

Stadt Waren (Müritz)

Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz)
Fortschreibung 2017 / 2018 (Stufe 3)

Abschlussbericht

gemäß Beschluss der Stadtvertretung vom 11.12.2018

SVUDresden

Titel: Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz)
Fortschreibung 2017 / 2018 (Stufe 3)

Auftraggeber: Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung

Auftragnehmer: SVU Dresden
Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl.-Ing. Marcus Schumann

Stand: 11. Dezember 2018

Inhalt

| | |
|--|----|
| Abbildungsverzeichnis | 5 |
| Tabellenverzeichnis | 6 |
| Anlagenverzeichnis | 7 |
| Abkürzungsverzeichnis | 8 |
| 1 Einleitung | 9 |
| 1.1 Gesetzliche Grundlagen | 9 |
| 1.2 Zuständigkeiten | 11 |
| 1.3 Verfahrensweise | 12 |
| 1.4 Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit | 13 |
| 2 Bestands- und Sachstandsanalyse | 15 |
| 2.1 Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen | 15 |
| 2.1.1 <i>Stadt- und Siedlungsstruktur</i> | 15 |
| 2.1.2 <i>Verkehrsnetzstruktur</i> | 15 |
| 2.1.3 <i>Bestandsituation im Umweltverbund</i> | 16 |
| 2.1.4 <i>Fahrbahnoberflächenzustand</i> | 20 |
| 2.1.5 <i>Entwicklung der Verkehrsaufkommen</i> | 21 |
| 2.2 Auswertung der Schallimmissionskartierung | 22 |
| 2.2.1 <i>Systematik</i> | 22 |
| 2.2.2 <i>Plausibilitätsprüfung der Lärmkartierung</i> | 24 |
| 2.2.3 <i>Immissionsbelastungen / Betroffenheiten</i> | 24 |
| 2.2.4 <i>Straßenabschnittsfeine Betroffenheitsauswertung</i> | 27 |
| 2.2.5 <i>Hauptproblem- und Konfliktbereiche sowie Ursachenanalyse</i> | 31 |
| 2.3 Vorhandene Planungen | 33 |
| 2.4 Umsetzungsstand bisherige Lärmaktionsplanung | 36 |
| 2.5 Weitere realisierte Maßnahmen mit Lärminderungseffekt | 37 |
| 2.6 Ortsumgehung Waren (Müritz) | 38 |
| 3 Lärminderungspotentiale | 43 |
| 4 Zielstellungen und Thesen zur Lärminderung | 45 |
| 5 Ruhige Gebiete | 47 |
| 6 Maßnahmenkonzept | 49 |
| 6.1 Handlungsempfehlungen Hot-Spots | 49 |
| 6.1.1 <i>Geschwindigkeitsbeschränkungen</i> | 49 |
| 6.1.2 <i>Maßnahmen zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus</i> | 52 |
| 6.1.3 <i>Abschirmung / Seitenraumgestaltung</i> | 55 |
| 6.1.4 <i>Bündelung und Verlagerung des Kfz-Verkehr / Ortsumgehung</i> | 56 |
| 6.1.5 <i>Optimierung der Radverkehrsführung</i> | 59 |

| | | |
|-------|---|----|
| 6.16 | <i>Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr</i> | 59 |
| 6.17 | <i>Lärmoptimierter Asphalt</i> | 60 |
| 6.18 | <i>Schallschutzfenster</i> | 61 |
| 6.2 | Handlungsempfehlungen Ergänzungsstraßennetz | 61 |
| 6.2.1 | <i>Verkehrsberuhigung / Sicherung angemessenes Geschwindigkeitsniveau</i> | 61 |
| 6.2.2 | <i>Optimierung der Radverkehrsführung</i> | 64 |
| 6.2.3 | <i>Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr</i> | 64 |
| 6.3 | Integrierte Lärminderungsstrategie | 65 |
| 6.4 | Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche | 68 |
| 7 | Lärminderungswirkung | 69 |
| 7.1 | Vorgehensweise | 69 |
| 7.2 | Immissionsbelastungen und Betroffenheiten | 69 |
| 8 | Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung | 72 |
| 9 | Öffentlichkeitsbeteiligung | 76 |
| 10 | Zusammenfassung / Fazit | 77 |
| 11 | Literaturverzeichnis | 79 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|---------|---|----|
| ABB. 1 | ÜBERSICHTSPLAN VERKEHRSNETZ- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR..... | 16 |
| ABB. 2 | ZUSÄTZLICHE FAHRRADMITNAHMEMÖGLICHKEITEN IM ÖPNV | 17 |
| ABB. 3 | ENTFERNUNGSISOCHRONEN (AUSGANGSPUNKT MARKTPLATZ)..... | 18 |
| ABB. 4 | BEISPIELE KONFLIKTSTELLEN IM RADVERKEHR | 19 |
| ABB. 5 | POSITIVE BEISPIELE ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHR IM STADTGEBIET..... | 19 |
| ABB. 6 | BESTEHENDE QUERUNGSSTELLEN IM STADTGEBIET..... | 20 |
| ABB. 7 | OBERFLÄCHENDEFIZITE IM ERGÄNZUNGSSTRAßENNNetz | 21 |
| ABB. 8 | VERKEHRSENTWICKLUNG AN DER DAUERZÄHLSTELLE BAB 192 „WAREN“ | 22 |
| ABB. 9 | LÄRMKARTIERUNG STADT WAREN (MÜRITZ) PFLICHTNETZ NACHTS (L_{NIGHT})..... | 23 |
| ABB. 10 | STRAßENVERKEHRLÄRM - BETROFFENE BEWOHNER L_{NIGHT} (AKTUALISIERT)..... | 26 |
| ABB. 11 | STRAßENVERKEHRLÄRM - BETROFFENE BEWOHNER L_{DEN} (AKTUALISIERT)..... | 26 |
| ABB. 12 | BETROFFENHEITSSITUATION NACHTS, PEGELKLASSEN $L_{NIGHT} > 45$ dB(A) | 29 |
| ABB. 13 | BETROFFENHEITSSITUATION GANZTAGS, PEGELKLASSEN $L_{DEN} > 55$ dB(A) | 29 |
| ABB. 14 | BETROFFENHEITSSITUATION NACHTS, LKZ_{NIGHT} BEZUGSGRÖßE > 45 dB(A)..... | 30 |
| ABB. 15 | BETROFFENHEITSSITUATION GANZTAGS, LKZ_{DEN} BEZUGSGRÖßE > 55 dB(A)..... | 30 |
| ABB. 16 | KONFLIKTBEREICH B 192 – MOZARTSTRASSE | 31 |
| ABB. 17 | KONFLIKTBEREICH B 192 – RÖBELER CHAUSSEE..... | 32 |
| ABB. 18 | KONFLIKTBEREICH B 192 – STRELITZER STRASSE..... | 32 |
| ABB. 19 | KONFLIKTBEREICH B 192 – SCHWERINER DAMM | 32 |
| ABB. 20 | BAULICHE UNTERSTÜTZUNG DER VERKEHRSBERUHIGUNG..... | 38 |
| ABB. 21 | VARIANTEN FÜR DIE ORTSUMGEHUNG WAREN (MÜRITZ) | 39 |
| ABB. 22 | FESTGESETZTE RUHIGE GEBIET IN DER STADT WAREN (MÜRITZ) | 47 |
| ABB. 23 | HANDLUNGSEMPFEHLUNG TEMPO-30-REGELUNG HAUPTNETZ | 51 |
| ABB. 24 | FOTOMONTAGE VERDICHTUNG STRAßENRAUMBEGRÜNUNG RÖBELER CHAUSSEE | 55 |
| ABB. 25 | BESTANDSSITUATION SEITENRAUM RÖBELER CHAUSSEE | 55 |
| ABB. 26 | BEISPIELE ABSCHIRMUNG DURCH BEPFLANZUNG BZW. GESTALTUNGSELEMENTE..... | 56 |
| ABB. 27 | ANTEIL DES DURCHGANGS-, QUELL-ZIEL- UND BINNENVERKEHRS..... | 57 |
| ABB. 28 | ALTERNATIVVARIANTE STÄDTEBAULICH INTEGRIERTEN ORTSKERNUMGEHUNG..... | 58 |
| ABB. 29 | BEISPIELE GEHWEGÜBERFAHRT | 60 |
| ABB. 30 | LÄRMARME SCHACHTEINDECKUNG (BEISPIEL DRESDEN)..... | 60 |
| ABB. 31 | ELEMENTE ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG KARL-MARX-STR. / WITZLEBENSTR..... | 62 |
| ABB. 32 | BEISPIELE ORTSEINGANGSGESTALTUNG MIT FAHRSTREIFENVERSATZ..... | 64 |
| ABB. 33 | BETROFFENE BEWOHNER GANZTAGS L_{DEN} NACH UMSETZUNG DES KONZEPTES..... | 71 |
| ABB. 34 | BETROFFENE BEWOHNER NACHTS L_{NIGHT} NACH UMSETZUNG DES KONZEPTES | 71 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|---------|---|----|
| TAB. 1 | ÜBERSICHT ZU DEN LÄRMGRENZ-, RICHT- UND ORIENTIERUNGSWERTEN..... | 10 |
| TAB. 2 | UBA-EMPFEHLUNG FÜR AUSLÖSESCHWELLWERTE BEI DER LÄRMAKTIONSPLANUNG..... | 11 |
| TAB. 3 | ERGEBNISSE DER MANUELLEN STRAßENVERKEHRZÄHLUNG 2005, 2010, 2015..... | 21 |
| TAB. 4 | PROBLEMBEREICHE STRAßENLÄRM – NACHTS (BETROFFENE, LÄRMKENNZIFFERN)..... | 27 |
| TAB. 5 | PROBLEMBEREICHE STRAßENLÄRM – LÄRMINDEX L_{DEN} (BETROFFENE, LÄRMKENNZIFFERN)..... | 28 |
| TAB. 6 | PROBLEME UND KONFLIKTE IM ERGÄNZUNGSSTRAßENNETZ..... | 33 |
| TAB. 7 | UMSETZUNGSSTAND DER MAßNAHMEN DES LÄRMAKTIONSPLANES 2013..... | 36 |
| TAB. 8 | VERKEHRliche WIRKUNGEN DER ORTSUMGEHUNGSVARIANTEN – GESAMTVERKEHR ... | 41 |
| TAB. 9 | VERKEHRliche WIRKUNGEN DER ORTSUMGEHUNGSVARIANTEN – SCHWERVERKEHR... | 42 |
| TAB. 10 | LÄRMMINDERUNGSPOTENZIALE DER ORTSUMGEHUNGSVARIANTEN..... | 42 |
| TAB. 11 | LÄRMMINDERUNGSPOTENZIALE VERSCHIEDENER MAßNAHMENANSÄTZE | 44 |
| TAB. 12 | POTENZIELLE FAHRZEITVERLUSTE DURCH DIE GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNGEN ... | 51 |
| TAB. 13 | VERÄNDERUNG GESAMTBETROFFENHEIT FÜR STRAßENABSCHNITTE > 3 Mio. Kfz/A.... | 70 |
| TAB. 14 | MAßNAHMENÜBERSICHT UND UMSETZUNGSHORIZONTE | 75 |

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Protokoll der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 23.05.2018
Anlage 2 Abwägung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---------------|---|
| BAST | Bundesanstalt für Straßenwesen |
| BImSchG | Bundes-Immissionsschutzgesetz |
| BImSchV | Bundes-Immissionsschutzverordnung |
| BMU | Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit |
| BMVI | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur |
| dB | Dezibel |
| dB (A) | A-bewerteter Schalldruckpegel |
| DSH-V | Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung |
| EU | Europäische Union |
| EW | Einwohner |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen |
| GW | Grenzwert |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| L_{den} | Tag-Abend-Nacht-Lärmindex |
| L_{day} | Mittelungspegel für den Tag von 6.00 – 18.00 Uhr |
| $L_{evening}$ | Mittelungspegel für den Abend von 18.00 – 22.00 Uhr |
| L_{night} | Mittelungspegel für die Nacht von 22.00 – 06.00 Uhr |
| LAP | Lärmaktionsplan |
| Lkw | Lastkraftwagen |
| LKZ | Lärmkennziffer |
| LSA | Lichtsignalanlage |
| LUNG | Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie |
| MIV | motorisierter Individualverkehr |
| ÖPNV | öffentlicher Personennahverkehr |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |

1 Einleitung

Lärm ist in den Städten und Gemeinden eines der größten Umwelt- bzw. Gesundheitsprobleme. Bei dauerhaft zu hohen Schallimmissionsbelastungen sind gesundheitsschädliche Wirkungen wissenschaftlich nachgewiesen. Der Straßenverkehrslärm bildet die wichtigste Lärmquelle im kommunalen Bereich und ist gleichzeitig Synonym für andere negative Wirkungen des Verkehrs, wie z. B. Abgas-, Staub- und Erschütterungsbelastungen, Verkehrsunsicherheit, Trennwirkung, Unwirtlichkeit städtischer Räume usw.

Grundlage für die Lärmaktionsplanung bilden die EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) sowie die darauf Bezug nehmenden nationalen gesetzlichen Regelungen im Bundesimmissionsschutzgesetz. In diesen ist festgeschrieben, dass spätestens alle 5 Jahre die Umsetzung der Lärmaktionspläne zu überprüfen und diese gegebenenfalls fortzuschreiben sind.

Der Lärmaktionsplan für die Stadt Waren (Müritz) wurde letztmalig im Jahr 2014 aktualisiert. Für 2017 / 2018 ist daher eine Überprüfung / Fortschreibung vorzunehmen.

Das Hauptziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“ Hierzu sind die Belastungen der Bevölkerung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten zu ermitteln sowie anschließend geeignete Maßnahmen zur Geräuschminderung in Aktionsplänen zu erarbeiten.

Mit der Lärmaktionsplanung wird neben der Reduzierung gesundheitsschädlicher Auswirkungen durch Lärm auch insgesamt eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Waren (Müritz) angestrebt.

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Ausgangspunkt für die Lärmaktionsplanung bildet die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG), welche in den Jahren 2005 und 2006 in deutsches Recht mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ und in den Paragraphen 47a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) verankert wurde. Weitere Vorgaben für die Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes zur Lärminderung leiten sich aus dem § 47d BImSchG ab.

Generell ist die Lärmsituation an Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung von über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr, im Umfeld von Großflughäfen sowie Bereich von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern zu untersuchen. Die entsprechenden Lärmimmissionen werden in strategischen Lärmkarten dargestellt und veröffentlicht. Sofern im Rahmen der Auswertung Lärmbetroffenheiten festgestellt werden, sind Lärmaktionspläne zu erarbeiten. Diese sollen Maßnahmen und Konzepte enthalten, welche mit vertretbarem Aufwand zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht alle 5 Jahre eine Überprüfung bzw. Überarbeitung der Lärmkarten bzw. der Lärmaktionsplanung vor. Weiterhin wurde im Rahmen der EU-Gesetzgebung auch die Information der Bevölkerung über die Schallimmissionsbelastungen sowie mögliche Minderungsmaßnahmen verankert. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen existiert jedoch nicht.

| Lärmquelle | Kfz-Verkehr | | | | | |
|---|---------------------|-------|----------------------------------|-------|-------------------|-------|
| | 16.BImSchV | | VLärmSchR | | DIN 18005 | |
| Vorschrift | Immissionsgrenzwert | | Immissionsgrenzwert ¹ | | Orientierungswert | |
| Nutzung | Tag | Nacht | Tag | Nacht | Tag | Nacht |
| reine Wohngebiete | 59 | 49 | 67 | 57 | 50 | 40 |
| besondere Wohngebiete | - | - | - | - | 60 | 45 |
| allgemeine Wohn- & Kleinsiedlungsgebiete | 59 | 49 | 67 | 57 | 55 | 45 |
| Dorf- & Mischgebiete | 64 | 54 | 69 | 59 | 60 | 50 |
| Kerngebiete | 64 | 54 | 69 | 59 | 65 | 55 |
| Gewerbegebiete | 69 | 59 | 72 | 62 | 65 | 55 |
| Sondergebiete | - | - | - | - | 45-65 | 35-65 |
| Krankenhäuser, Schulen, Alten- & Kurheime | 57 | 47 | 67 | 57 | - | - |
| Campingplatzgebiete | - | - | - | - | 55 | 45 |
| Wochenend- & Ferienhausgebiete | - | - | - | - | 50 | 40 |
| Friedhöfe, Kleingarten- & Parkanlagen | - | - | - | - | 55 | 55 |

Tab. 1 Übersicht zu den Lärmgrenz-, Richt- und Orientierungswerten

Bisher wurden mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie keine konkreten Lärmgrenzwerte definiert. Allerdings wurden von der Bund / Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI, 2012) Prüfwerte erarbeitet. Diese liegen bei 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags und orientieren sich an der Lärmwirkungsforschung. Bei dauerhafter Exposition sind i. d. R. ab einer Überschreitung dieser Lärmschwellen gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen nicht mehr auszuschließen (siehe Kapitel 1.4).

¹ Lärmsanierung (Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes) - freiwillige Leistung

Parallel zur EU-Umgebungslärmrichtlinie existieren im deutschen Lärmschutzrecht verschiedene weitere gesetzliche Grundlagen z. B. für den Neu- und Ausbau von Straßenverkehrsanlagen (16. BImSchV), die Entwicklung von Wohnstandorten (DIN 18005) oder für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes (VLärmSchR). Die jeweils zugehörigen Grenz- und Orientierungswerte werden in Tab. 1 zusammengefasst.

Der wesentliche Unterschied zur EU-Umgebungslärmrichtlinie ergibt sich dabei aus dem Anlass der Lärminderungsüberlegungen. Während die Grenzwerte der 16. BImSchV nur beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Verkehrsanlage und die Orientierungswerte der DIN 18005 beim Neubau von angrenzender Wohnbebauung zur Anwendung kommen, werden bei der Lärmaktionsplanung Probleme im bestehenden Verkehrsnetz betrachtet. Anders als bei der Lärmsanierung wird dabei nicht nur eine Verbesserung der Situation für die am stärksten Betroffenen, sondern eine möglichst umfassende Reduzierung der Lärmbetroffenheiten einschließlich von Belästigungen angestrebt.

| Umwelthandlungsziel | Zeitraum | ganztags L_{den} | nachts L_{night} |
|--|---------------|-----------------------|--------------------|
| Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen | kurzfristig | 65 dB(A) | 55 dB(A) |
| Minderung von erheblichen Belästigungen | mittelfristig | 60 dB(A) | 50 dB(A) |
| Vermeidung von erheblichen Belästigungen | langfristig | 55 dB(A) | 45 dB(A) |

Tab. 2 UBA-Empfehlung für Auslöseschwellwerte bei der Lärmaktionsplanung

Quelle: (Umweltbundesamt, 2016)

Hinsichtlich der Vermeidung von Belästigungen sind gemäß Umweltbundesamt (UBA) mittel- bzw. langfristig Auslösewerte / Indikatoren in der Größenordnung der Grenzwerte der 16. BImSchV anzustreben (siehe Tab. 2).

1.2 Zuständigkeiten

Die Erstellung der strategischen Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraße erfolgt im Land Mecklenburg-Vorpommern zentral durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LUNG). Die Kartierungsergebnisse sind auf den Internetseiten des Landes veröffentlicht:

<http://www.laermkartierung-mv.de/index.php>

https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm_eu/laerm_einzelber_2/berichte_ms.htm

Für den Eisenbahnlärm werden die Lärmkarten zentral durch das Eisenbahnbundesamt erstellt. Die entsprechenden Ergebnisse sind ebenfalls im Internet veröffentlicht:

<http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>

Die aktuelle Kartierung (Stand Juni 2017) beinhaltet im Stadtgebiet Waren (Müritz) keine Informationen. Für alle Streckenabschnitte wird der Kartierungsschwellwert von 30.000 Zugbewegungen pro Tag unterschritten.

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne liegt gemäß § 47d BImSchG, sofern nicht anders durch die Länder festgelegt, in kommunaler Zuständigkeit. Entsprechend ist die Stadt Waren (Müritz) für die Erarbeitung des Lärmaktionsplans verantwortlich.

federführende Dienststelle: Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

Gegenstand der Lärmaktionsplanung in der Stadt Waren (Müritz) bildet entsprechend ausschließlich der Straßenverkehrslärm. Hierbei sind alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr verpflichtend zu betrachten.

Die Umsetzung der im Rahmen der Lärmaktionsplanung konzipierten Maßnahmen liegt nicht in der alleinigen Zuständigkeit der Stadt Waren (Müritz). Alle Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr befinden sich nicht in kommunaler Baulast. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt hier dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger. Direkte kommunale Zuständigkeiten bestehen lediglich im zusätzlich untersuchten Ergänzungsstraßennetz.

Maßnahmen des Lärmaktionsplans, für die kein Einvernehmen mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden erzielt werden kann, bilden lediglich den politischen Willen der Stadt Waren (Müritz) ab.

1.3 Verfahrensweise

Hauptschwerpunkt der Fortschreibung bildet die Überprüfung des bisherigen Umsetzungsstandes des Lärmaktionsplanes 2014. Weiterhin werden die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung ausgewertet und eingearbeitet. Parallel erfolgt eine Überprüfung und Aktualisierung des Maßnahmenkonzeptes. Hierbei werden aktuelle Entwicklungen berücksichtigt.

Ausgangsbasis für die Bewertung der aktuellen Betroffenheitssituation bildet die vom LUNG bereitgestellte Lärmkartierung (Stand Juni 2017). Diese ermöglicht eine Identifizierung der Hauptkonflikt- und Hot-Spot-Bereiche. Schwerpunkt bilden hierbei Bereiche in denen die Prüfwerte von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags überschritten werden. Zur Differenzierung, Interpretation und Bewertung der Betroffenheitssituation werden zusätzlich Lärmkennziffern berechnet, die neben der Anzahl der Betroffenen auch die Höhe der Schallimmissionsbelastung berücksichtigen.

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt dabei durch eine Beurteilung der Entwicklung der Betroffenheiten für die einzelnen Betroffenheitsklassen sowie die Veränderung der Lärmkennziffern.

Im Rahmen der Bearbeitung selbst erfolgte eine Beteiligung wichtiger Institutionen (TÖB) sowie der Öffentlichkeit (siehe Kapitel 9). Die Stellungnahmen und Hinweise werden überprüft, abgewogen und bei der Formulierung des Lärmaktionsplanes angemessen berücksichtigt.

1.4 Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit

Schall wird zu Lärm, wenn er bewusst oder unbewusst stört. Im Rahmen verschiedener Untersuchungen zur Lärmwirkung, wie z. B. dem Spandauer Gesundheits-Survey und der NaRoMi-Studie (Noise and Risk of Myocardial Infaction – Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt) hat sich gezeigt, dass bei dauerhafter Exposition gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Lärm verursacht werden können. Nachgewiesen wurden Änderungen im Stoffwechsel und Hormonhaushalt, Änderung der Gehirnstromaktivität, aber auch schlechter Schlaf und Stresssymptome, wie beispielsweise Hormonausschüttungen. Langfristig kann dies zu hohem Blutdruck und Herzinfarkten führen.

Zur Beeinträchtigung des Schlafes durch Lärm wird in einer Veröffentlichung des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes ausgeführt, dass für die menschliche Gesundheit ein ungestörter Schlaf nach allgemeiner Auffassung eine besondere Bedeutung hat. Geräuscheinwirkungen während des Schlafes können sich in einer Änderung der Schlaftiefe (mit und ohne Aufwachen), dem Erschweren / Verzögern des Einschlafens bzw. Wiedereinschlafens, der Verkürzung der Tiefschlafzeit bzw. Gesamtschlafzeit, in vegetativen Reaktionen oder indirekt als Minderung der empfundenen Schlafqualität auswirken (Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes, 1982).

Vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) wird zum Thema Lärmwirkung ausgeführt, dass bereits geringe Lärmpegel ab 25 dB(A) zu Konzentrations- oder Schlafstörungen sowie Dauerbelastungen über etwa 65 dB(A) am Tag zu einem erhöhten Gesundheitsrisiko führen können. Ab einem Pegel von 85 dB(A) wird über die gesundheitlichen Wirkungen hinaus das Gehör geschädigt (BMU, 2008).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch Lärm neben psychophysischen Auswirkungen, wie:

- Stress und Nervosität als Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen,
- Störung der Schlafqualität,
- Beeinträchtigung des Lebensgefühls,
- Zunahme der Fehleranfälligkeit,
- Abnahme der Lernfähigkeit

auch soziale Auswirkungen, wie:

- Unterlassen von Kommunikation,
- Veränderung der Nutzung von Wohnräumen, Terrassen, Balkonen und Gärten,
- Abnahme von Hilfsbereitschaft,
- städtebaulicher Verfall,
- soziale Segregation

sowie ökonomische Auswirkungen, wie:

- Krankheitskosten,
- Kosten für Medikamente, Schlafmittel,
- Wertminderung von Grundstücken

entstehen.

2 Bestands- und Sachstandsanalyse

2.1 Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen

2.1.1 Stadt- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Waren (Müritz) ist ein Heilbad im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Sie liegt zwischen Berlin und Rostock im Süden des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die Stadt selbst ist amtsfrei, fungiert jedoch zusätzlich als Sitz des Amtes Seenlandschaft Waren. Auch darüber hinaus erfüllt die Stadt Waren (Müritz) als Mittelzentrum wichtige Versorgungsfunktionen für die umliegenden Gemeinden.

Waren (Müritz) ist hinter Neubrandenburg mit knapp über 21.000 Einwohnern die zweitbevölkerungsreichste Stadt im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Nach Bevölkerungsrückgängen in den 90iger Jahren hat sich die Einwohnerzahl in den letzten Jahren auf einem gleichbleibenden Niveau stabilisiert.

Die Stadt- und Siedlungsstruktur wird wesentlich durch die Seen im Stadtgebiet beeinflusst (siehe Abb. 1). Die Altstadt liegt auf einem ca. 500 m breiten Landstreifen zwischen der Binnenmüritz im Süden und dem Tiefwareensee im Norden. Sie bildet somit das Bindeglied für die jeweils östlich bzw. westlich anschließenden Siedlungsbereiche des Kernstadtgebietes.

Im Nahbereich zur Altstadt sind vor allem Wohnnutzungen dominierend. Zusammenhängende größere Gewerbestandorte finden sich vor allem am Rand des Kernstadtgebietes. Eine Ausnahme bilden das Gelände der Mecklenburgischen Metallguss GmbH nordwestlich des Bahnhofes und das Gewerbegebiet Eichholzstraße. Zentrale Kureinrichtungen finden sich insbesondere nördlich der Altstadt zwischen Bahnhof und Tiefwareensee sowie unmittelbar nördlich des Feisnecksees. Dieser bildet gemeinsam mit der Binnenmüritz in Richtung Süden eine natürliche Begrenzung für die städtische Siedlungsentwicklung.

Neben der Kernstadt gehören die Ortsteile Warenhof, Alt Falkenhagen, Neu Falkenhagen, Jägerhof, Rügeband, Schwenzin, Eldenholz und Eldenburg zum Stadtgebiet.

2.1.2 Verkehrsnetzstruktur

Die in Ost-West-Richtung durch das Stadtgebiet verlaufende B 192 (siehe Abb. 1) bildet die zentrale Hauptverkehrsachse in der Stadt Waren (Müritz). Die Bundesstraße dient einerseits dem regionalen und überregionalen Verkehr als Verknüpfung zu den Autobahnen A 19 und A 20 sowie zum Oberzentrum Neubrandenburg. Auf der anderen Seite hat sie auch im städtischen Binnenverkehr wesentliche Funktionen. Sie dient als Hauptverbindung zwischen den östlich und westlich der Altstadt liegenden Stadtgebieten. Gleichzeitig bündelt sie auch große Teile des Quelle-Ziel-Verkehrs der Altstadt.

Unweit nordwestlich der Innenstadt im Bereich des Bahnhofes zweigt die B 108 (Teterower Straße) in Richtung Teterow von der B 192 ab. Auch auf der Ostseite der Alt-

stadt existiert mit der L 202 (Gievitzer Straße) eine zentrumsnah in Richtung Norden abzweigende Hauptverkehrsstraße. Im Abschnitt zwischen diesen beiden Verknüpfungspunkten ist die B 192 (Schweriner Damm) vierstreifig ausgebaut. Die Trasse verläuft hier unmittelbar nördlich am Altstadtrand parallel zur Eisenbahn. Die Anbindung der nördlich der Bahnstrecke liegenden Gebiete erfolgt gebündelt über die Herrenseebrücke.

Eine weitere Landesstraße zweigt am westlichen Rand des Kernstadtgebietes von der B 192 ab und führt nördlich um den Kölpin- und Fleesensee ebenfalls zur Autobahn bzw. nach Malchow. Die L 205 (Warendorfer Straße) dient dabei gleichzeitig zur Erschließung des Gewerbestandortes Waren-West sowie des Ortsteils Warenschhof. Die Verknüpfung der östlichen und nördlichen Gewerbestandorte mit der Autobahn A 19 erfolgt im Wesentlichen unter Nutzung der Ortsdurchfahrt Waren im Zuge der B 192.

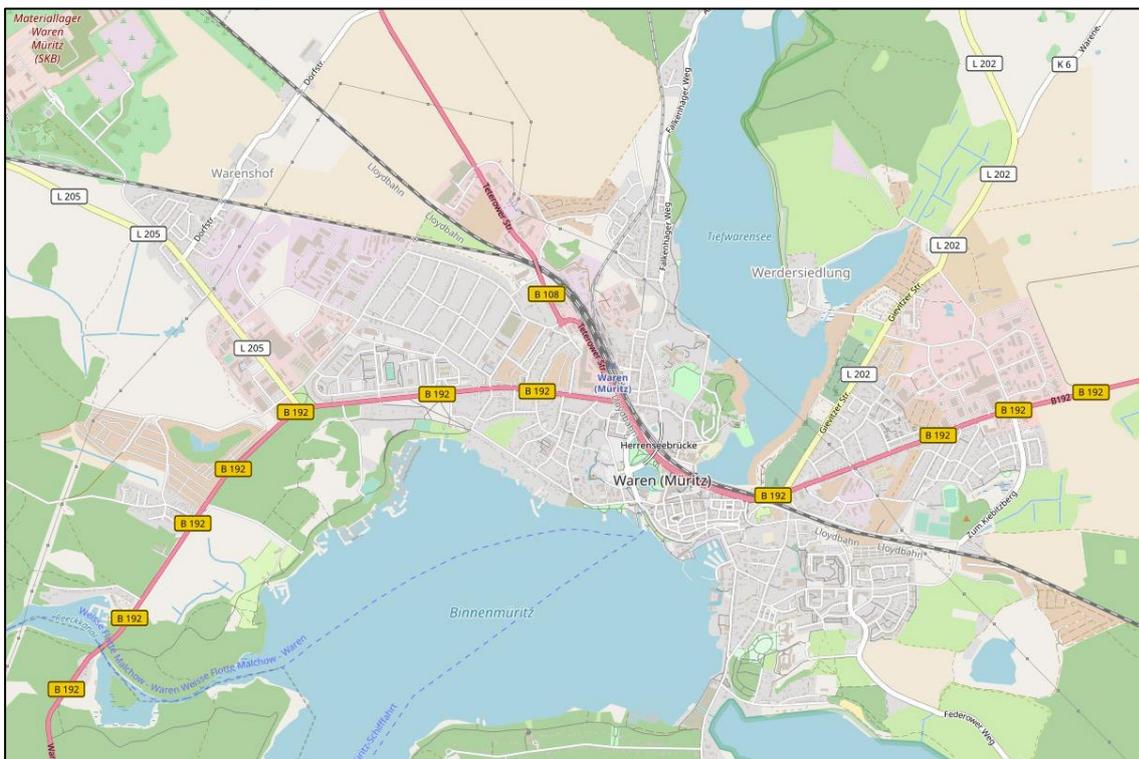


Abb. 1 Übersichtsplan Verkehrsnetz- und Siedlungsstruktur

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Im Bahnverkehr liegt die Stadt Waren (Müritz) an der Strecke zwischen Berlin und Rostock. Diese sichert eine regelmäßige Anbindung an den Regionalverkehr und vereinzelt auch an den Fernverkehr. Darüber hinaus besteht eine Regionalbahnverbindung zwischen Waren (Müritz) und Malchow.

2.1.3 Bestandsituation im Umweltverbund

Die Förderung des Umweltverbundes bildet einen wesentlichen Baustein der integrierten Lärminderungsstrategie. Daher soll nachfolgend eine Grundeinschätzung der Bestandssituation in der Stadt Waren (Müritz) vorgenommen werden.

Die überregionale Verknüpfung wird im Wesentlichen über die alle zwei Stunden verkehrende Regionalexpresslinie 5 (Elsterwerda - Rostock) gewährleistet. Diese bietet direkte Verbindungen nach Rostock und Berlin. Gleichzeitig ist mit dem Regionalexpress eine schnelle und attraktive Verbindung mit Neustrelitz gegeben. Allerdings ist die Taktichte für die Verknüpfung zwischen den beiden Mittelzentren als zu gering einzuschätzen. Gleiches gilt für die Bahnverbindung zwischen Waren und Malchow.

Die kleinteilige Verknüpfung mit den Ortsteilen sowie in das Umland wird durch verschiedene Regionalbuslinien gewährleistet. Ein vertaktetes Angebot besteht allerdings nur für Linie 11 / 12. Diese verbindet Waren stündlich mit Röbel im Süden und Prenzlitz bzw. Neubrandenburg im Osten. Die Linie 11 / 12 sowie die Nationalparklinie 26 verkehren saisonal mit zusätzlichen Fahrradmitnahmemöglichkeiten (siehe Abb. 2). Die Regionalbuslinien erfüllen im Verlauf der Hauptachsen sowie teilweise auch darüber hinaus auch innerstädtische Erschließungsfunktionen. Diese werden allerdings dadurch eingeschränkt, dass teilweise nicht alle Haltestellen im Linienverlauf bedient werden.

Im Stadtgebiet wird das ÖPNV-Angebot durch drei Stadtbuslinien ergänzt. Während Linie 3 durchgängig im Stundentakt verkehrt, existiert für die Linie 2 sowie die Citylinie kein durchgehend gleichbleibendes Angebot. Zudem ist auffällig, dass teilweise unterschiedliche Linienwege bedient werden. Bei Linien 2 werden einige Abschnitte (z. B. Karl-Marx-Straße / Witzlebenstraße) lediglich in einer Richtung befahren. Dadurch ergibt sich eine Einschränkung der Erschließungswirkung. Bei den Fahrten der Linie 3 wird, aus den östlichen Stadtteilen kommend, die Haltestelle Zentrum erst nach der Schleifenfahrt über den ZOB bedient. Zudem sind die Informationen im Fahrplanbuch unübersichtlich.



Abb. 2 zusätzliche Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV

Angesichts der in den kommenden Jahren zu erwartenden demographischen Entwicklungen bestehen weitere Potentiale zur Stärkung des ÖPNV bzw. SPNV und damit zur Substitution von Kfz-Fahrten. Dies betrifft auch die barrierefreie Haltestellengestaltung, obschon hier an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet bereits eine Umsetzung erfolgt ist.

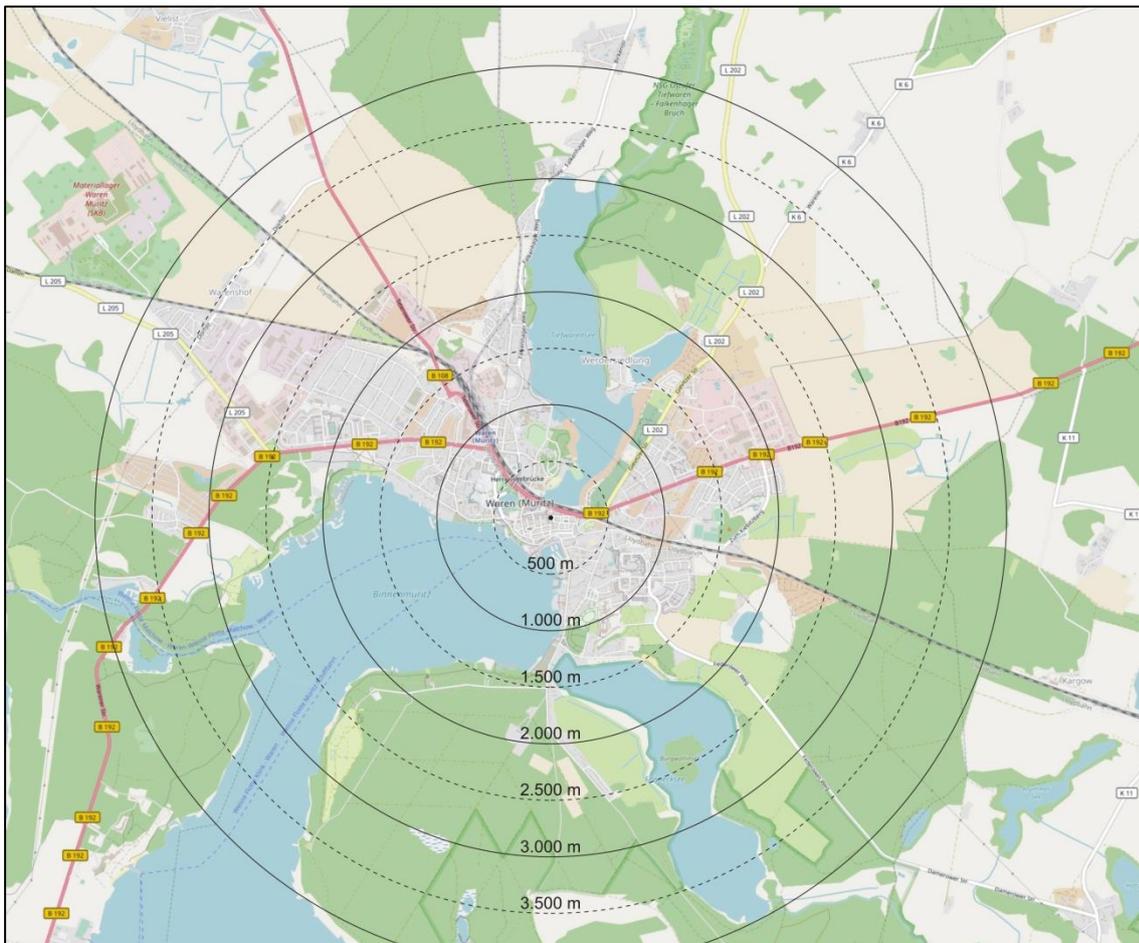


Abb. 3 Entfernungsisochronen (Ausgangspunkt Marktplatz)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Ebenfalls weitere Potentiale existieren für den Fuß- und Radverkehr. Dies betrifft insbesondere den Binnenverkehr. Die Stadt Waren (Müritz) ist durch eine kompakte Siedlungsstruktur sowie kurze Wege gekennzeichnet.

Entsprechend der Entfernungsisochronen in Abb. 3 wird deutlich, dass das gesamte besiedelte Stadtgebiet, ausgehend vom Markt, in einem Entfernungsbereich von unter 3 km liegt. Siedlungsstrukturell bestehen entsprechend gute Voraussetzungen, um eine Vielzahl von Wegen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen zu können.

Für den Radverkehr sind auf der infrastrukturellen Ebene im Verlauf der Bundes- und Landesstraßen nahezu durchgängig Anlagen vorhanden. Es handelt sich dabei generell um Führungsformen im Seitenraum. Es bestehen deutliche Qualitätsunterschiede. Auf verschiedenen Abschnitten sind Konflikte zu verzeichnen. Diese betrifft insbesondere Bereiche, wo eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr erfolgt (siehe Abb. 4 rechts). Weitere Konfliktstellen bilden Knotenpunkte sowie Abschnitte mit einer Vielzahl und / oder stark genutzter Ein- und Ausfahrten.

Besonders kritische sind die teilweise innerorts bestehenden benutzungspflichtigen Beidrichtungsräderwege (z. B. Gievitzer Straße siehe Abb. 4 links). Während Zweirichtungs-

radwege außerorts die Regellösung darstellen, sollen sie gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung innerorts nur im begründeten Ausnahmefall zur Anwendung kommen. Zudem sollten derartige Radverkehrslösungen ausschließlich in Form eines zusätzlichen nichtbenutzungspflichtigen Angebotes (Anderer Radweg oder Gehweg „Rad frei“) vorgesehen werden. Hintergrund hierfür bilden die innerorts deutlich erhöhten Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr sowie an Knotenpunkten bzw. Ein- und Ausfahrten.

Positiv im Sinne der Radverkehrsförderung ist die Freigabe verschiedener Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der zulässigen Fahrtrichtung (siehe Abb. 5 links). Auch bei der weiteren Radverkehrsinfrastruktur, den Radabstellmöglichkeiten und Angeboten für Radtouristen gibt es viele positive Beispiele in Stadtgebiet. Dies betrifft sowohl öffentliche als auch private Angebote (siehe Abb. 5 rechts). Angesichts der starken Nachfrage und der guten siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen bestehen auch hier weitere Potenziale.



Abb. 4 Beispiele Konfliktstellen im Radverkehr



Abb. 5 positive Beispiele zur Förderung des Radverkehr im Stadtgebiet

Für den Fußverkehr bilden die durch den Kfz-Verkehr im Zuge der Hauptstraßen verursachten Trennwirkungen in der Regel das Hauptproblem. Im Zuge der B 192 existieren in regelmäßigen Abständen gesicherte Querungsmöglichkeiten. Diese verringern die Trennwirkungen, heben sie aber nicht generell auf. Ungedeckter Querungsbedarf besteht beispielsweise in Höhe der Einmündung des Kameruner Weges im Zuge der Röbeler Chaussee sowie in der Strelitzer Straße im Umfeld der gleichnamigen Bushaltestelle. Positiv hervorzuheben ist der Fußgängertunnel zwischen Friedensstraße und Güstrower

Straße. Durch die offene Gestaltung sowie die langgezogenen Rahmen konnte hier die Schaffung eines Angstraumes weitgehend vermieden werden.

Im Ergänzungsstraßennetz ist eine ähnliche Situation zu verzeichnen. Guten Lösungen z. B. den Querungsiseln im Schatten der Linksabbiegespuren in der Teterower Straße (siehe Abb. 6) stehen Optimierungspotenziale in anderen Bereichen gegenüber. Vor allem die Situation des Fußverkehrs an den Kreisverkehren ist nicht optimal. Die bestehende Vorfahrtregelungen (Vorrang Kfz-Verkehr in der Zufahrt, Vorrang Fußverkehr in der Ausfahrt) sind vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt.



Abb. 6 bestehende Querungsstellen im Stadtgebiet

Auch an anderen Knotenpunkten bestehen Konflikte für den Fußverkehr. So bildet beispielsweise der Knotenpunkt Strelitzer Straße / Gievitzer Straße einen generellen Problempunkt für den Fuß- und Radverkehr. Im Zuge des Schweriner Damms wird durch die gesonderten Rechtsabbiegespuren ein fahrdynamisches Abbiegen ermöglicht, welches die Nutzungsanforderungen bzw. die Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs nicht ausreichend berücksichtigt.

Insgesamt ist festzustellen, dass für den Umweltverbund in Waren (Müritz) bereits gute Ansätze bestehen. Dennoch existieren für die Zukunft noch weitere Verbesserungsmöglichkeiten im Stadtgebiet. Daraus leiten sich weitere Substitutionspotenziale beim Kfz-Verkehr und damit perspektivische Sekundäreffekte im Sinne der Lärminderung ab.

2.1.4 Fahrbahnoberflächenzustand

Im Hauptstraßennetz mit Verkehrsbelegungen über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr sind in der Stadt Waren (Müritz) keine signifikanten Oberflächendefizite festzustellen. Es bestehen durchgehend glatte und ebene Asphaltoberflächen. Im Rahmen der Deckenerneuerung in der Mozartstraße / Röbeler Chaussee wurde ein spezieller lärmarmen Asphalt (Dünnschichtbelag: DSH-V 5 LO) eingesetzt.



Abb. 7 Oberflächendefizite im Ergänzungsstraßennetz

Im Ergänzungsstraßennetz sind hingegen punktuelle Defizite zu verzeichnen. Aktuell bestehen im Zuge des Falkenhäger Weges und der Springerstraße Oberflächenschäden (siehe Abb. 7). Neben der Fahrbahn sind im Falkenhäger Weg auch die Seitenbereiche in einem mangelhaften Zustand.

2.1.5 Entwicklung der Verkehrsaufkommen

Die Verkehrsaufkommen im Zuge der Bundesstraßen und deren Entwicklung können auf Grundlage verschiedener Quellen nachvollzogen werden. Eine ganzjährige Erfassung der Verkehrsmengen erfolgt an den Dauerzählstellen „Waren“ (siehe Abb. 8). Diese befindet sich in Höhe Schmachthäger Wald im Zuge der B 192 östlich vom Kernstadtgebiet.

Neben dieser punktuellen Erfassung wird im 5-Jahres-Rhythmus das Verkehrsaufkommen im Zuge der Bundesfernstraßen flächendeckend im Rahmen der sogenannten Straßenverkehrszählung erfasst. Die letzten Erfassungen erfolgten in den Jahren 2005, 2010 und 2015. Diese beinhalten für den Bereich der Stadt Waren (Müritz) die in Tab. 3 zusammengefassten Werte.

| Zählstelle | B 192 KP L 24 (Sietow) – KP L 205 (OE Waren) | | B 192 OA Waren–KP B194 | | B 108 OA Waren – KP L 20 | |
|------------|--|-----------|---------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|
| | DTV | SV-Anteil | DTV | SV-Anteil | DTV | SV-Anteil |
| BAST-Nr. | 2541 0043 | | 2442 1720 | | 2341 0041 | |
| 2005 | 9.900 | 9,8 % | 10.600 | 9,3 % | 2.100 | 13,1 % |
| 2010 | 10.400 | 8,9 % | 10.200 | 9,8 % | 4.200 | 9,3 % |
| 2015 | 9.900 | 8,1 % | 10.200 | 9,8 % | 4.300 | 6,4 % |

Tab. 3 Ergebnisse der manuellen Straßenverkehrszählung 2005, 2010, 2015

Datenquelle: (BAST, 2017a)

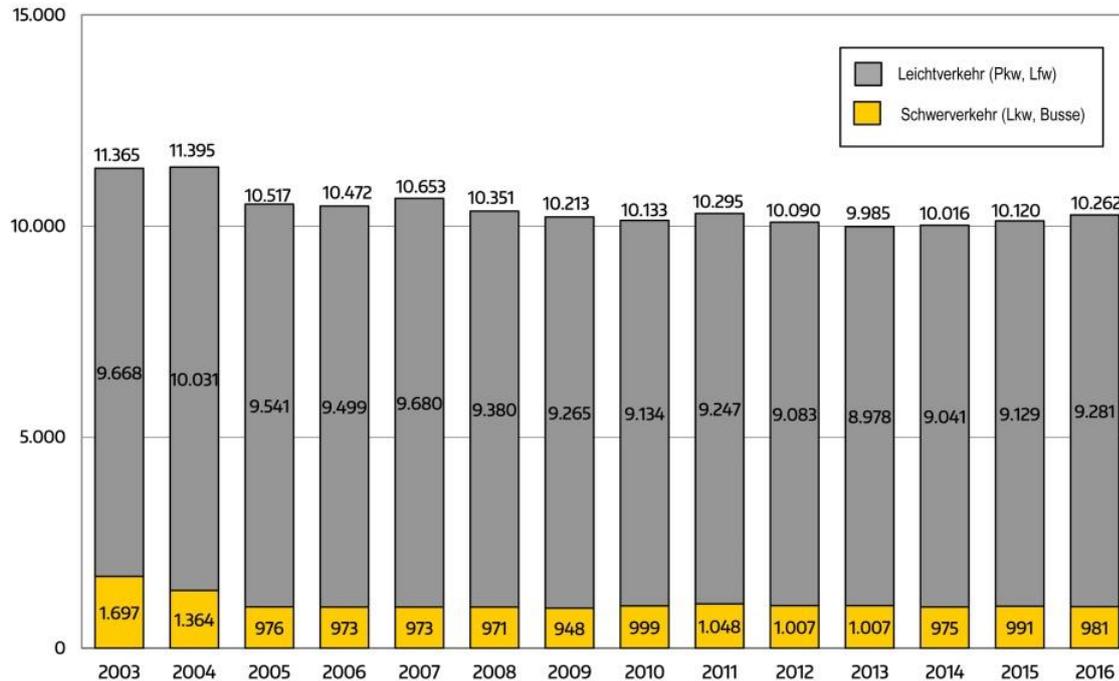


Abb. 8 Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle BAB 192 „Waren“

Datenquelle: (BAST, 2017b)

Für die B 192 ist festzustellen, dass die Verkehrsaufkommen seit 2005 ein konstant gleichbleibendes Niveau aufweisen. Dies trifft sowohl auf die Gesamtverkehrsaufkommen als auch auf den Umfang des Lkw-Verkehrs zu. Signifikante Veränderungen sind nicht erfolgt. Die im Vorfeld zwischen 2003 und 2005 erfolgten Rückgänge der Verkehrs- und insbesondere der Schwerverkehrsaufkommen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Inbetriebnahme der Ostseeautobahn A 20 zurückzuführen.

2.2 Auswertung der Schallimmissionskartierung

2.2.1 Systematik

Mit der EU-Richtlinie 2002/49/EG wurden der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{den}) sowie die Lärmindizes L_{day} , $L_{evening}$ und L_{night} als energieäquivalente Dauerschallpegel für den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum eingeführt:

| | | |
|---------------|-------------------------------|-----------------------|
| L_{day} | Mittelungspegel für den Tag | von 06.00 – 18.00 Uhr |
| $L_{evening}$ | Mittelungspegel für den Abend | von 18.00 – 22.00 Uhr |
| L_{night} | Mittelungspegel für die Nacht | von 22.00 – 06.00 Uhr |

Der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex ist ein Mittelungspegel der drei Lärmindizes, welcher die Dauer der Zeiträume berücksichtigt. Für den Abend- und Nachtzeitraum werden bei der Berechnung des L_{den} Pegelzuschläge von 5 bzw. 10 dB vorgenommen, um den höheren Schutzbedarf der Bevölkerung in diesen Zeiten zu berücksichtigen. Der Lärmindex L_{den} stellt einen Beurteilungspegel dar, der entsprechend wie folgt gebildet wird:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

Die Schallausbreitungsberechnungen (siehe Abb. 9) wurden durch das LUNG durchgeführt.

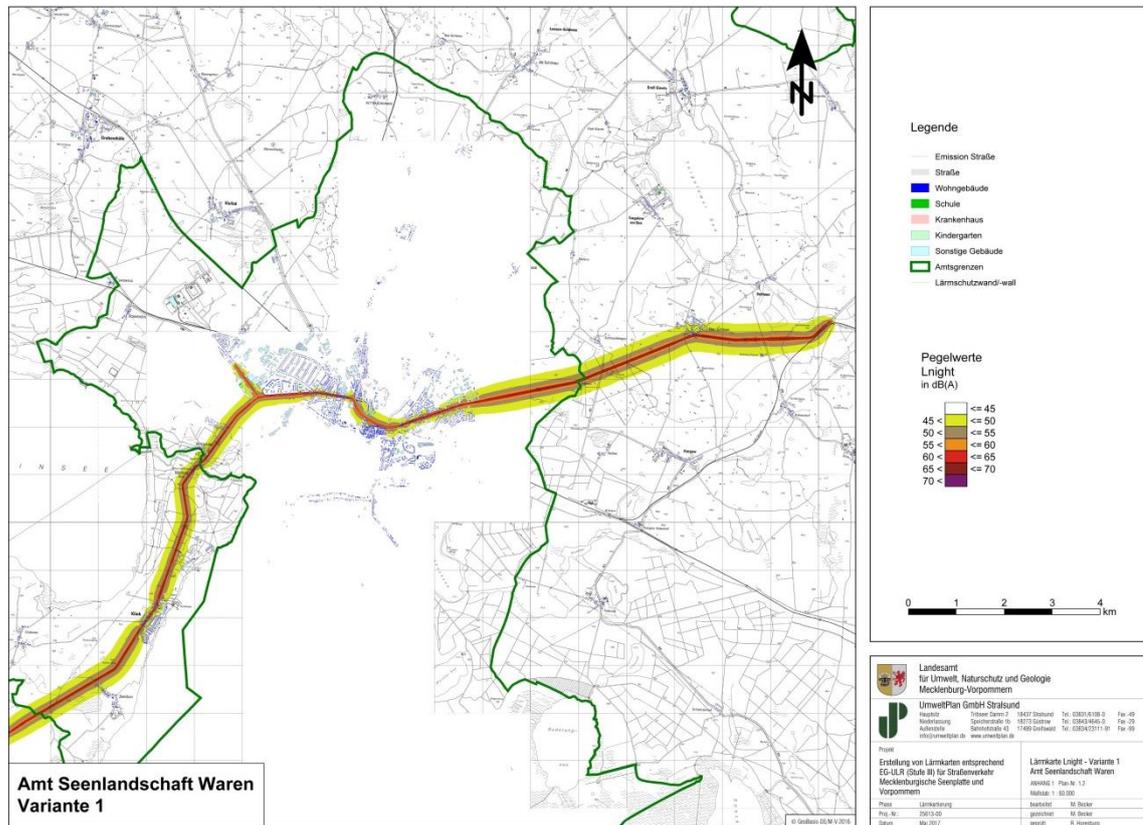


Abb. 9 Lärmkartierung Stadt Waren (Müritz) Pflichtnetz nachts (L_{night})

Quelle: (LUNG-MV, 2017)

Zur Beurteilung der komplexen Lärmbetroffenheiten wird im Rahmen der Betroffenheitsanalyse eine Lärmkennziffer verwendet, die neben der jeweiligen Zahl der Betroffenen auch die Höhe der Immissionsbelastungen einbezieht. Ausgangspunkt bilden hierbei einerseits das Ausmaß der Überschreitungen der Prüfwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. In einer zweiten Kennziffer wird parallel der Grad der Überschreitung der Schwelle zu den erheblichen Belästigungen betrachtet. Als Schwellwerte werden hierbei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts verwendet, Die Lärmkennziffern werden nach folgender Methode berechnet:

$$LKZ = EW * (2^{(L - GW)/5} - 1)$$

mit: LKZ Lärmkennziffer GW Grenzwert

EW Einwohner L mittlerer Pegel für das Gebäude

Der nichtlineare Zusammenhang der Lärmkennzifferberechnung führt dazu, dass die Betroffenheit mit zunehmender Grenzwertüberschreitung steigt.

2.2.2 Plausibilitätsprüfung der Lärmkartierung

Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung der aktuellen Lärmkartierung (LUNG-MV, 2017) wurde festgestellt, dass die für den Schweriner Damm verwendeten Verkehrsaufkommen deutlich unter den tatsächlichen Belegungswerten liegen. Für den entsprechenden Abschnitt wurde auf Grundlage aktueller Verkehrszahlen eine Anpassung vorgenommen. Die aktualisierten Werte bilden die Grundlage für die statistische Auswertung der konkreten Lärmbetroffenheiten.

Neben dem verpflichtend zu betrachtenden Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung über 3 Mio. Kfz pro Jahr wurde durch das LUNG-MV eine Rasterlärmrechnung für ergänzende Straßenabschnitte durchgeführt. In der Stadt Waren (Müritz) erfolgte dies für folgende Straßenzüge:

- Schwenziner Straße
- Springerstraße / Witzlebenstraße / Karl-Marx-Straße
- Teterower Straße
- Falkenhäger Weg
- Gievitzer Straße

Allerdings wurde für diese Straßenabschnitte durch das LUNG-MV keine Betroffenheitsanalyse vorgenommen. Entsprechend ist lediglich eine vereinfachte fachliche Einschätzung der Lärmsituation und keine konkrete statistische Auswertung möglich.

2.2.3 Immissionsbelastungen / Betroffenheiten

In den Abb. 10 und Abb. 11 sind die straßenverkehrsbedingten Lärmbetroffenheiten für die Straßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen differenziert nach Immissionspegelklassen für den Gesamttag sowie für die Nacht dargestellt.

Insgesamt wird deutlich, dass im Zuge der zu betrachtenden Straßen eine signifikante Zahl von Anwohnern Lärmpegeln ausgesetzt ist, welche die gesundheitsrelevanten Prüfwerte überschreiten:

$L_{den} > 65 \text{ dB(A)}$ 688 Einwohner

$L_{night} > 55 \text{ dB(A)}$ 676 Einwohner

Die überwiegende Zahl der Betroffenen ist Lärmpegel in der Pegelklasse unmittelbar über dem jeweiligen Prüfwert ausgesetzt. Allerdings werden für verschiedene Bewohner zusätzlich die straßenverkehrsrechtlich relevanten Lärmpegel überschritten:

$L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ 175 Einwohner

$L_{night} > 60 \text{ dB(A)}$ 165 Einwohner

Darüber hinaus wird eine Vielzahl weiterer Einwohner der Stadt Waren (Müritz) durch den Straßenverkehrslärm erheblich belästigt. Einschließlich der Belästigungen ergeben

sich – verursacht allein durch die Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr - folgende Gesamtbetroffenheiten / -belästigungen:

$L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ 1.254 Einwohner

$L_{night} > 45 \text{ dB(A)}$ 1.321 Einwohner

Eine Zuordnung dieser Betroffenheiten zu den im Einzelnen betroffenen Straßenabschnitten sowie die Identifizierung der Hauptkonfliktbereiche erfolgt in den Kapiteln 2.2.4 bzw. 2.2.5.

Hinzukommen weitere im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht konkret betrachtete Betroffenheiten durch andere Straßen bzw. Lärmquellen sowie Zusatzbelastungen, z. B. aufgrund überhöhter Geschwindigkeiten.

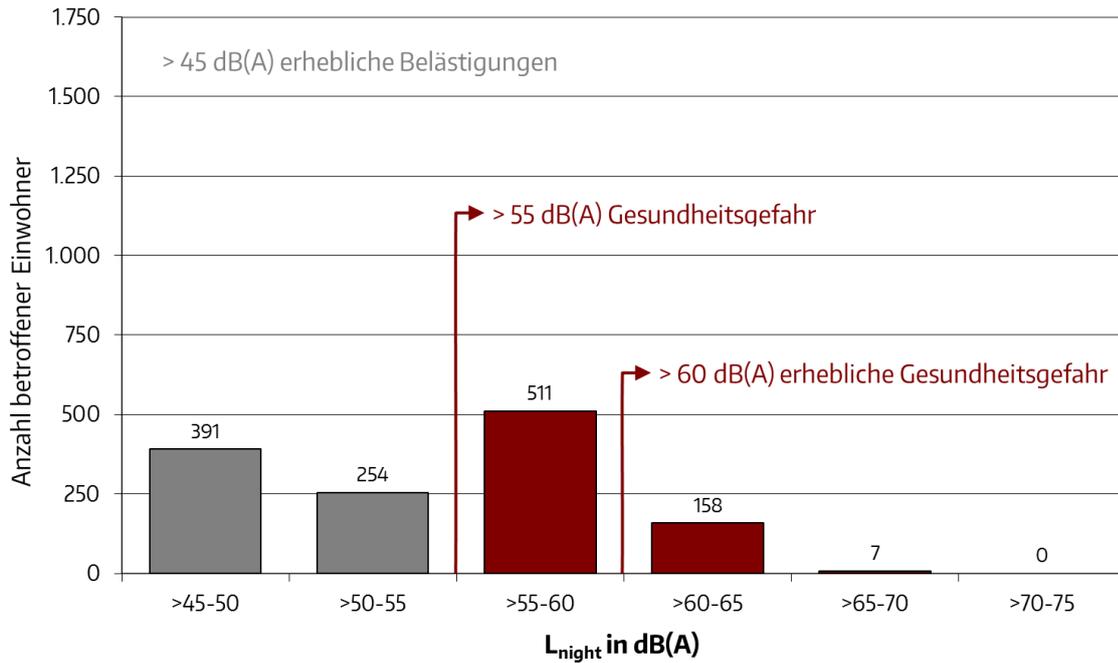


Abb. 10 Straßenverkehrslärm - Betroffene Bewohner L_{night} (aktualisiert)²
Datenquelle: (LUNG-MV, 2017)

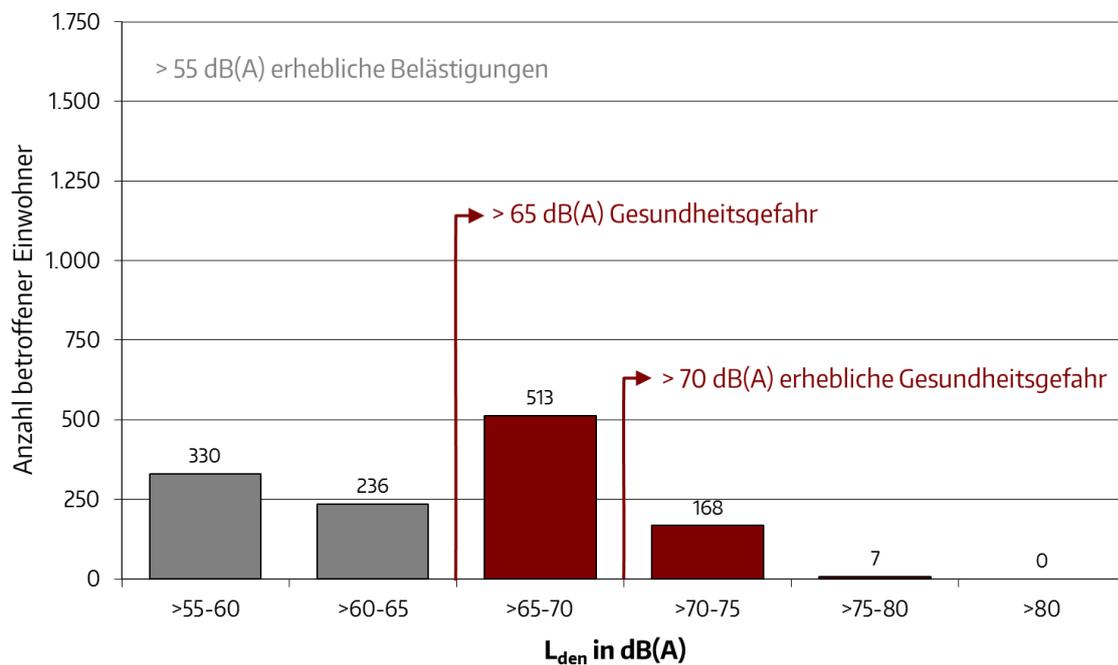


Abb. 11 Straßenverkehrslärm - Betroffene Bewohner L_{den} (aktualisiert)
Datenquelle: (LUNG-MV, 2017)

² Die dargestellten Absolutwerte entsprechen der Zahl der Betroffenen für die einzelnen Pegelklassen für das Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung über 3 Mio. Fzg. pro Jahr.

2.2.4 Straßenabschnittsfeine Betroffenheitsauswertung

Auf Grundlage der aktualisierten Daten aus der Lärmkartierung erfolgte eine straßenabschnittsweise Auswertung der Betroffenenzahlen sowie der Lärmkennziffern. Die Ergebnisse werden in Tab. 4 und Tab. 5 zusammengefasst.

Hierbei ist jeweils die Zahl der betroffenen Einwohner angegeben, für die nachts Lärmpegel von 45 / 55 / 60 dB(A) und bezogen auf den Lärmindex Lden Lärmpegel von 55 / 65 / 70 dB(A) überschritten werden. Bei den Lärmkennziffern wird hinsichtlich der Bezugsgrößen zwischen den Gesundheitsgefährdungen (55 dB(A) nachts, 65 dB(A) ganztags) und den erheblichen Belästigungen (45 dB(A) nachts, 55 dB(A) ganztags) differenziert.

Die Sortierung erfolgt auf Basis der längennormierten Lärmkennziffern mit der Bezugsgröße 45 dB(A) nachts bzw. 55 dB(A) ganztags. Dies bedeutet, je höher ein Straßenabschnitt in Tab. 4 bzw. Tab. 5 eingestuft ist, desto problematischer ist die Betroffenheitssituation insgesamt.

| Straßenabschnitt | Lärmkennziffer LKZ _{night} | | | | Anzahl betroffener Einwohner L _{night} | | |
|--|-------------------------------------|-----------|----------------------|-----------|---|------------|------------|
| | Bezugsgröße 45 dB(A) | | Bezugsgröße 55 dB(A) | | > 45 dB(A) | > 55 dB(A) | > 60 dB(A) |
| | gesamt | normiert* | gesamt | normiert* | | | |
| Strelitzer Str. (Gievitzer Str. - Am Stadtrand) | 742 | 1.767 | 115 | 273 | 111 | 86 | 47 |
| Röbeler Ch. (Thomas-Mann-Str. - Teterower Str.) | 1.367 | 1.722 | 168 | 212 | 292 | 184 | 84 |
| Röbeler Ch. (Wareндorfer Str. - Carl-Moltmann-Str.) | 665 | 1.382 | 53 | 109 | 181 | 115 | 0 |
| Röbeler Ch. (Carl-Moltmann-Str. – T.-Mann-Str.) | 845 | 1.253 | 65 | 96 | 249 | 152 | 5 |
| Strelitzer Str. (Am Stadtrand - Am Müritzstadion) | 634 | 1.036 | 53 | 86 | 231 | 108 | 21 |
| Schweriner Damm (Herrenseebr. - Mecklenburger Str.) | 155 | 228 | 15 | 21 | 67 | 19 | 6 |
| Strelitzer Str. (Am Müritzstadion - Zum Kiebitzberg) | 58 | 139 | 3 | 7 | 55 | 7 | 0 |
| Schweriner Damm (Teterower Str. - Herrenseebrücke) | 8 | 21 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 |
| Schweriner Damm (Mecklenburger Str. - Gievitzer Str.) | 3 | 15 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| Röbeler Ch. (Ortseingang - Wareндorfer Str.) | 34 | 10 | 3 | 1 | 29 | 2 | 1 |
| Strelitzer Str. (Zum Kiebitzberg - Ortsausgang) | 3 | 5 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 |
| * Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit unterschiedlich langer Straßenabschnitte wurden die Lärmkennziffern auf eine Länge von 1.000 m normiert. | | | | | | | |

Tab. 4 Problemreiche Straßenlärm - nachts (Betroffene, Lärmkennziffern)

Datenquelle: (LUNG-MV, 2017) aktualisiert

| Straßenabschnitt | Lärmkennziffer LKZ _{den} | | | | Anzahl betroffener Einwohner L _{den} | | |
|---|-----------------------------------|------------|----------------------|------------|---|------------|------------|
| | Bezugsgröße 55 dB(A) | | Bezugsgröße 65 dB(A) | | | | |
| | ge-samt | nor-miert* | ge-samt | nor-miert* | > 55 dB(A) | > 65 dB(A) | > 70 dB(A) |
| Strelitzer Str. (Gievitzer Str. - Am Stadtrand) | 805 | 1.919 | 130 | 310 | 111 | 88 | 49 |
| Röbeler Ch. (Thomas-Mann-Str. - Teterower Str.) | 1.402 | 1.766 | 176 | 221 | 289 | 189 | 90 |
| Röbeler Ch. (Warendorfer Str. - Carl-Moltmann-Str.) | 675 | 1.402 | 55 | 114 | 181 | 118 | 0 |
| Röbeler Ch. (Carl-Moltmann-Str. – T.-Mann-Str.) | 855 | 1.268 | 67 | 100 | 247 | 152 | 6 |
| Strelitzer Str. (Am Stadtrand - Am Müritzstadion) | 678 | 1.107 | 62 | 101 | 231 | 109 | 23 |
| Schweriner Damm (Herrenseebr. - Mecklenburger Str.) | 151 | 222 | 14 | 21 | 59 | 19 | 6 |
| Strelitzer Str. (Am Müritzstadion - Zum Kiebitzberg) | 59 | 141 | 3 | 8 | 45 | 7 | 0 |
| Schweriner Damm (Teterower Str. - Herrenseebrücke) | 6 | 17 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 |
| Schweriner Damm (Mecklenburger Str. - Gievitzer Str.) | 2 | 12 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 |
| Röbeler Ch. (Ortseingang - Warendorfer Str.) | 22 | 6 | 2 | 1 | 20 | 2 | 1 |
| Strelitzer Str. (Zum Kiebitzberg - Ortsausgang) | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |

* Zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit unterschiedlich langer Straßenabschnitte wurden die Lärmkennziffern auf eine Länge von 1.000 m normiert.

Tab. 5 Problembereiche Straßenlärm – Lärmindex L_{den} (Betroffene, Lärmkennziffern)

Datenquelle: (LUNG-MV, 2017) aktualisiert

In den Abb. 12 bis Abb. 15 erfolgt zusätzlich eine graphische Aufbereitung in einem 50 x 50 m-Raster. Während in Abb. 12 dargestellt ist, in welchen Straßenabschnitten für den Index L_{night} ein Lärmpegel von 45 / 55 / 60 dB(A) überschritten wird, ist in Abb. 14 anhand der Lärmkennziffern der Grad der Betroffenheit für den Nachtzeitraum erkennbar. In Abb. 13 ist ersichtlich, in welchen Straßenabschnitten für den Lärmindex L_{den} ein Pegel von 55 / 65 / 70 dB(A) überschritten wird. Die Gesamtbetroffenheiten für den Gesamttag auf Basis der Lärmkennziffern zeigt Abb. 15.

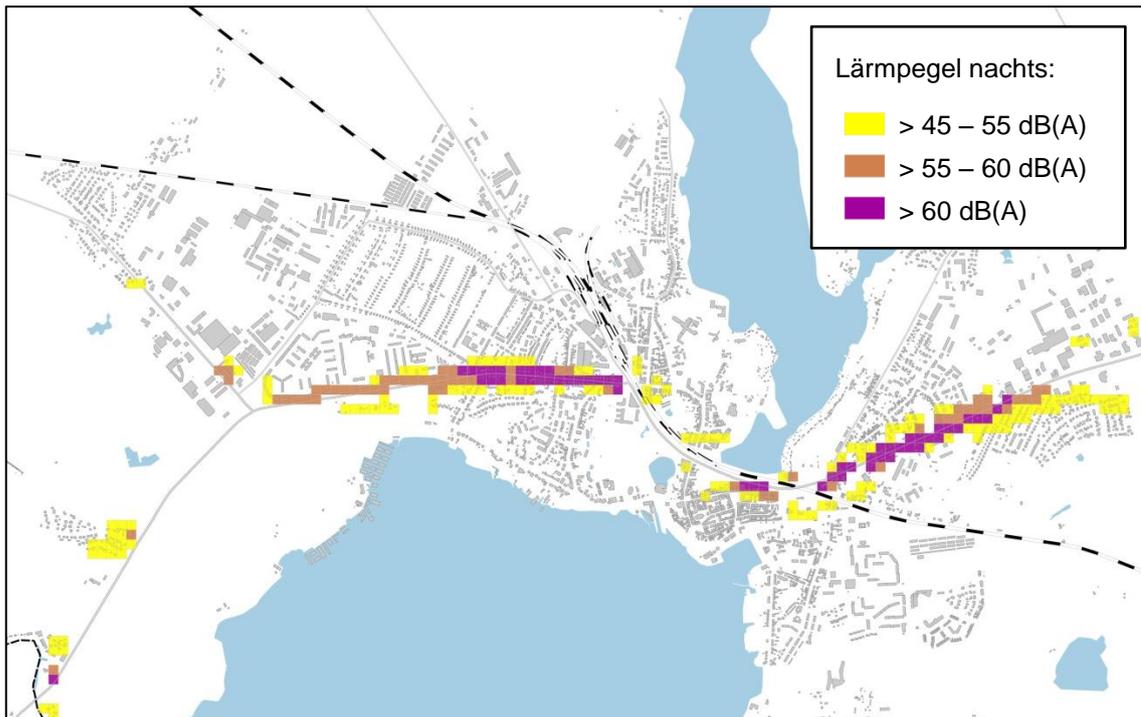


Abb. 12 Betroffenheitssituation nachts, Pegelklassen $L_{\text{night}} > 45$ dB(A)

Datenquelle: (LUNG-MV, 2017) aktualisiert

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

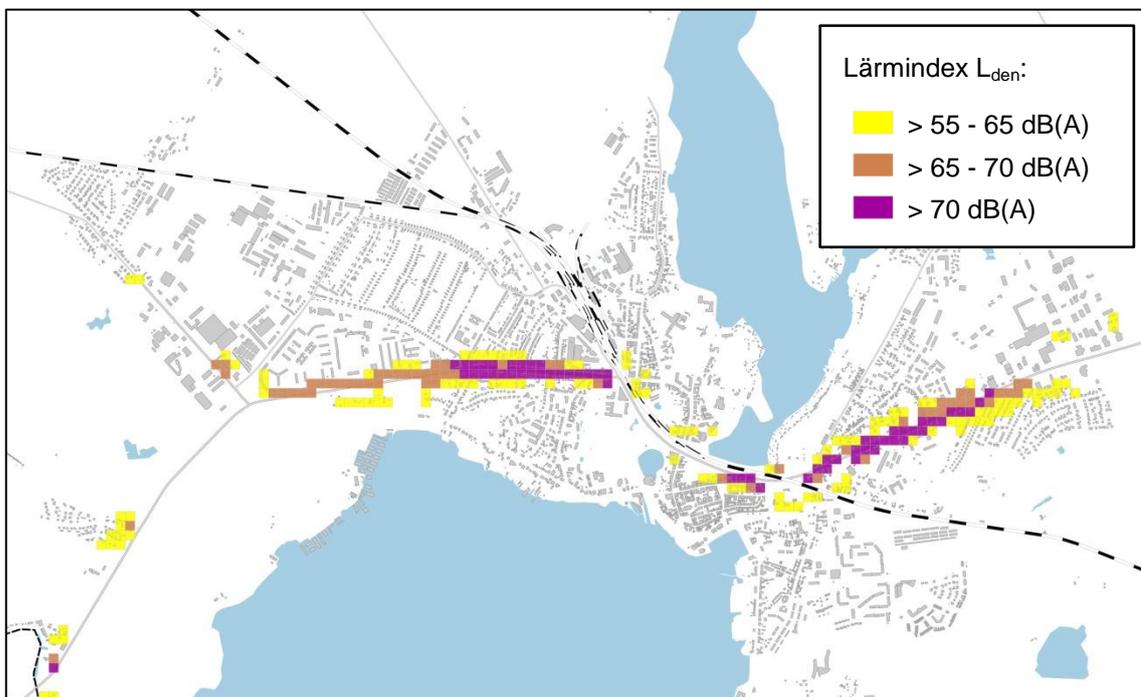


Abb. 13 Betroffenheitssituation ganztags, Pegelklassen $L_{\text{den}} > 55$ dB(A)

Datenquelle: (LUNG-MV, 2017) aktualisiert

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

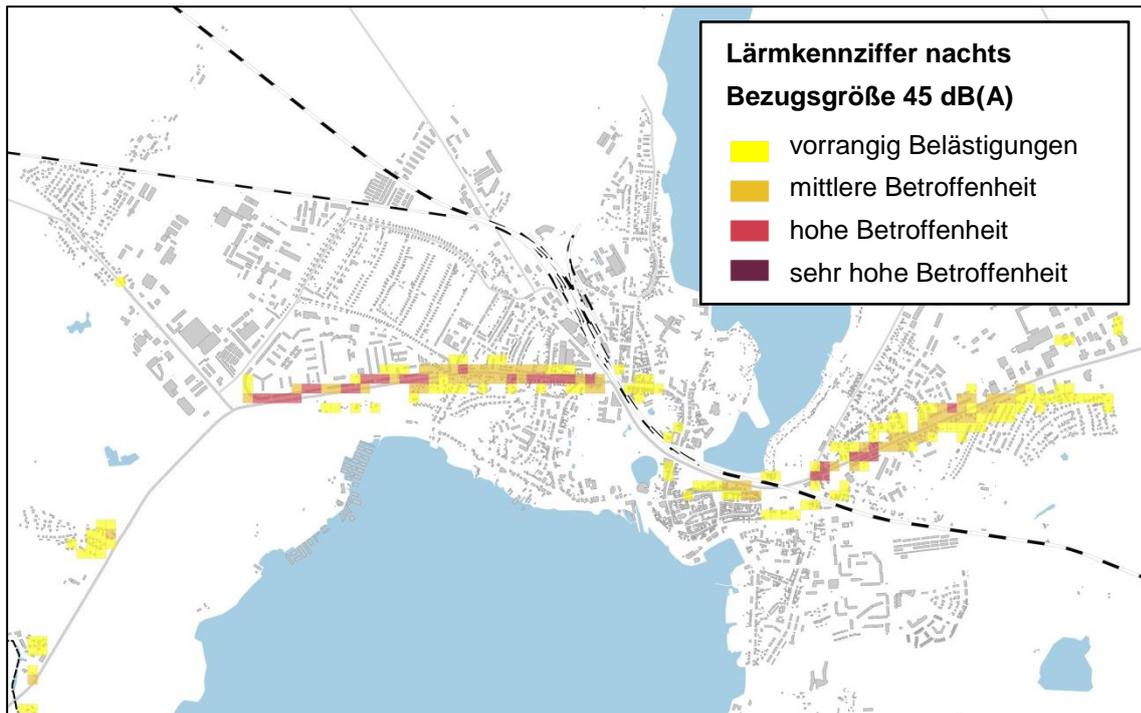


Abb. 14 Betroffenheitssituation nachts, LKZ_{night} Bezugsgröße > 45 dB(A)

Datenquelle: (LUNG-MV, 2017) aktualisiert

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

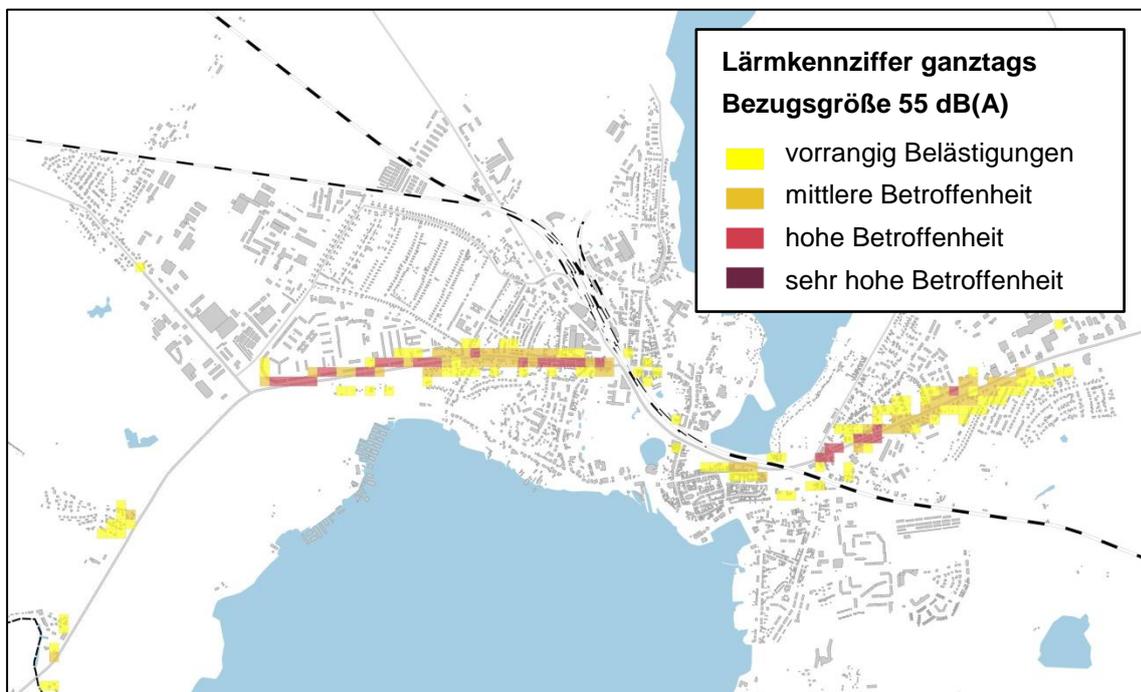


Abb. 15 Betroffenheitssituation ganztags, LKZ_{den} Bezugsgröße > 55 dB(A)

Datenquelle: (LUNG-MV, 2017) aktualisiert

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Im Ergebnis wird deutlich, dass sich die Betroffenen, welche Lärmpegeln über 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind, auf die Mozartstraße und die Strelitzer Straße konzentrieren (siehe Abb. 12). Auch bei der Auswertung der Lärmkennziffern sind beide Straßenzüge auffällig (siehe Abb. 14). Unter Berücksichtigung der hohen Einwohnerzahlen ergibt sich im Rahmen der Auswertung der Lärmkennziffern mit der Röbeler Chaussee ein weiterer Problemabschnitt. Im Verlauf des Schweriner Dammes existieren lediglich punktuelle Konflikte.

In der Strelitzer Straße und in der Mozartstraße sind neben den Betroffenheiten in der ersten Reihe für die rückwärtigen Bereiche Lärmbetroffenheiten in Form von Belästigungen festzustellen. Gleiches gilt teilweise für den Innenstadtbereich. In der Röbeler Chaussee ergibt sich durch die vorhandene Blockbebauung eine Abschirmung für die rückwärtigen Bereiche.

2.2.5 Hauptproblem- und Konfliktbereiche sowie Ursachenanalyse

Die bestehenden Lärmkonflikte im Zuge der B 192 in der Stadt Waren (Müritz) konzentrieren sich auf die Bereiche, wo sich Wohn- und Verkehrsfunktionen überlagern. Im gesamten Verlauf der Bundesstraße existieren hohe Verkehrsaufkommen. Parallel sind signifikante Schwerverkehrsanteile zu verzeichnen. Sowohl im Bereich Röbeler Chaussee / Mozartstraße (siehe Abb. 16 und Abb. 17) als auch in der Strelitzer Straße (siehe Abb. 18) ist im Seitenbereich eine geschlossene Wohnbebauung vorhanden. Aus der hohen Einwohnerdichte und den hohen Verkehrsaufkommen heraus ergeben sich die Konflikte. Diese werden teilweise durch überhöhte Geschwindigkeiten zusätzlich verstärkt.

Angesichts des vierstreifigen Fahrbahnquerschnittes muss auch im Zuge des Schweriner Dammes (siehe Abb. 19) vor allem nachts von einem erhöhten Geschwindigkeitsniveau ausgegangen werden. Die tatsächlichen Lärmkonflikte sind hier eher punktuell vorhanden. Dennoch bildet der Straßenzug aufgrund seiner Gestaltung eine wesentliche städtebauliche Zäsur mitten im Warener Stadtzentrum.



B 192 – Mozartstraße

- ca. 17.850 Kfz/24h
- beidseitige durchgehende Bebauung
- Tempo 30 nachts für Schwerverkehr

Hauptkonfliktursachen: / Problem

- geringer Bebauungsabstand
- hohe Verkehrsaufkommen
- Überformung durch den MIV
- Konfliktpotenziale Fuß- / Radverkehr

Abb. 16 Konfliktbereich B 192 – Mozartstraße



Abb. 17 Konfliktbereich B 192 – Röbeler Chaussee

- B 192 – Röbeler Chaussee
- ca. 17.850 Kfz/24h⁵
 - einseitig abgesetzte Blockbebauung
 - Tempo 30 nachts für Schwerverkehr
- Hauptkonfliktursachen: / Problem
- hohe Einwohnerdichte
 - hohe Verkehrsaufkommen
 - Trennwirkungen,
 - punktuelle Querungsdefizite
 - Konfliktpotenziale Fuß- / Radverkehr
 - potenziell überhöhtes Geschwindigkeitsniveau



Abb. 18 Konfliktbereich B 192 – Strelitzer Straße

- B 192 – Strelitzer Straße
- ca. 15.450 Kfz/24h⁵
 - weitestgehend beidseitige Wohnbebauung (östlicher Abschnitt Einzelhäuser)
 - Tempo 30 nachts für Schwerverkehr
- Hauptkonfliktursachen: / Problem
- geringer Bebauungsabstand
 - hohe Verkehrsaufkommen
 - Trennwirkungen,
 - punktuelle Querungsdefizite
 - Konfliktpotenziale Fuß- / Radverkehr



Abb. 19 Konfliktbereich B 192 – Schweriner Damm

- B 192 – Schweriner Damm
- ca. 23.000 Kfz/24h⁵
 - vierstreifiger Straßenquerschnitt
 - einseitige Bebauung, nur punktuell angrenzende Wohnfunktionen
 - Tempo 30 nachts für Schwerverkehr
- Hauptkonfliktursachen: / Problem
- Überformung durch den MIV
 - Trennwirkungen
 - hoher Flächenverbrauch
 - potenziell überhöhtes Geschwindigkeitsniveau

Im Vergleich zur Lärmkartierung 2012 haben sich die grundlegenden Hauptkonfliktbereiche im Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr nicht wesentlich verändert.

| Straßenabschnitt | Verkehrsmenge | Probleme und Konflikte |
|-----------------------------------|---------------|--|
| Gievitzer Straße | 5.400 Kfz/24h | <ul style="list-style-type: none"> - Verschleppung Geschwindigkeitsniveau im Ortseingangsbereich - Konfliktpotenziale beim Radverkehr (innerörtlicher Beidrichtungsradweg) |
| Karl-Marx-Straße / Witzleben Str. | 3.400 Kfz/24h | <ul style="list-style-type: none"> - dominierende Wohnfunktionen - Widerspruch zwischen Straßenraumgestaltung und zulässigem Geschwindigkeitsniveau von 50 Km/h |
| Schwenziner Straße | 2.600 Kfz/24h | <ul style="list-style-type: none"> - fehlende Begrünung - abschnittsweise fehlender Gehweg |
| Falkenhäger Weg | 3.700 Kfz/24h | <ul style="list-style-type: none"> - mangelhafte Fahrbahnoberfläche - ungenügende Straßenraumgestaltung |

Tab. 6 Probleme und Konflikte im Ergänzungsstraßennetz

Im Ergänzungsstraßennetz sind angesichts der geringeren Verkehrsaufkommen auch geringere Lärmpegel- und Betroffenheiten zu verzeichnen. Dennoch existieren auch hier Probleme und Konflikte. Diese sind in Tab. 6 zusammengefasst.

2.3 Vorhandene Planungen

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung konnte auf verschiedene, bereits bestehende Konzepte und Planungen zurückgegriffen werden. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Touristisches Parkraumkonzept (IBK, 2012)

Im Rahmen des touristischen Parkraumkonzeptes für die Stadt Waren (Müritz) wurde festgestellt, dass für den touristisch bedingten Zielverkehr kein ausreichender Parkraum zur Verfügung steht. Betroffen sind vor allem Feiertage, Großveranstaltungen und Tage mit schlechtem Wetter. In der Folge sind Überlastungen der Innenstadt sowie Rückstaus bis auf die Bundesstraße B 192 zu verzeichnen.

Aus der Bestandssituation werden im touristischen Parkraumkonzept verschiedene Zielstellungen und Maßnahmen zur Reduzierung der Konflikte abgeleitet. Diese beinhalten

insbesondere die Schaffung zusätzliche Stellplatzangebote sowie die Einrichtung eines P+R-Betriebes bei Großveranstaltungen vor.

Unterlagen zur Ortsumgehung Waren

Für die Ortsumgehung Waren (Müritz) stehen aus dem Planungsprozess sowie den Informationen zum 2013 durchgeführten Bürgerentscheid eine Vielzahl von Unterlagen zur Verfügung. Die wichtigsten Dokumente lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Linienplanung der drei nördlichen Varianten der OU Waren im Zuge der B 192 (Schüßler-Plan, 2010 a)
- Linienplanung der drei innerstädtischen Varianten der OU Waren im Zuge der B 192 (dritte Variante ist die 2+2 Lösung ohne Westspange, Variante 6 - nur Westspange - wurde nicht bewertet) (Schüßler-Plan, 2010 b)
- Erläuterung des Planungsstandes zur OU Waren für das Bürgerbeteiligungsverfahren (Straßenbauamt Neustrelitz, 2013 a)
- Erläuterung des Planungsstandes zur OU Waren für das Bürgerbeteiligungsverfahren – Ergänzung Variante 6 (Straßenbauamt Neustrelitz, 2013 b)
- Tabellarischer Variantenvergleich (Straßenbauamt Neustrelitz, 2013 c)
- Umweltverträglichkeitsstudie zur OU Waren (UmweltPlan, 2011 a)
- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung zur OU Waren (UmweltPlan, 2011 b)
- Weitere zusammenfassende Unterlagen zum letzten Planungsstand von 2013 auf <http://dialog-waren.de/index.html> (team ewen, 2014)

Eine inhaltliche Zusammenfassung aus Sicht der Lärmaktionsplanung wird gesondert im Kapitel 2.6 vorgenommen.

Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz), Stufe I (Degenkolb, 2009)

Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz), Stufe II (UmweltPlan, 2014)

Der Lärmaktionspläne 2009 und 2014 bilden den Ausgangspunkt für die Fortschreibung 2017 / 2018. Der Umsetzungsstand der Maßnahmenkonzepte wird im nachfolgenden Kapitel 2.6 zusammengefasst.

„Ruhige Gebiete“, Teil des Lärmaktionsplanes (Stufe II) für die Stadt Waren (Müritz) (Stadt Waren (Müritz), 2015)

Ergänzend zum Lärmaktionsplan (Stufe II) wurde beschlossen, folgende ruhigen Gebiete festzusetzen:

1. Kurpark Nesselberg (Heilwald)
2. Ecktannen (Kurwald)
3. Ostufer Tiefwareensee, LSG Torgelower See
4. Warener Buchen/Amsee

5. Erholungswald Kamerun
6. Eldenholz - Wald am Kölpinsee -
7. Kirchentannen - Damerow
8. Kirchentannen

Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Waren (Müritz) Heilbad (UmweltPlan, 2014)

Im integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Waren (Müritz) sind im Bereich Verkehr folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Die Stadtverwaltung setzt Signale!
2. Fahrradfreundliche Stadt
3. Attraktivitätssteigerung im Busverkehr
4. Integration von Nahverkehrsinformationen in die Touristeninformation
5. Pendlerportal

Die Zielstellungen hinsichtlich einer Stärkung des Umweltverbundes decken sich dabei mit den Handlungserfordernissen aus Sicht der Lärmaktionsplanung.

Fortschreibung Monitoring Stadtentwicklung (Wilmes, 2015)

In der Fortschreibung des Monitorings der Stadtentwicklung spielen verkehrsplanerische Aspekte eine eher untergeordnete Rolle. Die Untersuchungen beschäftigen sich im Wesentlichen mit dem Bevölkerungsbestand und der zukünftigen Entwicklung.

Anknüpfungspunkte zur Lärmaktionsplanung ergeben sich jedoch hinsichtlich der ISEK-Fortschreibung zur gesamtstädtischen Zielpyramide. Dies betrifft insbesondere folgende Handlungsziele aus dem Teilbereich „Städtebau und Wohnen, Verkehr“:

- Förderung der Innenentwicklung durch Bereitstellung zentrumsnaher Wohnbauflächen, Schließen von Baulücken, Neugestaltung / Neuordnung von brachliegenden Flächen
- Fortsetzung Um-/Ausbau sowie Sanierung öffentlicher Erschließungsanlagen unter Beachtung der Barrierefreiheit mit dem Ziel der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verbesserung der Erreichbarkeit sowie lärmindernde Wirkung
- Ausbau, Verbesserung des Radwegenetzes unter Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte mit Ziel - Qualifizierung des Radverkehrs

2.4 Umsetzungsstand bisherige Lärmaktionsplanung

Im Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz), 2. Stufe (UmweltPlan, 2014) wurden verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung konzipiert. Diese und deren Umsetzungsstand sind in Tab. 7 zusammengefasst.

| Maßnahmenempfehlung | Umsetzungsstand |
|---|--|
| Anordnung von 30 km/h nachts für alle Kfz im bebauten Gebiet sowie Prüfung einer Ausweitung auf den Gesamttag | Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen des Stadtratsbeschlusses zum LAP Stufe II zunächst nicht präferiert |
| Förderung des Verkehrsflusses durch: <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Kreisverkehren an den Ortseingängen - Umsetzung einer grünen Welle auf der B 192, unter Berücksichtigung der Bedarfsampeln - Bau einer Fußgängerunterführung auf der Röbeler Chaussee und damit Rückbau einer Lichtzeichenanlage | bisher keine Umsetzung erfolgt Überprüfung erfolgt, Beibehaltung der Verkehrsabhängigen Steuerung Maßnahme wird nicht weiterverfolgt |
| Einsatz lärmoptimierter Straßenoberflächen bei der nächsten Erneuerung auf die Strelitzer Straße und den Schweriner Damm | im Rahmen der nächsten Deckensanierung geplant |
| Prüfung, Planung und Umsetzung einer Verbindungsstraße zwischen B 192 und B 108 (Westspange) als langfristiges Ziel | bisher keine Umsetzung erfolgt |
| Prüfung geeigneter Standorte für die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der B 192 im Stadtgebiet Waren (Müritz) | Gutachten des Straßenbauamts liegt vor und wird aktuell diskutiert |

Tab. 7 Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes 2013

Es zeigt sich, dass aus dem Lärmaktionsplan Stufe II lediglich einzelne Aspekte, wie z. B. die Überprüfung der Möglichkeiten zur Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der B 192 umgesetzt werden konnten. Die Ergebnisse des Gutachtens werden aktuell hinsichtlich der städtebaulichen Wechselwirkungen, der Lärminderungseffekte sowie der Finanzierbarkeit diskutiert.

Zum weiteren Einsatz lärmoptimierter Asphalte im Rahmen von Deckensanierungsmaßnahmen gibt es positive Signale seitens des als Baulastträgerzuständigen Straßenbauamtes. Andere Maßnahmen konnten aus verschiedenen Gründen bisher nicht realisiert werden. Die Ursachen sind vielschichtig. Teilweise ist ein größerer Planungsvorlauf erforderlich. Vielfach sind weitere Akteure einzubinden, da die Stadt Waren (Müritz) selbst

nicht Baulastträger der entsprechenden Straßen ist. Darüber hinaus fehlt für die kurzfristig realisierbaren verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bisher der politische Wille für eine Beantragung der entsprechenden Maßnahmen.

Die Möglichkeiten zur Umsetzung einer grünen Welle auf der B 192, unter Berücksichtigung der Bedarfsampeln wurden durch das zuständige Straßenbauamt geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass keine Optimierungspotenziale bestehen.

Allerdings ist zu beachten, dass auf Grundlage des Lärmaktionsplanes Stufe 1 (Degenkolb, 2009) bereits verschiedene zusätzliche Maßnahmen realisiert worden sind. Speziell betrifft dies folgende Maßnahmen:

- Einsatz eines speziellen lärmarm ausgeführten Fahrbahnbelages für die Rübeler Chaussee und die Mozartstraße (Verwendung eines speziellen Dünnschichtbelags DSH-V 5 LO)
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Schwerverkehr auf folgenden Straßenabschnitten in der Nacht auf 30 km/h
 - o Rübeler Chaussee / Mozartstraße
 - o Schweriner Damm
 - o Strelitzer Straße

Weitere, aus Sicht der Lärminderung positive Maßnahmen werden im nachfolgenden Kapitel 2.5 zusammengefasst.

2.5 Weitere realisierte Maßnahmen mit Lärminderungseffekt

Neben den konkret in den Lärmaktionsplänen 2009 und 2014 benannten Maßnahmen sind im Verkehrsnetz der Stadt Waren (Müritz) verschiedene weitere Maßnahmen mit lärmindernden Wirkungen bereits realisiert worden:

Im Rahmen der Lärmvorsorge wurden durch das Straßenbauamt Neustrelitz an folgenden Punkten im Zuge der B 192 die Kosten für passiven Schallschutz sowie zur Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches erstattet:

- Knotenpunkt Rübeler Chaussee / Carl-Moltmann-Straße (10 Gebäude der Hans-Beimler-Straße, 2004)
- Schweriner Damm (2 Gebäude, 2007)
- Eichholzstraße/ Am Stadtrand (15 Gebäude, 2004 – 2006)

Darüber hinaus wurden im Zeitraum zwischen 1993 und 2015 im Rahmen der Lärmsanierung die Kosten (in Höhe von 75 %) für passive Lärmschutzmaßnahmen für weitere 22 Gebäude in Waren (Müritz) anteilig durch den Baulastträger übernommen. Die Möglichkeiten zur Lärmsanierung wurden nicht durch alle berechtigten Anlieger in Anspruch genommen.

Mit dem 2005 in Betrieb genommenen Tunnel zwischen Friedensstraße und Güstrower Straße wurde ein wichtiger Beitrag zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs geleistet. Darüber hinaus wurden im Zuge des Bundesstraßennetzes in den vergangenen Jahren eine Vielzahl kleinteiliger Maßnahmen (Querungsstellen, Radverkehrsanlagen etc.) umgesetzt.



Abb. 20 bauliche Unterstützung der Verkehrsberuhigung

Auf der kommunalen Ebene sind insbesondere die erfolgten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Altstadt und den Wohngebieten hervorzuheben. Vielfach wurden bereits bauliche Maßnahmen umgesetzt (siehe Abb. 20), die zu einem verträglichen Geschwindigkeitsniveau beigetragen. Gleiches gilt für die Kreisverkehre im Haupt- und Erschließungsstraßennetz. Diese tragen ebenfalls zur Verstetigung des Verkehrsflusses bei.

2.6 Ortsumgehung Waren (Müritz)

Die Ortsumgehung Waren (Müritz) war Teil der Bundesverkehrswegepläne 1992 und 2003. Vor einer erneuten Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde sie vom Land Mecklenburg-Vorpommern als Modellprojekt zur besseren Bürgerbeteiligung mit abschließendem Bürgerentscheid ausgewählt.

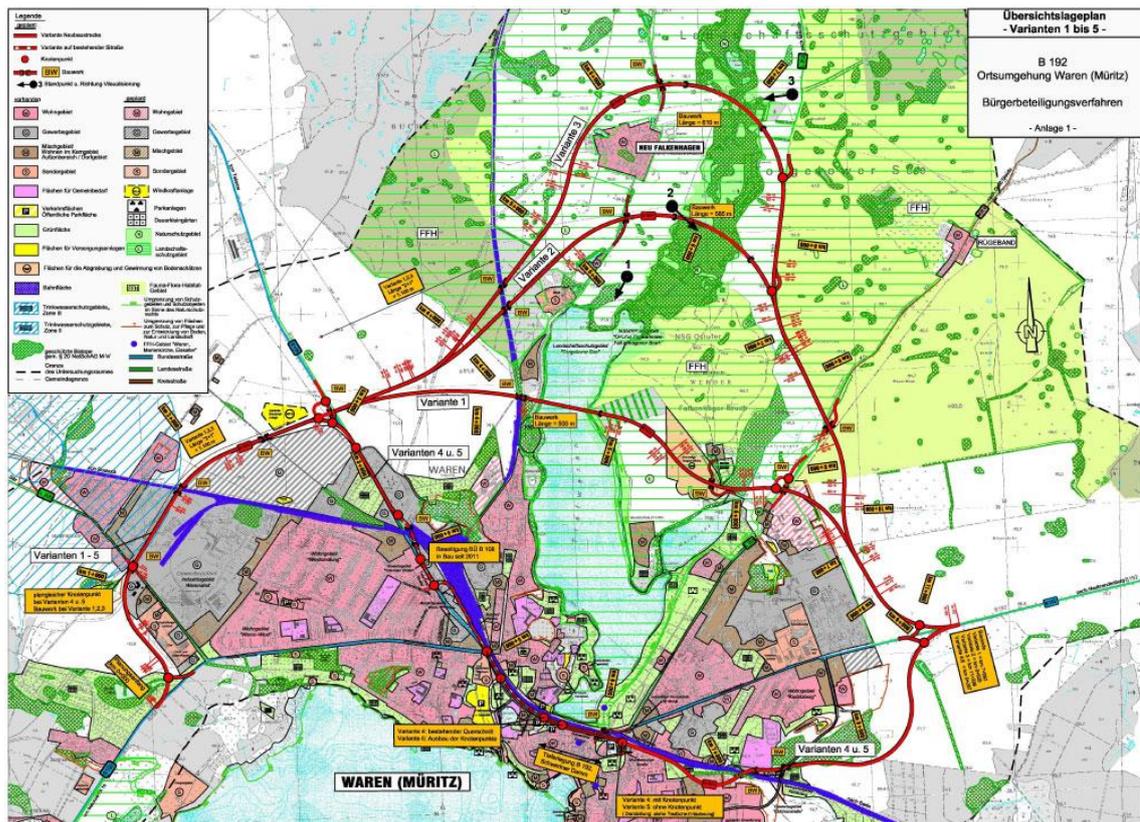


Abb. 21 Varianten für die Ortsumgehung Waren (Müritz)

Quelle: (Straßenbauamt Neustrelitz, 2013 b)

Im Rahmen des vorgelagerten Beteiligungsverfahrens wurde aus insgesamt 6 Trassenvarianten (siehe Abb. 21) Variante 1 als wahrscheinlichste für eine Umsetzung herausgearbeitet. Diese beinhaltet eine nördliche Umfahrung des Kernstadtgebietes einschließlich einer Querung des Tiefwarensees. Am 22.09.2013 stimmten 59,7 % der Teilnehmer des Bürgerentscheides gegen diese Variante.

Anhand der umfangreichen Gutachten und Unterlagen zum Bürgerentscheid können die prognostizierten verkehrsplanerischen Effekte sowie die Einschätzung der Auswirkungen auf die Lärmsituation nachvollzogen werden.

In den Tab. 8 und Tab. 9 werden auf Grundlage des Gutachtens „B 192 Ortsumgehung Waren (Müritz) Erläuterungen des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren – Ergänzung Variante 6“ die prognostizierten Verkehrsaufkommen zusammengefasst. Ebenfalls aus diesem Gutachten stammen die Informationen zu den Lärminderungspotenzialen in Tab. 10. Nachfolgend werden die vorliegenden Informationen für die einzelnen Teilabschnitte planerisch bewertet:

Röbeler Chaussee / Mozartstraße

Für alle untersuchten Varianten ergibt sich im Bereich Röbeler Chaussee / Mozartstraße eine Entlastungswirkung. Diese variiert zwischen 33 und 39 %. Lediglich bei Variante 5 sind die Effekte geringer. Trotz der Verlagerungseffekte sind die verbleibenden Restverkehrsaufkommen mit 11.700 bis 12.900 Kfz/24h weiterhin ver-

gleichsweise hoch. Größere Entlastungseffekte ergeben sich beim Schwerverkehr. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass keine umfassende Verkehrsentslastung erreicht werden kann.

Dies wirkt sich auch auf die Lärminderungspotenziale aus. Für die Varianten 1 und 4 ist eine Reduzierung der Lärmpegel um 4 bis 5 dB(A) möglich. Für die anderen Varianten werden geringere Werte erreicht.

Schweriner Damm

Im Bereich Schweriner Damm ergibt sich lediglich für die äußeren Umgehungsvarianten (Variante 1 bis 3) eine Reduzierung der Verkehrsaufkommen. Die maximale Verkehrsentslastung wird bei Variante 1 mit einem Verkehrsrückgang um 41 % erreicht.

Bei den Varianten 4 bis 6 ist der Schweriner Damm weiterhin Bestandteil der B 192. Die Verkehrsmengen verändern sich im Vergleich zum Nullfall entsprechend nicht signifikant. Auch lärmseitig ergeben sich damit keine Entlastungen. Allerdings ist hier die Betroffenheitsdichte am geringsten.

Für die Varianten 1 bis 3 ergeben sich unterschiedliche Lärminderungspotenziale (siehe Tab. 10). Am höchsten sind diese mit 3 bis 4 dB(A) für Variante 1.

Strelitzer Straße

Da Variante 6 keine Alternativtrasse für den östlichen Teil der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 192 beinhaltet ergeben sich für diese Variante auch hier keine Veränderungen. Für alle anderen Varianten werden Verkehrsrückgänge prognostiziert. Diese variieren zwischen 33 und 58 %.

Die stärksten Entlastungspotenziale ergeben sich dabei für die innerörtliche Umgehungsvariante 4. Für diese wird mit einem Rückgang von 85 % auch die stärkste Veränderung der Schwerverkehrsaufkommen erreicht. In Summe sorgt dies für eine Reduzierung der Lärmbelastungen um 6 bis 9 dB(A). Demgegenüber stehen die Zusatzbelastungen im Verlauf der Neubautrasse. Allerdings erfolgt für diese eine Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der 16. BImSchV. Parallel ergibt sich durch den Parallelverlauf zur Bahnstrecke eine Bündelung von Lärmquellen.

Für Variante 1 entsteht im Verlauf der Strelitzer Straße ein Lärminderungseffekt im Bereich von 4 bis 5 dB(A). Auch hier erfolgt keine umfassende Entlastung durch die Umgehungsstraße. Es verbleibt eine Restverkehrsbelegung von 7.500 Kfz/24h.

Teterower Straße

Eine spürbare Entlastung ergibt sich für die Teterower Straße ausschließlich bei Variante 1. Für diese gehen die Verkehrsaufkommen um ca. ein Drittel zurück.

Bei den Varianten 4 bis 6 ist die Teterower Straße Bestandteil der Umfahrungstrasse. Entsprechend steigen die Verkehrsaufkommen hier deutlich an. Im Vergleich zu

6.500 Kfz/24h im Bestand sind für den Planfall bis zu 12.200 Kfz/24h zu verzeichnen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Entlastungseffekte für die bestehende Ortsdurchfahrt im Zuge der B 192 nicht ausreichend sind, um die derzeitigen Konflikte umfassend zu lösen. Dies wurde auch im Gutachten „Lärmbetroffenheitsanalyse Variantenuntersuchung für die Ortsumgebung in Waren (Müritz)“ (Möhler+Partner, 2013) festgestellt. Hier heißt es im Kapitel 8 (Vergleich und Beurteilung der Lärmschwerpunkte (Hotspots) (Prognose 2025)):

„Ein Vergleich der Hotspotkartenausschnitte der Variante Null mit der Variante 1 zeigt, dass durch die Variante 1 sich die Lärmschwerpunkte entschärfen lassen. Jedoch fallen diese nicht weg. Diese Aussage korrespondiert mit den bereits festgestellten Aussagen, dass einerseits entlang der Ortsdurchfahrt sehr hohe Beurteilungspegel auf eine hohe Bevölkerungsdichte treffen, die durch die Variante 1 lediglich um ca. 4 dB(A) reduziert werden können. Diese Reduzierung reicht nicht aus, um eine signifikante Entlastung hervorzubringen. [...] Während Variante 2 und 3 sich kaum von der Variante 1 unterscheiden, lässt sich feststellen, dass Variante 4 im östlichen Bereich der Ortsdurchfahrt die kleineren Lärmschwerpunkte beseitigt, dafür aber einige der anderen Lärmschwerpunkte kaum beeinflusst. Die Varianten 5 und 6 zeigen kaum eine Verbesserung. Im südöstlichen Bereich kommt es zu einer leichten Verstärkung des Lärmschwerpunktes.“ (Möhler+Partner, 2013)

| Querschnitt | Verkehrsbelastungen der Varianten | | | | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] Diff zu PO |
| OU B 192n Westabschnitt | | 12.900 | 12.000 | 11.600 | 12.600 | 11.300 | 12.500 |
| OU B 192n Ostabschnitt | | 10.700 | 8.200 | 6.800 | 10.900 | 8.400 | |
| B 192, Röbeler Chaussee | 19.200 | 11.700 -39 % | 12.000 -38 % | 12.600 -34 % | 12.900 -33 % | 14.000 -27 % | 12.900 -33 % |
| B 192, Mozartstraße | 18.800 | 11.200 -40 % | 11.500 -39 % | 12.200 -35 % | 12.200 -35 % | 11.400 -39 % | 12.400 -34 % |
| B 192, Schweriner Damm | 25.300 | 15.000 -41 % | 17.400 -31 % | 18.700 -26 % | 25.600 1 % | 24.900 -2 % | 25.500 1 % |
| B 192, Strelitzer Straße | 14.000 | 7.500 -46 % | 8.400 -40 % | 9.400 -33 % | 5.900 -58 % | 8.700 -38 % | 13.900 -1% |
| B 108, Teterower Straße | 6.500 | 4.300 -34 % | 5.700 -12 % | 6.300 -3 % | 12.200 88 % | 8.400 29 % | 12.200 88 % |

Tab. 8 Verkehrliche Wirkungen der Ortsumgehungsvarianten - Gesamtverkehr

Quelle: (Straßenbauamt Neustrelitz, 2013 b)

| Querschnitt | Verkehrsbelastungen der Varianten | | | | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | [Kfz/24h] | [Kfz/24h] Diff zu PO |
| B 192, Röbbeler Chaussee | 2.080 | 620 -70 % | 810 -61 % | 1.060 -49 % | 770 -63 % | 1.030 -50 % | 730 -65 % |
| B 192, Mozartstraße | 1.970 | 560 -72 % | 760 -61 % | 1.000 -49 % | 670 -66 % | 900 -54 % | 640 -68 % |
| B 192, Schweriner Damm | 1.940 | 790 -59 % | 1.090 -44 % | 1.370 -29 % | 1.950 1 % | 1.930 -1 % | 1.820 -6 % |
| B 192, Strelitzer Straße | 1.360 | 390 -71 % | 600 -56 % | 850 -38 % | 210 -85 % | 670 -51 % | 1.270 -7 % |
| B 108, Teterower Straße | 720 | 220 -69 % | 310 -57 % | 350 -51 % | 1.160 61 % | 730 1 % | 1.110 54 % |

Tab. 9 Verkehrliche Wirkungen der Ortsumgehungsvarianten - Schwerverkehr

Quelle: (Straßenbauamt Neustrelitz, 2013 b)

| Querschnitt | Minderungspotenziale im Vergleich zu PO | | | | | |
|--------------------------|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | [dB(A)] | [dB(A)] | [dB(A)] | [dB(A)] | [dB(A)] | [dB(A)] |
| B 192, Röbbeler Chaussee | 4 – 5 | 3 – 4 | 2 – 3 | 4 – 5 | 3 – 4 | 3 – 4 |
| B 192, Mozartstraße | 4 – 5 | 3 – 4 | 2 – 3 | 3 – 5 | 2 – 3 | 2 – 3 |
| B 192, Schweriner Damm | 3 – 4 | 2 – 3 | 1 – 2 | 0 – 1 | 0 – 1 | 0 |
| B 192, Strelitzer Straße | 4 – 5 | 3 – 4 | 2 – 3 | 6 – 9 | 3 – 5 | 0 |

Tab. 10 Lärminderungspotenziale der Ortsumgehungsvarianten

Quelle: (Straßenbauamt Neustrelitz, 2013 b)

Grundsätzlich ist festzustellen, dass bei der Trassierung der untersuchten Varianten die Belange des überregionalen Verkehrs im Vordergrund standen. Eine Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse sowie die Reduzierung der Lärmbetroffenheiten in der Stadt Waren (Müritz) spielte eine eher untergeordnete Rolle. Es wurde keine Variante untersucht, welche hinsichtlich dieser Aspekte optimiert war. Dies gilt auch für die innerörtlichen Varianten 4 bis 6. Auch für diese wurde versucht, eine an den Belangen des Durchgangsverkehrs orientierte Trassierung soweit dies möglich war umzusetzen. Sowohl für die Ostspange als auch die Westspange beträgt die Zielgeschwindigkeit 100 km/h. Für Teilabschnitte des Schweriner Damms war eine Geschwindigkeit von 70 km/h vorgesehen.

3 Lärminderungspotentiale

Um eine dauerhafte und nachhaltige Lärminderung im Stadtgebiet gewährleisten zu können, sind vielfältige Maßnahmen erforderlich. Diese reichen von kurzfristig umsetzbaren Sofortmaßnahmen bis hin zu mittel- bis langfristigen Handlungsstrategien. Die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Reduzierung des durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärms lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen mit dem Ziel einer

- (1) Verkehrsverlagerung,
- (2) Kfz-Verkehrsvermeidung,
- (3) verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Hierzu gehören u. a.

- stadtplanerische Maßnahmen (Siedlungsstruktur, Stadtentwicklung im Sinne kurzer Wege)
- integrierte Verkehrsplanung (Stärkung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, Veränderung Modal-Split zu Gunsten Umweltverbund, Entwicklung von Alternativtrassen)
- Verkehrsorganisation und Verstetigung (Lenkung von Kfz-Verkehrsströmen, Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus, LSA-Koordinierung)
- Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung (städtebauliche Dimensionierung, Begrünung)

aktive / passive Schallschutzmaßnahmen:

- Lärmschutzwände
- Lärmschutzwälle
- Schallschutzfenster (ggf. mit Lüftungssystem)

technische Maßnahmen:

- Verringerung der Fahrzeugemissionen (Motor, Reifen)
- Schaffung ebener Fahrbahnoberflächen
- Einsatz lärmarmer Fahrbahnoberflächenbeläge
- punktuelle Maßnahmen

Dabei bildet die Verkehrsvermeidung bzw. die Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf Dauer die nachhaltigste Lärmierungsstrategie.

Insbesondere in den Hauptkonfliktbereichen bedarf es jedoch weiterer gezielter Maßnahmen. Hauptziele bilden dabei eine stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

und eine deutliche Reduzierung der Lärmpegel vor allem im Bereich der Gesundheitsgefährdungen.

In den nachfolgenden Tab. 11 sind die potenziellen Lärminderungseffekte für verschiedene Maßnahmen zusammengefasst. Diese beziehen sich jeweils auf den Mittelungsspiegel. Parallel ergeben sich teilweise weitere Zusatzeffekte für die maximalen Vorbeifahrpegel (Einzelereignisse) in gleicher bzw. darüber hinaus gehender Höhe.

| Themenbereich | Maßnahme | Lärmminde- rungspotenzial |
|---|--|------------------------------|
| Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeit | Reduzierung um 20 km/h | ca. 3 dB(A) |
| | Geschwindigkeitsüberwachung | punktuell |
| Verringerung Kfz-Verkehrsmenge | Absenkung um 20 % | ca. 1 dB(A) |
| | Absenkung um 50 % (Halbierung) | ca. 3 dB(A) |
| | Absenkung um 90 % | ca. 10 dB(A) |
| Verringerung Lkw-Anteil | Reduzierung des SV-Anteils auf die Hälfte | ca. 2 dB(A) |
| | Reduzierung des SV-Anteils auf ein Viertel | ca. 4 dB(A) |
| Verbesserung Fahrbahnoberflächenbelag | Ersatz Pflaster durch Bitumen (50 km/h) | ca. 3 - 6 dB(A) |
| | Ersatz Pflaster durch Bitumen (30 km/h) | ca. 2 - 3 dB(A) |
| | Einsatz lärmoptimierten Asphalt | ca. 3 - 5 dB(A) |
| | Lärmoptimierter Schachtdeckel | punktuell |
| LSA-Signalisierung / Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung | Koordinierung („Grüne Welle“) | bis zu 3 dB(A) |
| | Verbesserung des Verkehrsflusses | bis zu 3 dB(A) |
| Abschirmung | Lärmschutzwand / Lärmschutzwall | ca. 5 - 15 dB(A) |

Tab. 11 Lärminderungspotenziale verschiedener Maßnahmenansätze

4 Zielstellungen und Thesen zur Lärminderung

Abgeleitet aus den Zielstellungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie lassen sich bezüglich der Handlungsstrategie zur Lärminderung folgende Thesen zusammenfassen:

1. Lärmaktionsplanung entspricht nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplanung.
2. Lärminderung wirkt sich positiv auf die Entwicklung und das Image der Stadt aus.
3. Lärmrelevante Maßnahmen sind in ihren Wechselwirkungen integriert zu betrachten und im Sinne einer gesamtgemeindlichen Lärminderung zu beurteilen.
4. Zweck der Lärmaktionsplanung ist die Sicherung und Erhöhung der Lebensqualität aller Bewohner der Kommune und beachtet sämtliche Aspekte der Stadtentwicklung.
5. Lärminderungsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, der den Willen der Politik voraussetzt, um sinnvoll und dauerhaft wirken zu können.

In Summe ist eine stadtverträgliche Gestaltung der Mobilität anzustreben, welche die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Waren (Müritz) als Versorgungs-, Verwaltungs-, Wirtschafts-, Bildungs- und Tourismusstandort sichert und gleichzeitig zu attraktiven Wohn- und Lebensbedingungen beiträgt. Dies setzt eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung des Verkehrssystems voraus, bei welcher der MIV vorrangig eine dienende Rolle einnimmt.

Die wesentliche Zielstellung des Maßnahmenkonzeptes zur Lärminderung liegt im Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Die Zahl der Einwohner, welche von Immissionsbelastungen oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellwerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts betroffen sind, soll maximal reduziert werden. Gleichzeitig entstehen durch die Lärminderungsmaßnahmen jedoch insgesamt auch positive Effekte für Gebäude / Gebiete, die von der Emissionsquelle weiter abgesetzt liegen.

Um langfristig eine effektive Lärminderung zu erreichen, sind Maßnahmen nicht ausschließlich auf die Überschreitungsbereiche, sondern auf das gesamtstädtische Verkehrssystem auszurichten. Durch die Bündelung mehrerer Einzelmaßnahmen ergibt sich insgesamt die Lärminderung für die entsprechenden Straßenzüge.

Der Kfz-Verkehr als kommunaler Hauptverursacher der Lärmimmissionen sowie weiterer eng damit verknüpfter Problembereiche (Erschütterungen, Trennwirkungen, Staub- und Luftschadstoffimmissionen) muss umfassend und nachhaltig beeinflusst werden. Vorrangig ist daher ein Maßnahmenbündel zu entwerfen, welches sowohl für geringere Kfz-Verkehrsbelastungen als auch für einen lärmreduzierten Verkehrsfluss, für ebene bzw. lärmarme Fahrbahnoberflächen und einen möglichst hohen Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes sorgt. Alle, für die Verkehrserzeugung relevanten Aspekte der Stadt- und Verkehrsentwicklung sind daher zu betrachten und im Rahmen der Maßnahmenkonzeption zu berücksichtigen.

Dabei entstehen verschiedene Synergieeffekte insbesondere hinsichtlich einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, einer Reduzierung der Unfallhäufigkeit und Unfallschwere, einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität insgesamt und damit der Nutzungsintensität des öffentlichen Stadtraumes durch die Bevölkerung.

Hierzu ist der Ausbaucharakter des Straßennetzes auf die Verstetigung und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs auszurichten. Auch im Zuge der klassifizierten, überregionalen Hauptverkehrsachsen muss in Siedlungsbereichen den Anforderungen dem Gesundheitsschutz der Anwohner angemessen Rechnung getragen werden.

5 Ruhige Gebiete

Neben der Erarbeitung von Maßnahmen für wesentliche Konfliktbereiche sind entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. des BImSchG auch ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Definiert werden die ruhigen Gebiete dabei als von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, für welches ein festgelegter Lärmindex für alle Lärmarten nicht überschritten wird bzw. welches im ländlichen Raum keinem Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt ist.

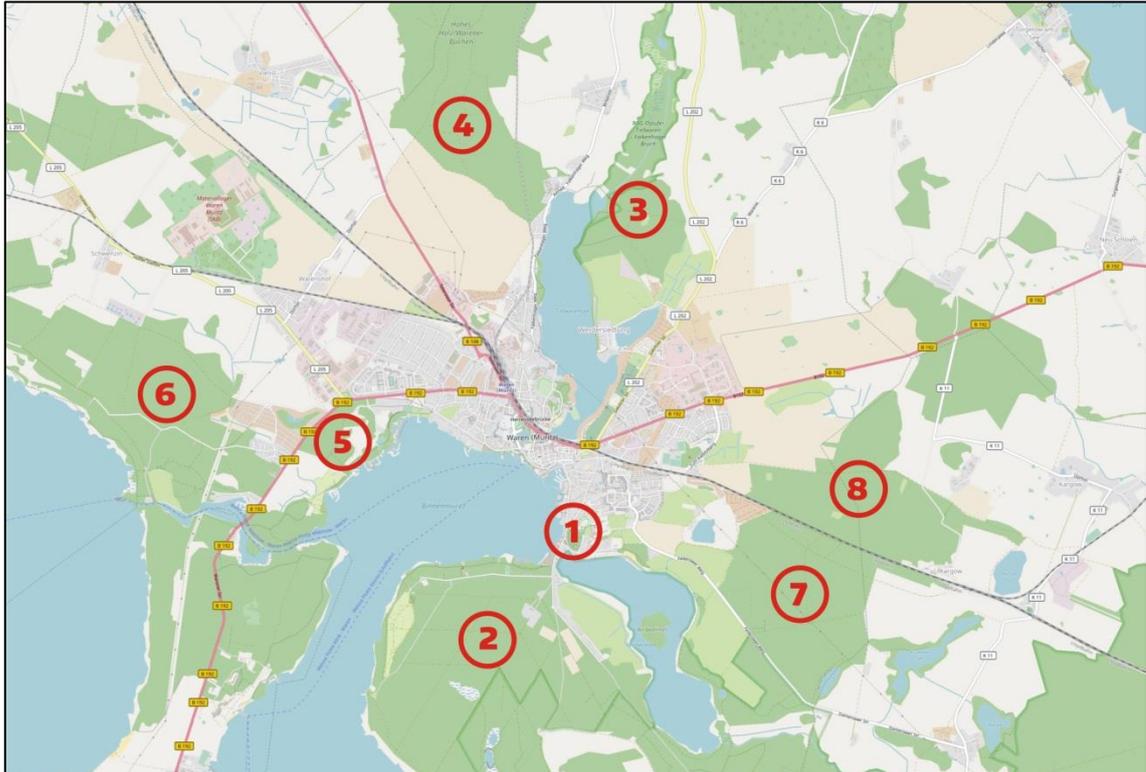


Abb. 22 festgesetzte Ruhige Gebiet in der Stadt Waren (Müritz)

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Im Anschluss an die Lärmaktionsplanung Stufe 2 erfolgte für die Stadt Waren (Müritz) eine vertiefende Betrachtung zum Thema ruhige Gebiete. Im Ergebnis wurden folgende Bereiche als ruhiges Gebiet festgesetzt (Stadt Waren (Müritz), 2015):

1. Kurpark Nesselberg (Heilwald)
2. Ecktannen (Kurwald)
3. Ostufer Tiefwareensee, LSG Torgelower See
4. Warener Buchen/Amsee
5. Erholungswald Kamerun
6. Eldenholz - Wald am Kölpinsee -

7. Kirchentannen - Damerow

8. Kirchentannen

Die Lage der ruhigen Gebiete ist in Abb. 22 dargestellt. Die entsprechenden Stadtbereiche sind vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Über welche Maßnahmen dies erfolgen sollte, wird in Kapitel 6.4 erläutert.

Darüber hinaus sollte im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung die Schaffung weiterer innerstädtischer Ruheinseln angestrebt werden. Hierfür ist eine Vernetzung der Lärmaktions- mit der zukünftigen Flächennutzungs- und Bauleitplanung zu empfehlen. Auch lärmarme Wohnstandorte sollten gefördert werden. Ziel muss es dabei sein, durch städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen (Erschließung von Außen, flächendeckende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen etc.) sicherzustellen, dass innerhalb der Wohngebiete ausschließlich eine Nutzung durch den Anliegerverkehr erfolgt.

6 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung ist in vier Blöcke untergliedert. Diese beinhalten im Einzelnen folgende Themenschwerpunkte:

- Kapitel 6.1 konkrete Handlungsempfehlungen für das Straßennetz mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr
- Kapitel 6.2 konkrete Handlungsempfehlungen für das Ergänzungsstraßennetz
- Kapitel 6.3 integrierte Lärminderungsstrategie
- Kapitel 6.4 Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche

Nachfolgend werden jeweils die zugehörigen Einzelmaßnahmen im Detail erläutert. Eine Zusammenfassung und Priorisierung findet sich im Kapitel 8.

6.1 Handlungsempfehlungen Hot-Spots

6.1.1 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Im Bestand existiert in der Stadt Waren (Müritz) im Zuge der B 192 bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Schwerverkehr in den Nachtstunden zwischen 22:00 und 5:30 Uhr.

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes Stufe 2 (UmweltPlan, 2014) sowie der aktuellen Bestandsanalysen (siehe Kapitel 2.2) wurde festgestellt, dass dennoch die Schwellwerte von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags überschritten werden. Im Sinne des Gesundheitsschutzes sollte daher eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auch auf den Pkw-Verkehr sowie ggf. eine zeitliche Anpassung vorgesehen werden.

Die Umsetzung entsprechender Beschränkungen ist auf Grundlage von § 45 StVO möglich, jedoch an verschiedene Rahmenbedingungen geknüpft. So ist gemäß Lärmschutz-Richtlinie-StV die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt, sondern ist im Einzelfall zu klären. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort eine der folgenden Richtwerte überschreitet (BMVBS, 23.11.2007):

„In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen

70 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

60 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts)

In Kern-, Dorf- und Mischgebieten

72 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

62 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts)

In Gewerbegebieten

75 dB(A) zwischen 6.00 und 22.00 Uhr (tags)

65 dB(A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr (nachts)“

Verglichen mit den gesundheitsrelevanten Prüfwerten von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags bestehen zu den o. g. Richtwerten wesentliche Differenzen. Diese sind durch den Gesetzgeber auf Bundesebene zu klären.

Dennoch ist auch bereits heute, u. a. gestützt durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Jahr 1986 (Urteil 7 C 76/84), die Schutzbedürftigkeit nicht nach einem abstrakt festgelegten Lärmpegel festzulegen, sondern hat sich nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles zu richten. Werden die o. g. Werte überschritten, wird im Urteil festgehalten, „dass in derartigen Fällen sich das Ermessen der Behörde zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann; es bedeutet also nicht, dass geringere Lärmeinwirkungen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausschließen.“

Grundsätzlich sollte die Beschränkungen nur dort vorgesehen werden, wo auch relevante Betroffenheiten bestehen. Die bestehende Tempo-30-Regelung für den Schwerverkehr gilt über eine Länge von ca. 4,6 km durchgehend zwischen Warendorfer Straße im Westen und F.-Wilhelm-Raiffeisen-Straße im Osten der Stadt. Im Abschnitt zwischen Großer Mauerstraße und Mozartstraße ist über einen längeren Abschnitt keine Wohnbebauung vorhanden. Im Rahmen der Anpassung der Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte dieser Teilbereich aus den Neuregelungen ausgespart werden.

Damit würden sich zukünftig folgende zwei Teilabschnitte für die Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ergeben (siehe Abb. 23):

1. Strelitzer Straße / Schweriner Damm zwischen Große Mauerstraße und Siedlungsweg
2. Röbeler Chaussee / Mozartstraße zwischen Warendorfer Straße und Teterower Straße

Durch die Konzentration auf die Kernbetroffenheitsbereiche wird die Akzeptanz der entsprechenden Regelungen gestärkt. Für die Verkehrsteilnehmer sind die Zielstellungen und Notwendigkeiten (Zusatzzeichen „Lärmschutz“) aufgrund der direkten Verknüpfung mit der angrenzenden Wohnbebauung besser nachvollziehbar.

Die abschließende Festlegung bzw. genaue zeitliche und örtliche Abgrenzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen ist im Rahmen des verkehrsrechtlichen Anordnungsverfahrens durch die zuständige Verkehrsbehörde unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Randbedingungen vorzunehmen. Hierzu bedarf es jeweils einer ermessensfehlerfreien Einzelfallentscheidung. Im Rahmen der Abwägung ist auch eine durchgängige oder teilabschnittsbezogene Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Gesamttag gleichberechtigt mit zu prüfen.

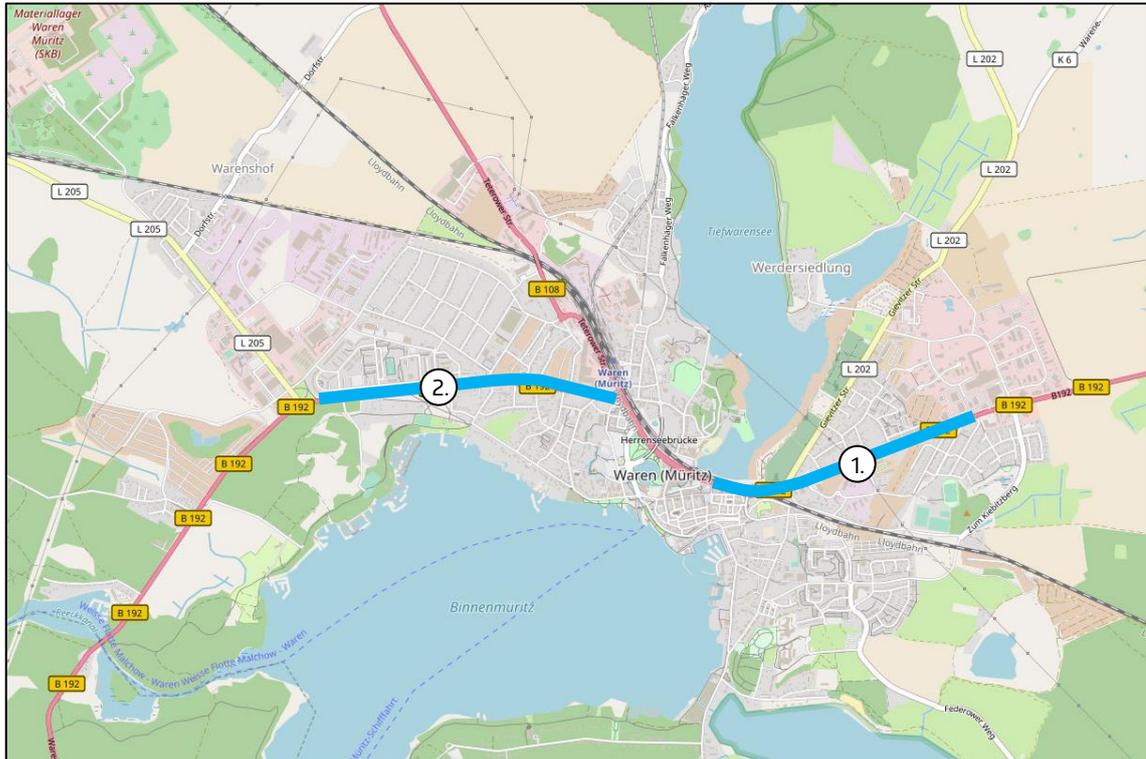


Abb. 23 Handlungsempfehlung Tempo-30-Regelung Hauptnetz

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wird durch die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen weder die Durchlässigkeit noch die Funktion der Straße beeinflusst. Es ergeben sich lediglich geringfügig längere Fahrzeiten. In Tab. 12 sind die Ergebnisse einer Abschätzung der Verlustzeiten unter vereinfachten Rahmenbedingungen (Konstantfahrt, gesamte Strecke) zusammengefasst.

| Abschnitt | Geschwindigkeit [km/h] | | Länge [m] | Fahrzeitverlust |
|--------------------------------------|------------------------|-----|-----------|-----------------|
| | von | auf | | |
| 1. Strelitzer Str. / Schweriner Damm | 50 | 30 | 1.500 | 1 min 12 s |
| 2. Röbeler Chaussee / Mozartstraße | 50 | 30 | 1.900 | 1 min 31 s |

Tab. 12 potenzielle Fahrzeitverluste durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen

Es wird deutlich, dass die potenziellen Verlustzeiten insgesamt gering sind. Wird das komplette Stadtgebiet im Zuge der B 192 durchfahren, ergibt sich eine Verlustzeit von deutlich unter drei Minuten.

In Summe wird durch vertretbare Einschränkungen die Wohnqualität für eine Vielzahl von Einwohnern wesentlich verbessert und deren Gesundheitsgefährdung durch Lärm reduziert. Mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h kann eine Pegelminderung

von ca. 3 dB(A) erreicht werden. Die Effekte sind vergleichbar mit einer Halbierung der Verkehrsmenge. Parallel wirken sich die geringeren Geschwindigkeiten auch auf die besonders störenden Spitzenpegel aus. Bei den Maximalpegeln besteht ein Minderungspotenzial von bis zu 5 dB(A).

Mit der Umsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung wird den Qualitätsanforderungen der EU-Umgebungsärmrichtlinie, vor allem im Hinblick auf den Schutz der Bevölkerung vor einer Gesundheitsschädigung durch Lärm, kurzfristig Rechnung getragen. Darüber hinaus werden durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen vielerorts verschiedene weitere positive Begleiteffekte erreicht:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verkürzung des Anhalteweges sowie die Verminderung von Konfliktgeschwindigkeiten
- Förderung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung von Trennwirkungen / Verbesserung der Querungsbedingungen
- Erhöhung der Verträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr (Reduzierung der Geschwindigkeitsdifferenz)

Diese Synergieeffekte sind im Rahmen der Abwägung bzw. ermessensgerechten Einzelfallentscheidung zu berücksichtigen. Weiterhin sind auch die Wechselwirkungen mit den bestehenden Lichtsignalanlagen sowie dem ÖPNV in die Abwägung einzubeziehen. Sofern sich die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen mit den Zeiten der Tempo-30-Regelungen überlagern, ist ggf. eine Anpassung der Ampelschaltungen vorzunehmen.

6.1.2 Maßnahmen zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus

Das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau in einem Straßenzug ist von vielfältigen Faktoren abhängig. Verkehrsorganisatorisch maßgebend ist die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit. Ob diese eingehalten wird bzw. wie sich der Verkehrsablauf insgesamt darstellt, wird u. a. durch den subjektiven Straßenraumeindruck der Verkehrsteilnehmer und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung entscheidend mit beeinflusst. Zudem wirkt sich die Verkehrsregelung an den Knotenpunkten auf den Verkehrsfluss aus.

Entsprechend bilden das städtebauliche Umfeld, die Gestaltung des Straßenraumes sowie der Knotenpunkte wesentliche Maßnahmenfelder zur Sicherung eines ortsverträglichen, verstetigten und lärmarmen Geschwindigkeitsniveaus. Folgende Maßnahmen erscheinen aus Sicht der Lärmaktionsplanung sinnvoll und sollten hinsichtlich Ihrer Realisierbarkeit geprüft werden:

Geschwindigkeitsüberwachung

Zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus bzw. Verkehrsverhaltens sollten regelmäßige Kontrollen erfolgen. Diese tragen parallel auch zur Erhöhung der

Verkehrssicherheit bei. Die Durchführung entsprechender Kontrollen liegt in der Zuständigkeit des Landkreises sowie der Polizei.

Ergänzend zur sanktionierten Geschwindigkeitsüberwachung ist der Einsatz von sog. Motivanzeigetafeln zu empfehlen. Diese weisen die Verkehrsteilnehmer unsanktioniert auf überhöhte Geschwindigkeiten hin. Mit den Motivanzeigen kann einen Beitrag geleistet werden, um die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit zu verbessern bzw. ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu gewährleisten (SVU Dresden, 2018). Die Anschaffung und der Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigetafeln sind daher zu empfehlen. Optimale Einsatzorte sollten im Rahmen einer Testphase geprüft werden.

Weiterer Kontrollbedarf besteht hinsichtlich der Vermeidung von Belästigungen durch den Motorradverkehr sowie getunte Fahrzeuge. Ursächlich für Ruhestörungen durch störende Lärmspitzen, vor allem während wichtiger Erholungs- und Ruhezeiten am Wochenende, sind in der Regel Verkehrsverstöße einiger Fahrer (Geschwindigkeitsüberschreitungen, Manipulation von Auspuffanlagen, Nichtbeachtung von §1 StVO, etc.).

Straßenraumgestaltung

In innerstädtischen Bereichen sind die zur Verfügung stehenden Flächen in der Regel stark begrenzt. Parallel bestehen vielfältige Nutzungsanforderungen. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird einleitend festgehalten:

„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“(FGSV, 2006)

Im Verlauf der B 192 werden verschiedene Straßenabschnitte diesen komplexen Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen nicht gerecht. Vor allem der Schweriner Damm ist hauptsächlich zu Gunsten der Abwicklung des motorisierten Verkehrs dimensioniert (siehe Abb. 19 auf Seite 32). Auch im östlichen Teilabschnitt der Mozartstraße zwischen Goethestraße und Teterower Straße wirken sich sehr breite Fahrbahnflächen negativ zu Lasten des Seitenraumes aus.

Anhaltswerte für die Kapazität von zweistreifigen Streckenabschnitten von Hauptverkehrsstraßen liegen gemäß RAST 06 zwischen 1.400 und 2.200 Kfz/h im Querschnitt (FGSV, 2006). Die aktuellen Verkehrsaufkommen des Schweriner Damms befinden sich mit 19.000 – 23.000 Kfz/24h- je nach Höhe des Spitzenstundenanteils - durchaus im Umfeld dieses Wertebereiches.

Ob ein zweistreifiger Straßenquerschnitt die aktuellen und zukünftigen Verkehrsaufkommen abwickeln kann, wird jedoch nicht von der Kapazität der Straße, sondern im Wesentlichen durch die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bestimmt. Daher ist eine verkehrstechnische Überprüfung der zukünftigen Notwendigkeit des vierstreifigen Aus-

bauzustandes des Schweriner Dammes sowie der Mozartstraße (Abschnitt östlich der Goethestraße) zu empfehlen. Hierbei sollten auch alternative Knotenpunktformen (z. B. Kreisverkehr) untersucht werden.

Ziel der verkehrstechnischen Untersuchungen sollte es sein, den Flächenbedarf für den Kfz-Verkehr soweit wie möglich zu reduzieren. Parallel sollten Lösungen für eine stadtverträgliche Gestaltung des Verkehrsraumes entwickelt werden. Hierzu ist eine integrierte Straßenraumgestaltung bzw. städtebauliche Dimensionierung erforderlich.

Umgestaltung von Knotenpunkten zum Kreisverkehr

Im Zuge der B 192 sollte für die Knotenpunkte am Rand des Kernstadtgebietes eine Überprüfung der Möglichkeiten zur Umgestaltung folgender LSA-Kreuzungen zu Kreisverkehren vorgenommen werden:

- Strelitzer Straße / Zum Kiebitzberg
- Rübeler Chaussee / Warendorfer Straße

In beiden Fällen kann die Umgestaltung auch im Sinne einer geschwindigkeitsdämpfenden Ortseingangsgestaltung zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus beitragen. Durch die Kreisverkehre ergibt sich ein kontinuierlicher und verlangsamter Verkehrsfluss. Das Geschwindigkeitsniveau im Knotenpunktbereich sowie die Lärmbelastungen werden reduziert. Hinzu kommen weitere positive Sekundäreffekte durch eine Verkehrsregelung als Kreisverkehr.

Die konkreten Realisierungsmöglichkeiten sind im Rahmen weiterführender Untersuchungen jeweils im Einzelfall zu überprüfen. Wesentliche Rahmenbedingungen für eine Umgestaltung bilden die Flächenverfügbarkeit sowie das Verkehrsaufkommen, die Verteilung der Verkehrsströme und die Anforderungen des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde für die o. g. Knotenpunkte lediglich die grundsätzliche Flächenverfügbarkeit vorgeprüft.

Straßenraumbegrünung

Eine durchgehende Straßenraumbegrünung bzw. Alleebepflanzung kann maßgeblich zu einem ortsverträglichen und verstetigten Verkehrsfluss beitragen. Durch die optische Gliederung des Straßenraumes wird insgesamt langsamer gefahren. Zusätzlich ergibt sich durch die räumliche und optische Trennung der Kfz-Fahrbahn von den Seitenbereichen psychologisch eine reduzierte Wahrnehmung des Kfz-Verkehrs.

Deshalb sollten eine zusätzliche Neupflanzung bzw. Verdichtung von Straßenbegleitgrün - möglichst als alleeartige Bepflanzung - für folgende Straßenabschnitte geprüft werden:

- Rübeler Chaussee (Verdichtung zwischen F.-Engels-Platz und Warendorfer Straße, siehe Abb. 24)
- Warendorfer Straße
- Schwenziner Straße



Abb. 24 Fotomontage Verdichtung Straßenraumbegrünung Rübeler Chaussee

Generelle Voraussetzung für die Umsetzung der Begrünungsmaßnahmen ist eine Überprüfung des Leitungsbestandes. Zudem müssen an den Kreuzungen und Einmündungen Sichtbeziehungen berücksichtigt werden.

6.1.3 Abschirmung / Seitenraumgestaltung

In der Rübeler Chaussee ist im Abschnitt zwischen F.-Engels-Platz und Warendorfer Straße zwischen Fahrbahn und dem Geh- / Radweg ein durchgehender Grünstreifen vorhanden (siehe Abb. 25). Einen weiteren Grünstreifen gibt es zu den Gebäuden hin. Es existiert lediglich punktueller Querungsbedarf.

Vom Straßenbauamt Neustrelitz wurden Untersuchungen zur Errichtung klassischer Lärmschutzwände durchgeführt. Deren Ergebnisse werden aktuell hinsichtlich der städtebaulichen Wechselwirkungen, der Lärminderungseffekte sowie der Finanzierbarkeit diskutiert. Ein abschließendes Ergebnis liegt hierzu aktuell noch nicht vor.



Abb. 25 Bestandssituation Seitenraum Rübeler Chaussee



Abb. 26 Beispiele Abschirmung durch Bepflanzung bzw. Gestaltungselemente

Sollte eine Umsetzung klassischer Lärmschutzwände nicht in Frage kommen sollte, durch eine gezielte Bepflanzung sowie Gestaltungselemente (siehe Abb. 26) versucht werden, eine stärkere Trennung zwischen Bebauung und der Kfz-Fahrbahn zu erreichen. Eine derartige Gestaltung sollte auch in der Strelitzer Straße im Abschnitt zwischen Am Müritzstadion und Am Pappelgrund geprüft werden. Auch hier sind auf der Südseite Grünflächen vorhanden, welche entsprechend aufgewertet werden können.

Während durch die Hecke vorrangig psychologische Lärminderungseffekte erfolgen, ist über die Gestaltungselemente in der Abb. 26 (rechts) tatsächlich eine abschirmende Wirkung möglich. Je näher diese an der Fahrbahn installiert werden können, umso höher ist deren potenzielle Wirkung. Insgesamt ist darauf zu achten, dass an relevanten Querungsstellen ausreichende Sichtbedingungen gewährleistet werden.

6.1.4 Bündelung und Verlagerung des Kfz-Verkehr / Ortsumgehung

Die Verlagerung von Kfz-Verkehren ist aus Sicht der Lärminderung sehr differenziert zu betrachten, da hierbei in der Regel Verkehrsabnahmen in einem, Verkehrszunahmen in einem anderen Bereich gegenüberstehen. Die jeweiligen Betroffenheiten im Ist-Zustand sowie deren Veränderungen durch die Verlagerungseffekte sind daher genau abzuwägen.

Hauptzielstellung sollte es dabei sein, den Verkehr im Hauptstraßennetz zu konzentrieren. Die Strategie der Bündelung des Kfz-Verkehrs bildet eine Grundphilosophie der integrierten Lärminderungsstrategie. Am effektivsten wirkt diese, wenn die Hauptverkehrsströme möglichst dort abgewickelt werden, wo keine oder nur eine geringe Anwohnerbetroffenheit bestehen.

Der Bau einer Ortsumgehung im Zuge der B 192 bietet aus Sicht vieler Betroffener im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrt eine Möglichkeit zur Reduzierung der existierenden Lärmbetroffenheiten. Die Grundlageninformationen zu den bisherigen Planungen für eine Umfahrung der Stadt Waren (Müritz) sind im Kapitel 2.6 zusammengefasst.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist für alle im Rahmen des Dialogprozesses zum Bürgerentscheid untersuchten Varianten festzustellen, dass diese nicht zu einer umfassenden

den Lösung der bestehenden Lärmprobleme im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrt beitragen können. Die Konflikte werden zwar reduziert, fallen aber nicht weg. Hauptursache hierfür ist, dass bei den Planungen im Wesentlichen die Belange des überregionalen Verkehrs im Vordergrund standen. Eine Optimierung im Sinne der Entlastung der Hauptkonfliktbereiche ist nicht erfolgt.

Speziell die äußeren Umgehungstrassen (Varianten 1 bis 3) richten sich im Wesentlichen an den überregionalen Verkehr. Für den Durchgangsverkehr bieten diese zwar eine effektive Alternative. Für die Quelle-Ziel-Verkehre der Stadt Waren sind diese Trassen hingegen kaum, für den Binnenverkehr gar nicht attraktiv. Die Wege über die Umgehungsstrasse sind im Vergleich zur bestehenden Ortsdurchfahrt zu lang.

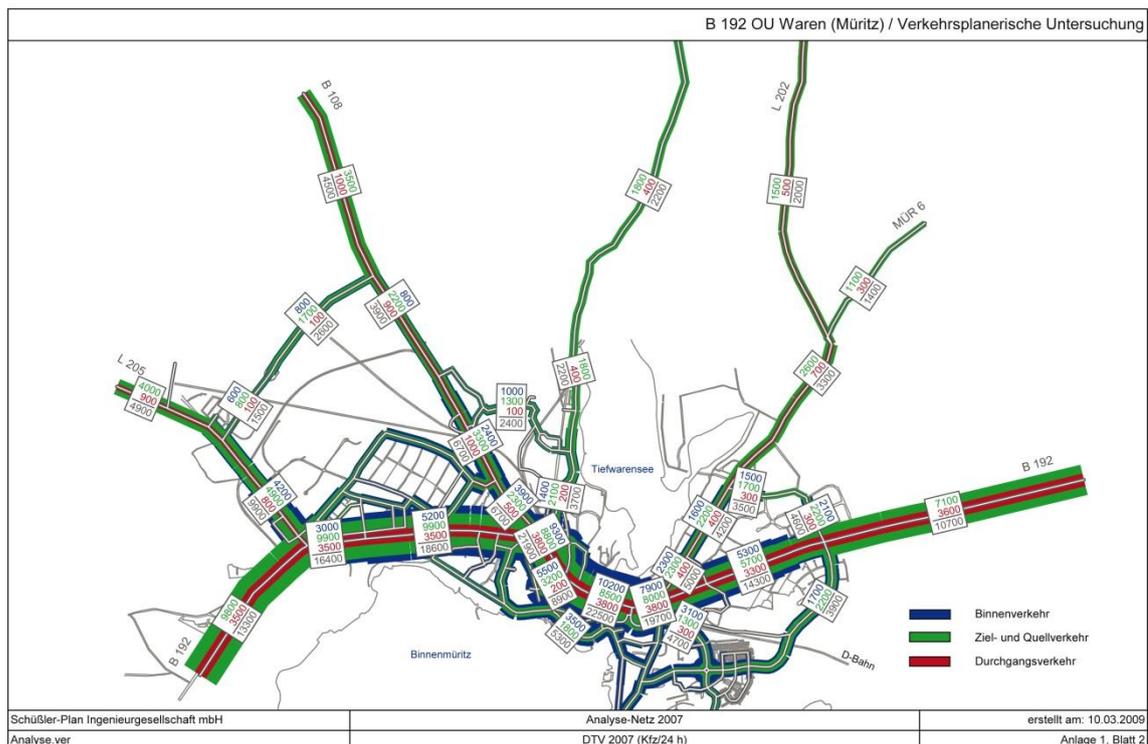


Abb. 27 Anteil des Durchgangs-, Quell-Ziel- und Binnenverkehrs

Quelle: (Schüßler-Plan, 2010 b)

Entsprechend der Verkehrsuntersuchungen zur Ortsumgehung (Schüßler-Plan, 2010 b) hat der Durchgangsverkehr im Zuge der B 192 in der Ortsdurchfahrt Waren im Bestand einen Umfang von 3.300 bis 3.800 Kfz pro Tag (siehe Abb. 27). Im Stadtkernbereich (Schweriner Damm) entspricht dies einem Anteil von ca. 17 %. Am Stadtrand ist der Anteil mit ca. 34 % etwas höher. Dennoch verbleiben aufgrund der hohen Anteile des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs vergleichsweise hohe Restverkehrsaufkommen in der bisherigen Ortsdurchfahrt.

Auch für die untersuchten innerörtlichen Varianten bestehen teilweise diese Probleme. Speziell für die Westspange sind auch hier die Fahrtrouten unter Nutzung der Altbestandstrasse kürzer und werden voraussichtlich entsprechend weiter genutzt. Im Bereich der Ostspange ergibt sich eine höhere Verlagerungswirkung als für die äußeren

Umgehungsvarianten. Diese wird allerdings durch ein hohes Geschwindigkeitsniveau erkaufte.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 192 nur sinnvoll, wenn durch diese eine deutliche Entlastung der Hauptkonfliktbereiche im Verlauf der Altbestandstrasse (Röbeler Chaussee, Mozartstraße, Strelitzer Straße) erreicht werden kann. Die für die bisher untersuchten Varianten ermittelten Entlastungseffekte sind nicht ausreichend. Neben der Verlagerung des Durchgangsverkehrs ist auch eine Entlastungswirkung im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr erforderlich. Diese kann ausschließlich durch eine ortsnahe Trassenführung gewährleistet werden.

Um auch im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr Verlagerungseffekte erreichen zu können, ist auf eine direkte Anbindung der Ortsumfahrung an die Altbestandstrassen zu verzichten (siehe Abb. 28). Diese sollten jeweils abgehängt werden. Der erste Anschlussknotenpunkt an das innerstädtische Straßennetz aus Richtung Westen kommend, sollte die Kreuzung mit der Warendorfer Straße bilden. Die Fahrtroutenwahl in Richtung Stadtzentrum wird damit positiv zu Gunsten der Ortsumgehung beeinflusst. Im Osten sind durch eine versetzte Anbindung der Ortsumgehung an den Straßenzug Zum Kiebitzberg (Bereich Am Sander) statt an die Strelitzer Straße ähnliche Effekte erreichbar. Durch den Umweg ist die Nutzung der Altbestandstrasse weniger attraktiv.



Abb. 28 Alternativvariante städtebaulich integrierter Ortskernumgehung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Darüber hinaus sollte die Ortsumgehung im Sinne einer städtebaulich integrierten Ortskernumgehung und nicht als Schnellstraße gestaltet werden. Dies betrifft vor allem die östlichen Teilabschnitte. Die Entwurfsgeschwindigkeit sollte 50 km/h betragen. Es sollte eine kleinteilige Verknüpfung mit dem angrenzenden Straßennetz erfolgen. Durch eine zusätzliche Anbindung an die Mecklenburger Straße sowie im Bereich Zum Kiebitzberg unmittelbar östlich der Bahnquerung wird die Trasse für weitere Verkehrsströme attraktiv.

tiv. Durch eine ortsangepasste Trassierung lassen sich zudem ggf. verschiedene neue Konfliktpotenziale minimieren. Prinzipiell ergibt sich durch die Parallelführung zur Bahnstrecke eine Bündelung von Lärmquellen. Lärmschutzeinrichtungen entlang der Straßentrasse können so ggf. gleichzeitig zur Reduzierung des Bahnlärms beitragen.

Neben den Veränderungen im Verlauf der Neubautrassen, bedarf es zwingend paralleler Maßnahmen zur Anpassung der Altrassen. Diese sollte den reduzierten Nutzungsanforderungen entsprechend umgestaltet werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass für eine abschließende Beantwortung der Fragestellung, ob es eine aus Sicht der Lärminderungsplanung eine sinnvolle Ortsumgehungsvariante gibt, erst nach weiterführenden Untersuchungen erfolgen kann. Die verkehrlichen und akustischen Wirkungen der skizzierten städtebaulich integrierten Ortskernumgehung sind hierfür detailliert zu untersuchen.

6.1.5 Optimierung der Radverkehrsführung

Im Bestand wird der Radverkehr im Verlauf B 192 innerorts teilweise als gemeinsamer Geh- und Radweg geführt. Daraus ergeben sich Konflikte mit dem Fußverkehr. Eine geeignete Führungsform bilden entsprechende Anlagen lediglich bei geringen Fuß- und Radverkehrsaufkommen. Besonders kritisch sind innerörtliche Beidrichtungsradwege. Entsprechend sollte in der Strelitzer Straße und in der Röbeler Chaussee die Benutzungspflicht für den Radverkehr überprüft und ggf. aufgehoben werden. Als Alternative bietet sich die Umwandlung in ein Nutzungsrecht z. B. durch eine Beschilderung als Gehweg „Rad frei“ an.

Im Zuge des Schweriner Dammes bestehen aufgrund des vierstreifeigen Straßenquerschnittes besondere Rahmenbedingungen. Auch hier ist die Beidrichtungsführung des Radverkehrs im Seitenraum nicht optimal. Die angrenzenden Flächen für den Fußverkehr sind zudem vergleichsweise schmal. Perspektivisch ist eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr zielführend.

6.1.6 Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr

Auch für den Fußverkehr besteht im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen Optimierungs- und Verbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die Querungsmöglichkeiten. An folgenden Stellen sollte eine Schaffung zusätzlicher Angebote geprüft werden:

- Röbeler Chaussee in Höhe Kameruner Weg
- Strelitzer Straße in Höhe der Haltestelle „Strelitzer Straße“
- Warendorfer Straße im Bereich Wertstoffhof (Insel im Bereich der Sperrfläche)



Abb. 29 Beispiele Gehwegüberfahrt

Weiterer Handlungsbedarf besteht für den Fußgängerlängsverkehr. Im Rahmen anstehender Aus- und Umbaumaßnahmen ist eine Umgestaltung der Zufahrten in das Nebennetz zu Gehwegüberfahrten zu empfehlen (siehe Abb. 29). Dadurch wird die Bevorrechtigung des Fußverkehrs gegenüber den abbiegenden Kfz besser verdeutlicht. Es ergeben sich positive Effekte hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie der Verkehrssicherheit.

6.1.7 Lärmoptimierter Asphalt

Im Rahmen der Fahrbahnsanierung wurde durch das Straßenbauamt Neustrelitz in der Röbeler Chaussee und der Mozartstraße ein lärmarmere Fahrbahnbelag (DSH-V 5 LO) eingebaut. Zukünftig sollte bei der Fahrbahndeckensanierung in der Stadt Waren (Müritz) im Umfeld von Wohnbebauung der Einbau von lärmoptimierter Asphalt die Standardlösung bilden.

Grundsätzlich sollte es zudem, soweit möglich, bereits bei Straßenbaumaßnahmen vermieden werden, stadttechnische Einbauten (Schächte, Schieber, Gullys, etc.) im Bereich der Fahrlinien der Räder der Kfz anzuordnen. Darauf wird bereits bei der Straßenplanung, auch aus technischen Gründen, geachtet. Vermeidbar ist eine Anordnung im Bereich der Fahrlinien jedoch nicht überall.



Abb. 30 Lärmarme Schachteindeckung (Beispiel Dresden)

In Bereichen, wo von einem regelmäßigen Überfahren der Schachtdeckel ausgegangen werden kann, ist der Einsatz spezieller lärmarmer Deckel zu empfehlen. Dies ist bei-

spielsweise durch den Verwendung von Asphalt in Rahmen und Deckel (kaum Materialwechsel zwischen Straßenbelag und Schachtabdeckung, siehe Abb. 30) sowie spezieller lagesichernder, dämpfender Einlagen (Verhinderung des Anschlagens beim Überfahren) möglich.

6.1.8 Schallschutzfenster

Neben den Maßnahmen zur Verringerung der Immissionspegel an den Gebäudefronten können Schallschutzfenster mit Lüftungssystemen als passive Schallschutzmaßnahmen zur Verringerung der Anwohnerbetroffenheiten beitragen. Allerdings werden die Lärm-minderungseffekte in vielen Fällen bereits durch die modernen, mehrschichtigen Wär-medämmfenster erreicht.

Da sich die zu betrachtenden Straßenabschnitte in Baulast des Bundes (Autobahnen und Bundesstraßen) befinden kann hier auf Antrag eine Teilfinanzierung (bis zu 75 %) im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Voraussetzung ist, dass die Beurteilungspegel bestimmte Auslöswerte - z. B. 57 dB(A) nachts bzw. 67 dB(A) tags für reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete - überschreiten. Bei der Lärmsanierung handelt sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Ein einklagbarer Rechtsanspruch besteht nicht.

Im Zeitraum zwischen 1993 und 2015 wurden in der Stadt Waren (Müritz) für 22 Gebäude passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung bezuschusst. Zu berücksichtigen ist, dass im Jahr 2011 die Auslöswerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) abgesenkt worden sind. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist eine weitere Absenkung erforderlich.

Generell ist zudem zu berücksichtigen, dass die EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht ausschließlich auf eine Minderung der Schallimmissionsbelastungen im Inneren der Gebäude abzielt. Ziel ist eine ganzheitliche Reduzierung der Lärmbetroffenheiten. Entsprechend können Schallschutzfenster nur einen Teilbaustein der Lärm-minderungsstrategie bilden.

6.2 Handlungsempfehlungen Ergänzungsstraßennetz

6.2.1 Verkehrsberuhigung / Sicherung angemessenes Geschwindigkeitsniveau

Auch im Ergänzungsstraßennetz ist die Sicherung eines angemessenen Geschwindigkeitsniveaus von zentraler Bedeutung. Die grundsätzlichen verkehrsrechtlichen Anforderungen gemäß § 45 StVO sind auch hier zu berücksichtigen (siehe Kapitel 6.1.1). Unterschiede bestehen allerdings hinsichtlich der jeweiligen Nutzungsanforderungen.

Verkehrsorganisation Karl-Marx-Straße / Witzlebenstraße

Der Straßenzug Karl-Marx-Straße / Witzlebenstraße darf aktuell mit bis zu 50 km/h befahren werden. Dieses Geschwindigkeitsniveau steht allerdings nicht im Einklang mit dem Charakter der angrenzenden Nutzungen sowie der bestehenden Straßenraumgestaltung. Wohnfunktionen sind hier dominierend. Im Vergleich zum unmittelbar angren-

zenden Straßennetz (Tempo-30-Zone) existieren keine Unterschiede hinsichtlich der Baubauungssituation.



Abb. 31 Elemente zur Verkehrsberuhigung Karl-Marx-Str. / Witzlebenstr.

Unterschiede bestehen hinsichtlich der Funktion im Netz. Der Straßenzug Karl-Marx-Straße / Witzlebenstraße sammelt den Verkehr aus dem angrenzenden Anliegerstraßennetz und bildet damit das verknüpfende Element zu den Hauptverkehrsstraßen. Jedoch beschränken sich diese Funktionen auf den unmittelbaren Nahbereich. Darüber hinaus sollte der Straßenzug angesichts der dichten Wohnbebauung keine weiteren Verknüpfungsfunktionen erfüllen. Lediglich die Nutzungsanforderungen durch den Linienbusverkehr sind entsprechend zu berücksichtigen.

Diese Zielstellungen werden an verschiedenen Stellen im Verlauf des Straßenzuges durch die Straßengestaltung bereits aufgenommen. Die Aufpflasterungen und Einengungen / Begrünungsmaßnahmen (siehe Abb. 31) zielen auf eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten innerhalb des Wohngebietes ab.

Offen ist allerdings eine verkehrsrechtliche Anordnung eines Niedriggeschwindigkeitsniveaus. Diese ist sowohl aus Sicht der Lärminderung als auch aus generellen verkehrs- und stadtplanerischen Gründen sinnvoll. Entsprechend sollte die zulässige Geschwindigkeit im Verlauf des Straßenzuges Karl-Marx-Straße / Witzlebenstraße auf 30 km/h reduziert werden. Im Rahmen der konkreten Umsetzung sollte geprüft werden, ob eine Einbindung in die angrenzende Tempo-30-Zone möglich ist. Aufgrund der Nutzung durch den Linienbusverkehr sollte der Straßenzug weiter vorfahrtberechtigt bleiben. Eine entsprechende Vorfahrtregelung ist mit Bezug auf den Linienbusverkehr in Tempo-30-Zonen mittels Z. 301 möglich.

Durch die Tempo-30-Regelung wird ein Geschwindigkeitsniveau geschaffen, welches den angrenzenden Nutzungen (dominierende Wohnfunktionen) besser gerecht wird. Gleichzeitig werden die Aufenthaltsfunktionen gestärkt und ein wesentlicher Beitrag zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung geleistet. Auch für den Radverkehr ergeben sich Vorteile. Dieser nutzt bereits heute die Fahrbahn im Mischverkehr. Durch die Tempo-30-Regelungen im Verlauf der Karl-Marx-Straße / Witzlebenstraße werden die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr reduziert. Dadurch können die Konfliktpotenziale verringert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Gleichzeitig

ergeben sich positive Sekundäreffekte hinsichtlich einer Förderung des Umweltverbundes.

Neben den Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte in definierten Bereichen auf markierten Flächen das Parken zugelassen werden. Damit werden einerseits Abstellmöglichkeiten für den Besucher-, Liefer- und Dienstleistungsverkehr geschaffen. Auf der anderen Seite ergeben sich damit zusätzliche Effekte zur Verkehrsberuhigung. Diese sind am höchsten, wenn die Parkmöglichkeiten wechselseitig angeboten werden.

Verkehrsorganisation Bereich zwischen Bahnstrecke und Tiefwareensee (ZOB, Klinik)

Auch im Bereich des Falkenhäger Weges überwiegen die Wohn- und Gebietsfunktionen gegenüber den Nutzungsanforderungen im Kfz-Verkehr. Der Straßenzug dient im Wesentlichen der kleinräumigen Erschließung. Entsprechend sollte für den gesamten Bereich zwischen der Bahnstrecke und dem Tiefwareensee die Anordnung einer Tempo-30-Zone geprüft werden. Für verschiedene durch den Busverkehr genutzte Streckenabschnitte ist eine Beibehaltung der Vorfahrtsregelung zu empfehlen.

Damit ergibt sich eine einheitliche Verkehrslösung, welche die Nutzungsanforderungen im Umfeld (Wohnen, ZOB, Klinik) adäquat berücksichtigt und insgesamt zu einer hohen Aufenthaltsqualität beiträgt. Parallel ergeben sich auch hier weitere Vorteile für den Fuß- und Radverkehr.

Straßenraumgestaltung

Sowohl in der Springerstraße als auch im Bereich des Falkenhäger Weges existieren im Bestand Oberflächendefizite, welche sich ungünstig auf die Lärmsituation auswirken (siehe auch Kapitel 2.1.4). Diese sollten behoben werden.

Parallel ist in beiden Straßenzügen auch eine Neuaufteilung des Straßenraumes zu empfehlen. Dies sollte die Nutzungsanforderungen im Seitenraum ausreichend berücksichtigen. Es ist eine verkehrsberuhigte Gestaltung mit einer möglichst durchgehenden Straßenraumbegrünung anzustreben.

Ortseingangsgestaltung

Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerörtlichen Gebieten ist in der Regel eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche herein zu beobachten. Daraus ergeben sich neben Verkehrssicherheitsproblemen auch zusätzliche Lärmbelastungen.



Abb. 32 Beispiele Ortseingangsgestaltung mit Fahrstreifenversatz

Derartige Probleme bestehen im Zuge der Gievitzer Straße. Hier sollte eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung vorgesehen werden. Optimale Effekte können dabei durch eine Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz (Beispiele siehe Abb. 32) erreicht werden. Sofern eine entsprechende Gestaltung nicht möglich ist, kann die Installation einer Motiv- bzw. Geschwindigkeitsanzeigetafel nachweislich eine Alternative bieten (SVU Dresden, 2018).

6.2.2 Optimierung der Radverkehrsführung

Auch im Ergänzungsstraßennetz erfolgt die Radverkehrsführung in der Stadt Waren (Müritz) zumeist im Seitenraum. Problematisch sind dabei vor allem die Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr sowie im Bereich von Kreuzungen, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten. Entsprechend sollte auch für folgende Straßenabschnitte eine Überprüfung der Benutzungspflicht erfolgen:

- Gievitzer Straße
- Schwenziner Straße
- Zu den Stadtwerken

Hierbei sollten auch die deutlich geringeren Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Hauptstraßennetz berücksichtigt werden. Statt der Benutzungspflicht kann ein Benutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“ oder sogenannter anderer Radweg) vorgesehen werden. Damit wird den Nutzungsanforderungen durch die unterschiedlichen Radfahrergruppen zumeist besser Rechnung getragen.

6.2.3 Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr

Die generellen Aussagen zur Verbesserung der Querungsbedingungen sowie der Barrierefreiheit im Hauptstraßennetz (siehe Kapitel 6.1.6) lassen sich auch auf das Ergänzungsstraßennetz übertragen.

Besonderer Handlungsbedarf besteht im Einmündungsbereich Gievitzer Straße / Strelitzer Straße. Hier sollten kleinteilige Maßnahmen zur Optimierung der Führung des Fuß- und Radverkehrs erarbeitet werden. Dies betrifft einerseits die Querungsmöglichkeiten über den Knotenpunktarm Gievitzer Straße. Zum anderen ist aktuell keine Verknüpfung zwischen den weiterführenden Radverkehrsanlagen gegeben. Im Bereich des südlichen

Friedhofszuganges besteht eine Angebotslücke. Dies hat negative Folgen für den Fußverkehr. Vielfach wird der schmale Gehweg durch den Radverkehr mit genutzt.

Weiterhin sollte im Ortsteil Warenhof die im Zuge der Warendorfer Straße / Schwenziner Straße auf der Ostseite bestehende Gehweglücke zwischen Wertstoffhof und Dorfstraße geschlossen werden.

6.3 Integrierte Lärminderungsstrategie

Parallel zu den gezielten Maßnahmen für die Hot-Spot-Bereiche (Straßen > 3. Mio. Fahrzeuge pro Jahr) sowie das Ergänzungsstraßennetz sollten in der Stadt Waren (Müritz) weitere Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Hauptziel der integrierten Lärminderungsstrategie ist dabei eine nachhaltige Reduzierung der Lärmbelastungen im gesamten Stadtgebiet. Hierzu ist vor allem eine weitere konsequente Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) notwendig. Durch diese kann eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen erreicht werden. Ziel sollte es dabei sein, sowohl im Binnenverkehr, als auch für ein- und auspendelnde Verkehrsteilnehmer attraktive Alternativangebote zu schaffen.

Folgende Maßnahmenbausteine sind im Sinne der integrierten Lärminderungsstrategie wichtig:

- Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege

Durch die Siedlungsstrukturen wird das Verkehrsverhalten wesentlich beeinflusst. Je kürzer die Wege zwischen den Quellen und Zielen sind, umso höher sind die Nutzungsanteile des Umweltverbundes. Dies sollte bei Erweiterungs- und Bauvorhaben sowie der generellen Flächennutzungsplanung berücksichtigt werden. Ziel sollte es sein, kurze Wege zu schaffen und kleinteilige Versorgungsstrukturen in den Ortsteilen zu unterstützen. Hierbei sind zukünftig auch innovative mobile Versorgungsangebote denkbar.

- Attraktives Radverkehrsangebot

Beim Radverkehr ist im Sinne einer Angebotsplanung eine kleinteilige Vernetzung und Optimierung der bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen zu einem zusammenhängenden und engmaschigen Radverkehrsnetz notwendig. Als Grundlage hierfür ist die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu empfehlen.

Weitere wichtige Handlungsfelder im Stadtgebiet Waren (Müritz) bilden die gesamtstädtische Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht sowie die Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr.

- Förderung des Fußverkehrs

Beim Fußverkehr ist gesamtstädtisch wie beim Radverkehr ein kontinuierliches Handeln im Sinne der Verbesserung der Querungsbedingungen, zur Reduzierung von Trennwirkungen sowie zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit erforderlich.

Im Fokus der Fußverkehrsförderung sollten insbesondere Kinder und Senioren, als wichtige und besonders zu schützende Nutzergruppen stehen. Eine weitere strategische und kleinteilige konzeptionelle Untersetzung des Themas ist zu empfehlen.

Wichtige Handlungsfelder bilden u. a. die konsequente Abgrenzung des Nebennetzes mittels Gehwegüberfahrten sowie die Prüfung der Möglichkeiten zur Ausrüstung aller innerstädtischen Kreisverkehre mit Fußgängerüberwegen.

- Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV

Die Erhaltung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote im Sinne einer flächendeckenden und hochwertigen Erschließung bildet einen zentralen Baustein der Daseinsvorsorge sowie der integrierten Lärminderungsstrategie.

Wichtige Herausforderungen bilden die Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zu den Haltestellen (Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit, etc.) sowie die dauerhafte Sicherung der Finanzierung. Darüber hinaus sollten im Sinne der integrierten Lärminderungsstrategie folgenden Zielstellungen verfolgt bzw. geprüft werden:

- Verdichtung des Bahnangebotes zwischen Waren und Neustrelitz
- Stärkung der Bahnverbindung zwischen Waren und Malchow (Angebotsverdichtung, Haltepunktabstand, Weiterführung etc.)
- Erarbeitung eines City-Bus-Konzeptes
- Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in den Regionalverkehr an allen Haltestellen im Linienverlauf
- Optimierung von Informationen und Marketing
- angepasste flexible Angebotsformen für die Nebenverkehrszeiten sowie Relationen mit weniger starker Nachfrage

Die Angebote sollten dabei auch gezielt auf die Nutzungsanforderungen der Touristen ausgerichtet werden. Im Sinne ortsverträglicher Mobilitätslösungen sollten Ergänzungen bzw. Alternativen zu einer aufwendigen Erhöhung der Stellplatzkapazitäten im Stadtzentrum geschaffen werden. Diese dienen letztendlich auch der städtischen Bevölkerung.

- Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz

Im Sinne der Lärminderung sowie zur Förderung des Umweltverbundes ist auch im Zuge der Neben- und Anliegerstraßen eine umfassende städtebauliche Gestaltung der Straßenräume erforderlich. Hauptzielstellung bildet dabei die Unterstützung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten. Mit gestalterischen Mitteln soll die Einhaltung des angestrebten Niedriggeschwindigkeitsniveaus verbessert werden.

Wesentliche Gestaltungselemente bilden dabei u. a. Gehwegüberfahrten (konsequente Abgrenzung zum Hauptnetz), Plateauaufpflasterungen, Fahrbahneinengungen bzw. -versätze und Baumtore.

- Mobilitätsberatung

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes sollten durch die Mobilitätsberatung gezielt Mobilitätsentscheidungen beeinflusst und weitere Unterstützer aktiviert werden. Wesentliche Handlungsfelder bilden hierbei die Mobilitätsbildung, das betriebliche Mobilitätsmanagement sowie Informationen und Aktionen rund um die Themen Umwelt und Verkehr.

- Carsharing (Auto teilen)

Ein weiteres Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung zu Gunsten des Umweltverbundes bietet das Carsharing³. Es gewährleistet eine Pkw-Verfügbarkeit im Bedarfsfall⁴ und sorgt gleichzeitig dafür, dass der Besitz eines privaten Pkw bzw. auch eines Zweitwagens nicht zwingend erforderlich ist.

Aktuell existiert in Waren (Müritz) kein Carsharing-Angebot. Die Ausgangsbedingungen sind angesichts der Stadtgröße sowie der Lage im ländlichen Raum nicht optimal. Dennoch bieten sich gerade in Verknüpfung mit dem Tourismus Potenziale.

Wichtige Erfolgsfaktoren für ein örtliches Carsharing-Angebot bilden eine kritische Masse potenzieller Nutzer sowie ein Initiator / Kümmerer vor Ort. Die Rahmenbedingungen sollten mit wichtigen Akteuren aus Stadt und Region (Stadt, Tourismusverband, Betriebe, Nahverkehrsunternehmen etc.) besprochen werden.

- Förderung der Elektromobilität

Die Elektromobilität sorgt durch eine Reduzierung der Anfahr- und Motorengeräusche für eine Reduzierung des Lärms, bietet jedoch keine umfassende Lösung für die innerstädtischen Lärm- und Verkehrsprobleme. Ab ca. 30 km/h sind zunehmende Roll- und aerodynamische Geräusche dominierend.

Eine Förderung sollte möglichst dort erfolgen, wo notwendige Kfz-Verkehre durch die alternativen Antriebe stadtverträglicher gestaltet werden können. Dies betrifft insbesondere die Themenfelder ÖPNV, Carsharing, Taxi und Lieferverkehr. Ein weiteres wichtiges Handlungsfeld bietet die Förderung der Elektromobilität im Radverkehr. Dadurch kann einerseits der Einsatzbereich des Fahrrades vergrößert werden. Andererseits werden neue Nutzergruppen erschlossen.

³ Unter Carsharing versteht man die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen durch mehrere Nutzer. Weitere Informationen unter www.carsharing.de

⁴ Nach erfolgter Anmeldung ist der Zugang zum Fahrzeug dabei ohne großen organisatorischen Aufwand in der Regel auch kurzfristig möglich.

- Lärmarme Fahrbahnoberflächen

Die Gewährleistung schadensarmer und ebener Fahrbahnoberflächen bildet eine Grundvoraussetzung zur Lärmvermeidung. Dies gilt nicht nur für die betrachteten Hauptverkehrsstraßen, sondern für das Gesamtnetz.

Die beschriebenen integrierten Maßnahmenbausteine sollten einerseits im Rahmen anstehender Aus-, Um- und Neubauplanungen berücksichtigt werden. Andererseits verdeutlichen diese auch weiteren konzeptionellen Vertiefungsbedarf.

6.4 Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und Bereiche

Speziell im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung sind die Anforderungen zum Schutz ruhiger Gebiete zu berücksichtigen. Dies betrifft nicht ausschließlich die Gebiete im eigentlichen Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Vielmehr sollte auch allgemein bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Bebauungsstrukturen eine vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten angestrebt werden. Ziel muss es dabei sein, zusätzlich ruhige Bereiche innerhalb der Quartiere zu schaffen. Dies ist einerseits durch eine Schließung von Baulücken und die damit verbundene Abschirmung für die rückwärtige Bebauung sowie angrenzende Hofbereiche möglich. Andererseits ist speziell bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete auf eine Erschließung von Außen sowie auf eine konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung zu achten. Ziel muss es dabei sein, dass innerhalb der Wohngebiete ausschließlich Anliegerverkehr stattfindet und diese ebenfalls möglichst effektiv seine Ziele innerhalb des Gebietes erreichen.

Im Rahmen der Stadtentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung sollte daher in die entsprechenden Planungsprozesse eine verbindliche Prüfung und Abwägung in Bezug auf das Thema ruhige Gebiete integriert werden.

7 Lärminderungswirkung

7.1 Vorgehensweise

Die prognostischen Lärmbelastungen für die kartierten Straßenabschnitte werden auf Grundlage des Gesamtmaßnahmenbündels des Lärmaktionsplans (siehe Kapitel 6) abgeschätzt. Die Einschätzung der Lärm-Betroffenheiten bzw. der Veränderungen im Vergleich zum Bestand erfolgt unter Verwendung der Lärmkennziffern sowie der Anzahl der Anwohner, welche gesundheitsgefährdenden bzw. erheblich belästigenden Lärmpegel ausgesetzt sind.

Generell ist zu beachten, dass nicht alle getroffenen Maßnahmen im Rahmen der prognostischen Abschätzung berücksichtigt werden, da einzelne Aspekte in ihrer Wirkung zu komplex sind oder nur vereinfacht implementiert werden können.

Speziell betrifft dies z. B. die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, die insgesamt langfristig zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrsaufkommens beitragen werden. Wo und in welcher Ausprägung, ist jedoch im Detail aktuell nicht einschätzbar. Weiterhin können die Veränderungen an den Knotenpunkten (z. B. Umgestaltung zum Kreisverkehr) sowie in den Ortseingangsbereichen nicht berücksichtigt werden. Diese haben rechnerisch keine Auswirkungen. In der Realität ergeben sich für die Betroffenen jedoch spürbare positive Effekte.

Im Rahmen der Abschätzung der Lärminderungswirkungen werden entsprechend vordergründig die Maßnahmen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus abgebildet.

7.2 Immissionsbelastungen und Betroffenheiten

In Tab. 13 werden die Betroffenheiten sowie deren Entwicklung für die untersuchten Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr zusammengefasst. Parallel wird die Zahl der betroffenen Bewohner nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes für die einzelnen Pegelklassen dargestellt (siehe Abb. 33 und Abb. 34).

Im Ergebnis zeigt sich, dass mit der Umsetzung der Maßnahmen eine signifikante Verbesserung der Lärmsituation in der Stadt Waren (Müritz) erfolgen kann. Sowohl die Zahl der Einwohner, die Lärmbelastungen oberhalb der Schwellwerte ausgesetzt sind, als auch die Zahl der erheblich belästigten Einwohner nimmt mit der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes ab (siehe Tab. 13). Speziell für den Nachtzeitraum sind Verbesserungen zu verzeichnen.

Im Vergleich zur Bestandssituation reduziert sich die Zahl der Betroffenen über 55 dB(A) nachts um ca. 18 %. Besonders stark sind die Veränderungen im Pegelbereich über 60 dB(A) nachts. Von den 165 im Bestand betroffenen Einwohnern verbleiben 103. Dies entspricht einer Abnahme um ca. 38 %. Mit den konzipierten Maßnahmen wird entspre-

chend vor allem für die am stärksten vom Straßenlärm betroffenen Einwohner eine deutliche Verbesserung erreicht.

Darüber hinaus ergeben sich jedoch parallel auch Abnahmen für die von erheblichen Belästigungen betroffenen Einwohner.

Da der Nachtwert auch einen Teilbaustein des Lärmindex L_{den} bildet, wirken sich die nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen in abgeschwächter Form auch auf den Gesamttageswert aus. Die entsprechenden Abnahmen sind allerdings geringer.

| | | | Bestand- situation | Maßnahmenkonzept | | |
|-----------------------------|--------------------------|------|-----------------------|------------------|---------|---------|
| | | | | absolut | Abnahme | Abnahme |
| Betroffenheiten ganztags | Einwohner L_{den} | > 70 | 175 | 163 | -12 | -6,9 % |
| | | > 65 | 688 | 670 | -18 | -2,6 % |
| | | > 55 | 1.254 | 1.217 | -37 | -3,0 % |
| | LKZ _{den} | > 65 | 510 | 444 | -66 | -13,0 % |
| | | > 55 | 4.688 | 4.365 | -324 | -6,9 % |
| Betroffenheiten nachts | Einwohner L_{night} | > 60 | 165 | 103 | -62 | -37,6 % |
| | | > 55 | 676 | 554 | -122 | -18,0 % |
| | | > 45 | 1.321 | 1.214 | -107 | -8,1% |
| | LKZ _{night} | > 55 | 474 | 273 | -200 | -42,2 % |
| | | > 45 | 4.561 | 3.530 | -1.032 | -22,6 % |

Tab. 13 Veränderung Gesamtbetroffenheit für Straßenabschnitte > 3 Mio. Kfz/a

Zu den dargestellten Verbesserungen kommen weitere langfristige, nicht in den Berechnungen abbildbare Effekte im Stadtgebiet, welche sich aus dem integrierten und gesamtgemeindlichen Ansatz der Maßnahmenkonzeption ergeben. Auch sie tragen wesentlich zur Verbesserung der Schallimmissionssituation und damit auch der Umfeld-, Wohn- und Aufenthaltsqualität bei.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die konzipierten Maßnahmen geeignet sind sowohl kurzfristig als auch mittel- bis langfristig einen wichtigen Beitrag für den Gesundheitsschutz in der Stadt Waren (Müritz) leisten zu können.

Durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Nachtzeitraum wird dem besonderen Schutzbedarf der Bevölkerung in diesen Zeiten (Nachtruhe) Rechnung getragen. Gleichzeitig ist die Zahl der Fahrzeuge, welche von den entsprechenden Beschränkungen betroffen sind gering.

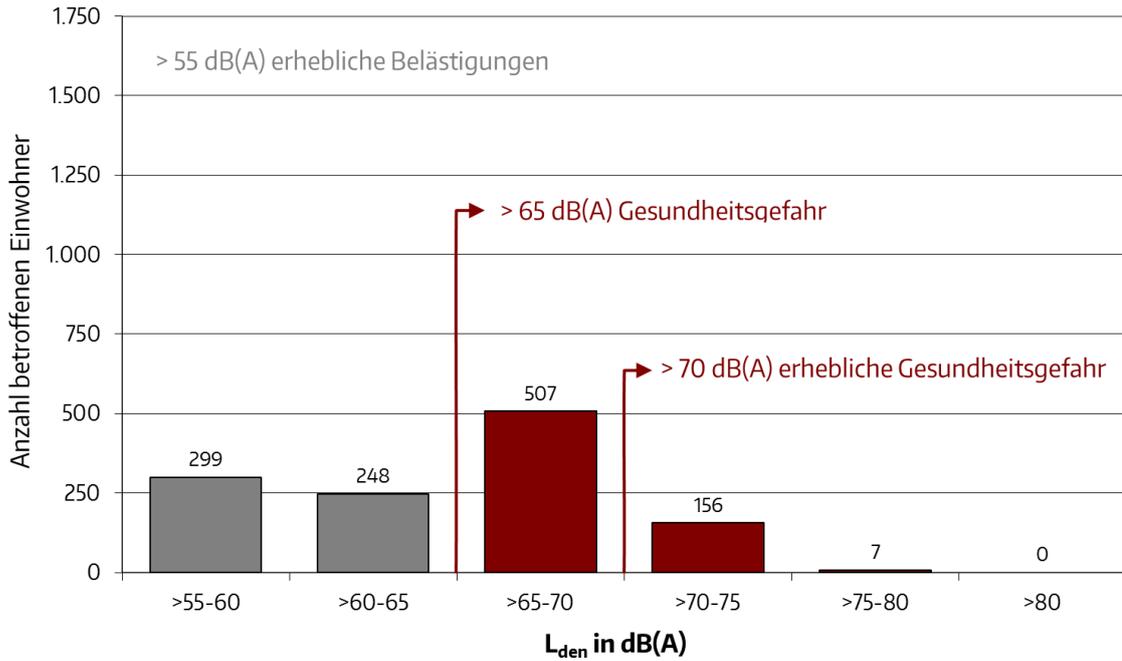


Abb. 33 Betroffene Bewohner ganztags L_{den} nach Umsetzung des Konzeptes

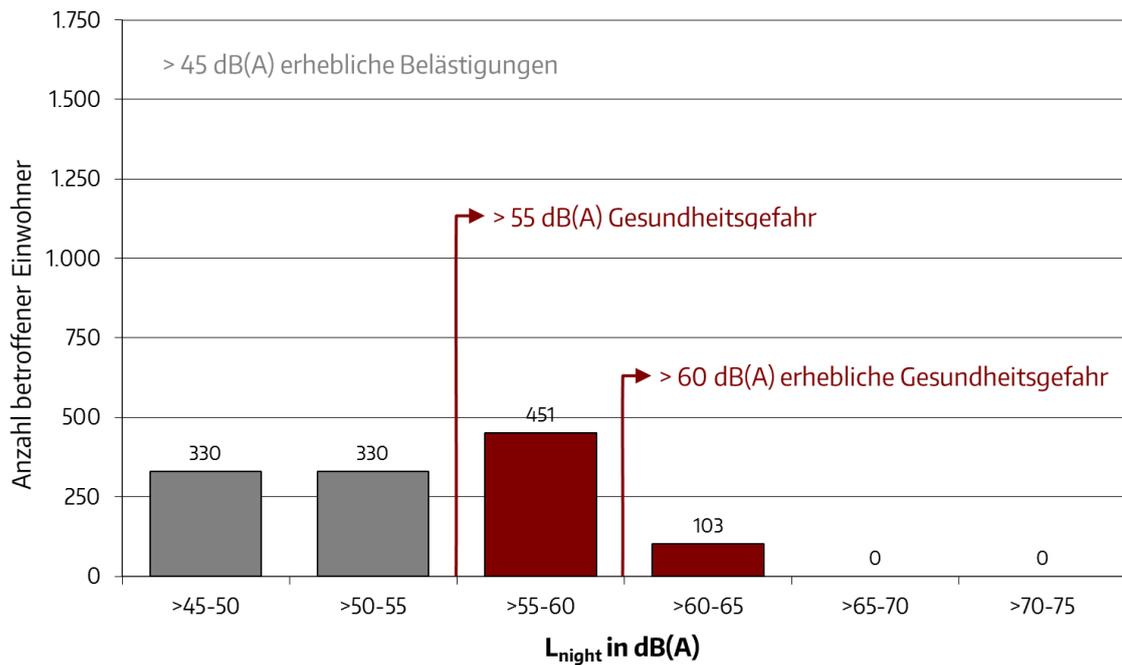


Abb. 34 Betroffene Bewohner nachts L_{night} nach Umsetzung des Konzeptes

8 Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung

In der nachfolgenden Tab. 14 werden die Maßnahmen aus Kapitel 6 nochmals zusammengefasst und unter verschiedenen Umsetzungshorizonten zugeordnet. Allerdings sollten diese nicht als starres System angesehen werden. Vielmehr ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Vollzugs-, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten flexibel über die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu entscheiden. Die nachfolgende Zuordnung zu den Umsetzungshorizonten stellt daher ausschließlich eine Richtschnur aus Sicht der Lärminderung dar.

| Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Waren (Müritz) | | | | Zeitraum: | | |
|---|--|-------|---|-----------|---------------|----------------|
| Maßnahmenblock | Einzelmaßnahmen | | | < 5 Jahre | mittel & lang | kontinuierlich |
| 1. | Maßnahmen im zu betrachtenden Straßennetz > 3 Mio. Kfz pro Jahr | | | | | |
| 1.1 | Weiterentwicklung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zuge der B 192 | 1.1.1 | Ausweitung des Tempo 30 km/h - Bereiches für den Abschnitt Röbbeler Chaussee / Mozartstraße und Strelitzer Straße für alle Fahrzeuge und für 24h (Die gegenwärtige Beschlusslage in der Stadtvertretung ist ablehnend.) | X | | |
| | | 1.1.2 | Für den Bereich des Schweriner Damms von der Kreuzung Mozartstraße / B 108 bis zur Kreuzung Schweriner Damm / Gievitzer Straße / Strelitzer Straße/ Eichholzstraße gilt, aufgrund des zweispurigen Ausbaus und der relativ geringen Anzahl Betroffener, Tempo 50 km/h für alle Fahrzeuge und 24 h | X | | |
| 1.2 | Maßnahmen zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus | 1.2.1 | mobile bzw. stationäre Geschwindigkeitsüberwachung (durch Polizei / Landkreis) | | | X |
| | | 1.2.2 | Einsatz von Motivanzeigetafeln / Dialog-Displays | X | | |
| | | 1.2.3 | Prüfung der Möglichkeiten zur dynamische Anzeige der Koordinierungsgeschwindigkeiten im Zuge der B 192 | X | | |
| | | 1.2.3 | Straßenraumgestaltung und -begrünung (siehe Maßnahmen 1.3 - 1.6) | | X | |

| Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Waren (Müritz) | | | Zeitraum: | | | |
|---|---|-------|---|---------------|----------------|--|
| Maßnahmenblock | Einzelmaßnahmen | | < 5 Jahre | mittel & lang | kontinuierlich | |
| 1.3 | Verkehrstechnische Überprüfung der zukünftigen Notwendigkeit des vierstreifigen Ausbauzustandes des Schweriner Dammes sowie der Mozartstraße (Abschnitt östlich der Goethestraße) einschließlich der Überprüfung alternativer Knotenpunktformen (z. B. Kreisverkehre), Ziel: stadtvträglicher Abwicklung des Kfz-Verkehrs / integrierte Straßenraumgestaltung bzw. städtebauliche Dimensionierung | | | X | | |
| 1.4 | Prüfung der Möglichkeiten zur Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz | 1.4.1 | Strelitzer Straße / Zum Kiebitzberg (u. a. auch zur Ortseingangsgestaltung) | | X | |
| | | 1.4.2 | Röbeler Chaussee / Warendorfer Straße (u. a. auch zur Ortseingangsgestaltung) | | X | |
| 1.5 | Verdichtung der Straßenraumbegrünung / durchgehende Alleepflanzungen (in Abhängigkeit vom Leitungsbestand) | 1.5.1 | Röbeler Chaussee (F.-Engels-Platz bis Warendorfer Straße) – beidseitig | X | | |
| | | 1.5.2 | Warendorfer Straße – beidseitig | X | | |
| | | 1.5.3 | Schwenziner Straße | X | | |
| 1.6 | Abschirmung mittels Lärmschutzwand oder Heckenbepflanzung bzw. Einsatz kleinteiliger Gestaltungselemente (z. B. Gabionen) | 1.6.1 | Strelitzer Straße zwischen Am Müritzstadion und Am Pappelgrund | X | | |
| | | 1.6.2 | Röbeler Chaussee zwischen F.-Engels-Platz bis Warendorfer Straße | X | | |
| 1.7 | Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht / ggf. Umwandlung in Nutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“) | 1.7.1 | Strelitzer Straße (gemeinsamer Geh- und Radweg) | X | | |
| | | 1.7.2 | Röbeler Chaussee (benutzungspflichtiger Beidrichtungsradweg) | X | | |
| 1.8 | Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer zusätzlichen Querungshilfe | 1.8.1 | Röbeler Chaussee in Höhe Kameruner Weg | X | | |
| | | 1.8.2 | Warendorfer Straße im Bereich Wertstoffhoff (Insel in Sperrfläche ergänzen) | X | | |

| Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Waren (Müritz) | | | | Zeitraum: | | |
|---|---|-----------------|--|-----------|---------------|----------------|
| Maßnahmenblock | | Einzelmaßnahmen | | < 5 Jahre | mittel & lang | kontinuierlich |
| 1.9 | Vertiefende Untersuchungen zu einer möglichen Ortsumgehung und Antragstellung für die B 192 OD Waren (Müritz) | 1.9.1 | Vertiefende Untersuchungen der verkehrlichen und akustischen Effekte an verschiedenen Varianten der OU für die B 192 im Bereich der Stadt Waren (Müritz) | X | | |
| | | 1.9.2 | Antragstellung zur Aufnahme der Vorzugsvariante der OU im Bereich der B 192 (aus Pkt. 1.9.1) in den Bundesverkehrswegeplan, gemäß dem Beschluss der Stadtvertretung vom 19.07.2017 | X | | |
| 2. | Maßnahmen im Ergänzungsnetz | | | | | |
| 2.1 | Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus im Zuge der Karl-Marx-Straße / Witzlebenstraße auf 30 km/h (ggf. Einbindung in die angrenzende Tempo-30-Zone, einschließlich Vorfahrtregelung für den ÖPNV mittels Z. 301) (Die gegenwärtige Beschlusslage in der Stadtvertretung ist ablehnend.) | | | X | | |
| 2.2 | Zulassen wechselseitigen Parkens in definierten Bereichen / markierten Flächen im Zuge der Karl-Marx-Straße / Witzlebenstraße (Ziel: Verkehrsberuhigung) | | | X | | |
| 2.3 | Prüfung einer Tempo-30-Zone für den kompletten Bereich zwischen Bahnstrecke und Tiefwareensee (u. a. Falkenhäger Weg, Weinbergstraße, Malchiner Straße) | | | X | | |
| 2.4 | Fahrbahnoberflächen-sanierung und Straßen-raumgestaltung | 2.4.1 | Springerstraße | | X | |
| | | 2.4.2 | Falkenhäger Weg | | X | |
| 2.5 | Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht / ggf. Umwandlung in Nutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“) | 2.5.1 | Gievitzer Straße | X | | |
| | | 2.5.2 | Schwenziner Straße | X | | |
| | | 2.5.3 | Zu den Stadtwerken | X | | |
| 2.6 | Ortseingangsgestaltung Gievitzer Straße als Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz | | | | X | |
| 2.7 | Erarbeitung von Möglichkeiten zur Optimierung der Führung des Fußverkehrs im Einmündungsbereich Gievitzer Straße / Strelitzer Straße | | | | X | |

| Maßnahmentabelle Lärmaktionsplan Waren (Müritz) | | Zeitraum: | | |
|---|---|-----------|---------------|----------------|
| Maßnahmenblock | Einzelmaßnahmen | < 5 Jahre | mittel & lang | kontinuierlich |
| 2.8 | Gehweglückenschluss auf der Ostseite im Zuge der Wareндorfer Straße / Schwenziner Straße zwischen Wertstoffhof und Dorfstraße | | X | |
| 3. | Integrierte Lärminderungsmaßnahmen | | | |
| 3.1 | Siedlungsentwicklung im Sinne kurzer Wege | | | X |
| 3.2 | Attraktives Radverkehrsangebot | | | X |
| 3.3 | Förderung des Fußverkehrs | | | X |
| 3.4 | Erhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV | | | X |
| 3.5 | Verkehrsberuhigte Gestaltung im Nebennetz | | | X |
| 3.6 | Mobilitätsberatung | | | X |
| 3.7 | Carsharing (Auto teilen) | | | X |
| 3.8 | Förderung der Elektromobilität | | | X |
| 3.9 | Lärmarme Fahrbahnoberflächen | | | X |
| 4. | Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete | | | |
| 4.1 | Verankerung einer verbindlichen Prüfung und Abwägung zum Thema ruhige Gebiete im Rahmen der Siedlungsentwicklungs-, Flächennutzungs- und Bauleitplanung | | X | |
| 4.2 | vorsorgende strukturelle und gestalterische Berücksichtigung von Lärminderungsaspekten bei der Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Bebauungsstrukturen (Erschließung möglichst von außen sowie konsequente Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) | | | X |

Tab. 14 Maßnahmenübersicht und Umsetzungshorizonte

9 Öffentlichkeitsbeteiligung

Entsprechend der EU-Vorgaben erfolgte im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Waren (Müritz) eine frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung. Am 23.05.2018 fand hierzu eine Öffentlichkeitsveranstaltung statt. In dieser wurden die rechtlichen Rahmenbedingungen erläutert, die Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung sowie Handlungsempfehlungen zur Lärminderung vorgestellt. Das Protokoll der Öffentlichkeitsveranstaltung findet sich im Anhang in Anlage 1.

Im Rahmen der Bürgerveranstaltung wurden folgende Themenfelder angesprochen bzw. diskutiert:

- Datengrundlagen und Berechnungsmethodik der Lärmkartierung sowie der im Lärmaktionsplan zitierten Unterlagen zur Ortsumgehung
- Vor- und Nachteile der Ortsumgehung Waren sowie Einschätzungen zum Prozess bzw. Ergebnis der Bürgerbeteiligung
- Effekte und Realisierbarkeit der vorgestellten Alternativvariante zur Ortsumgehung
- Umsetzbarkeit sowie zeitliche Abhängigkeiten der baulichen Maßnahmen
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindung im Schienenverkehr (Taktverdichtung)
- Geschwindigkeitsbegrenzungen im Ergänzungsnetz
- Einsatz von Schallschutzfenstern

Parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Arbeitsstand des Lärmaktionsplanes in folgenden politischen Gremien vorgestellt und diskutiert:

15.01.2018 Umweltausschuss

03.05.2018 gemeinsame Sitzung von Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss

Weiterhin erfolgte im Zeitraum vom 18.06.2018 bis zum 18.07.2018 eine öffentliche Auslegung des Berichtsentwurfes zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Waren (Müritz). Parallel wurde der Planentwurf auf der städtischen Internetseite veröffentlicht. Innerhalb des Auslegungszeitraumes gingen insgesamt 36 Stellungnahmen bei der Stadtverwaltung ein.

Die Hinweise, Anregungen und Maßnahmenvorschläge aus dem öffentlichen und politischen Diskussions- und Beteiligungsprozess wurden im Rahmen der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung geprüft bzw. fachlich abgewogen und in die Maßnahmenstrategie, wenn nicht bereits ohnehin enthalten, einbezogen. Die Abwägung der Öffentlichkeitsbeteiligung ist als Anlage 2 Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Der Öffentlichkeit wurden die Ergebnisse der Beteiligung im Rahmen einer 2. Öffentlichkeitsveranstaltung am 05.11.2018 vorgestellt.

10 Zusammenfassung / Fazit

Bezug nehmend auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Europäisches Parlament und Rat, 2002) ist spätestens alle 5 Jahre die Umsetzung der Lärmaktionspläne zu überprüfen und gegebenenfalls eine Fortschreibung vorzunehmen. Der Lärmaktionsplan für die Stadt Waren (Müritz) wurde letztmalig im Jahr 2014 aktualisiert. Die Stadt ist entsprechend verpflichtet, eine erneute Überprüfung / Fortschreibung durchzuführen.

Hauptgegenstand der Untersuchungen bildet das Hauptstraßennetz mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Darüber hinaus wurden jedoch parallel weitere kartierte Straßenabschnitte des Ergänzungsstraßennetzes betrachtet. Die Eisenbahnstrecken im Stadtgebiet liegen durchgängig unterhalb der Kartierungsschwelle von 30.000 Zugbewegungen pro Jahr. Entsprechend sind diese auch nicht Bestandteil der parallel laufenden Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes.

Als Grundlage für den Lärmaktionsplan wurde durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie eine aktuelle Lärmkartierung bereitgestellt. Deren Auswertung zeigt, dass im Umfeld der Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelegung von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr die gesundheitsrelevanten Prüfwerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts für ca. 676 bzw. 688 Einwohner überschritten werden.

Darüber hinaus ist eine Vielzahl weiterer Einwohner der Stadt Waren (Müritz) von erheblichen Belästigungen - verursacht durch den Straßenverkehrslärm - betroffen.

Im Vergleich zur Bestandssituation 2012 konnte jedoch in verschiedenen Bereichen bereits eine Verringerung der Lärmbetroffenheiten erreicht werden. So wurde durch das Straßenbauamt Neustrelitz beispielsweise im Rahmen der Deckensanierung ein spezieller lärmoptimierter Dünnschichtbelag eingesetzt.

Im Lärmaktionsplan 2017 / 2018 wurde ausgehend von der aktuellen Bestandssituation ein Bündel verschiedener Maßnahmen erarbeitet, welches zu einer weiteren Reduzierung der Lärmbetroffenheiten in der Stadt Waren (Müritz) beitragen soll. Dieses beinhaltet neben Minderungsmaßnahmen für die konkret zu betrachtenden Hot-Spot-Bereiche auch Maßnahmen für das untersuchte Ergänzungsstraßennetz sowie wichtige Ansätze für eine integrierte Lärminderungsstrategie.

Ausgangspunkt bildet die Zielstellung der EU-Umgebungslärmrichtlinie „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

Die konzipierten Maßnahmen sind geeignet sowohl kurzfristig als auch mittel- bis langfristig einen wichtigen Beitrag für den Gesundheitsschutz sowie die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Waren (Müritz) leisten zu können.

Allerdings ist für die Umsetzung der konzipierten Maßnahmen zu berücksichtigen, dass diese nicht in der alleinigen Zuständigkeit der Stadt Waren (Müritz) liegt. Alle Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr befin-

den sich nicht in kommunaler Baulast. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt hier dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

11 Literaturverzeichnis

- BAST. (2017a). *Manuelle Straßenverkehrszählungen - SVZ 2005, 2010, 2015*. (B. f. Straßenwesen, Herausgeber) Abgerufen am 2017 von <http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Manuelle-Zaehlung.html?nn=605096>
- BAST. (2017b). *Automatische Straßenverkehrszählungen*. (B. f. Straßenwesen, Herausgeber) Abgerufen am 2017 von http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html
- BMU. (2008). *Lärmwirkung*. <http://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/laermschutz-im-ueberblick/laermwirkung/>.
- BMVBS. (23.11.2007). *Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- Bundesrepublik Deutschland. (1990). *Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)*.
- Bundesrepublik Deutschland. (2002). *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert am 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470)*. Berlin.
- Bundesrepublik Deutschland. (2006). *Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom März 2006 (BGBl. I S. 516)*. Berlin.
- Bundesrepublik Deutschland. (25. Juni 2005). *Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm*. Berlin.
- Degenkolb. (2009). *Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz) gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie (EG - ULR)*. im Auftrag der Stadt Waren (Müritz): Sachverständigenbüro Dr. Degenkolb für Lärmschutz und Umweltmanagement Rostock.
- Europäisches Parlament und Rat. (2002). *Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Luxemburg 25.Juni 2002*. Brüssel.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- IBK. (2012). *Touristisches Parkraumkonzept Stadt Waren (Müritz)*. im Auftrag der Stadt Waren (Müritz): Ingenieurbüro Klaeser.

- Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen des Umweltbundesamtes. (1982). *Beeinträchtigung des Schlafes durch Lärm*. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 29 (1982), Seite 13 - 16 .
- LAI. (2012). *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2. Aktualisierung*. https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/hinweise_zur_laermaktionsplanung_2017_03_09_1503575612.pdf (zuletzt abgerufen 13.0.2018): Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI).
- LK Argus GmbH. (2014). *TUNE ULR Technisch-wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie AP 3 „Ruhige Gebiete“*. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_3712_55_101_novellierung_eu_umgebungslaermrichtlinie_bf.pdf.
- LUNG-MV. (2012). *Umgebungslärm in MV - Lärmkartierung 2012*. Güstrow: Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern.
- LUNG-MV. (2017). *Umgebungslärm in MV - Lärmkartierung 2017*. Güstrow: Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern.
- Möhler+Partner. (2013). *Lärmbetroffenheitsanalyse Variantenuntersuchung für die Ortsumgehung in Waren (Müritz)*, im Auftrag der Straßenbaubehörde Neustrelitz: Möhler+Partner Ingenieure AG.
- Schüßler-Plan. (2010 a). *B 192 - OU Waren (Müritz) Nördliche Varianten - Verkehrsplanerische Untersuchung Prognose 2025*, im Auftrag des Straßenbauamtes Neustrelitz: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Berlin.
- Schüßler-Plan. (2010 b). *B 192 - OU Waren (Müritz) Innerstädtische Varianten - Verkehrsplanerische Untersuchung Prognose 2025*, im Auftrag des Straßenbauamtes Neustrelitz: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH Berlin.
- Stadt Waren (Müritz). (2015). *Stadt Waren (Müritz) „Ruhige Gebiete“, Teil des Lärmaktionsplanes (Stufe II) für die Stadt Waren (Müritz)*. Stadt Waren (Müritz).
- Straßenbauamt Neustrelitz. (2013 a). *B 192 Ortsumgehung Waren (Müritz) - Erläuterung des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren*. Im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern: Straßenbauamt Neustrelitz.
- Straßenbauamt Neustrelitz. (2013 b). *B 192 Ortsumgehung Waren (Müritz) - Erläuterung des Sachstandes für das Bürgerbeteiligungsverfahren - Ergänzung Variante 6*. Im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern: Straßenbauamt Neustrelitz.
- Straßenbauamt Neustrelitz. (2013 c). *B 192, Ortsumgehung Waren (Müritz) – Tabellarischer Variantenvergleich im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens*. Im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern: Straßenbauamt Neustrelitz.

- SVU Dresden. (2018). *Untersuchung zur akustischen Wirksamkeit von Geschwindigkeitsanzeigetafeln*.
<https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/30074/documents/44068>: SVU Dresden im Auftrag des LfLUG Sachsen.
- team ewen. (2014). *Webseite Dialog-Waren.de zur Bürgerbeteiligung Ortsumgehung Waren*. Im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern: team ewen Darmstadt.
- Umweltbundesamt. (2016). *Empfehlungen zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung*. <http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>.
- UmweltPlan. (2011 a). *B 192 Ortsumgehung Waren (Müritz) - Unterlage 12.1: Umweltverträglichkeitsstudie Textteil (Erläuterungsbericht)*. Im Auftrag des Straßenbauamtes Neustrelitz: UmweltPlan GmbH Stralsund.
- UmweltPlan. (2011 b). *B 192 Ortsumgehung Waren - Unterlage 12.3: Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 BNatSchG*. Im Auftrag des Straßenbauamtes Neustrelitz: UmweltPlan GmbH Stralsund.
- UmweltPlan. (2014). *Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Waren (Müritz) Heilbad*. im Auftrag der Stadt Waren (Müritz): UmweltPlan GmbH Stralsund, Fachhochschule Stalsund, Umweltbüro Nord e.V.
- UmweltPlan. (2014). *Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz), Stufe II*. im Auftrag der Stadt Waren (Müritz): UmweltPlan GmbH Stralsund.
- Wilmes. (2015). *Stadt Waren (Müritz) Fortschreibung Monitoring Stadtentwicklung Berichtsjahr 2015*. im Auftrag der Stadt Waren (Müritz): Wilmes - Stadt- und Regionalentwicklung Rostock.



Protokoll über die Bürgerinformationsveranstaltung am 23.05.2018 zur Erstellung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Waren (Müritz) (Stufe III)

Ort: Mensa Regionalschule Waren-West
Beginn: 18:00 Uhr Ende: 20:40 Uhr

Präsidium:

Herr Möller - Bürgermeister Stadt Waren (Müritz)
Herr Kunz - Moderator der Veranstaltung
Herr Schönefeld - SVU Dresden (Verfasser LAP III)
Herr Dann - Leiter des Amtes für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Herr Wilhelm - Sachgebietsleiter Umwelt/Forsten
Herr Müller - Sachbearbeiter Umwelt (Protokollant)

Gäste:

Herr Dr. Herold - Straßenbauamt Neustrelitz - Dezernent Straßenbau, stellv. Amtsleiter
Herr Nickel - Straßenbauamt Neustrelitz - Sachgebietsleiter Umweltschutz
Frau Schulz - Straßenbauamt Neustrelitz – Sachbearbeiterin Technischer Umweltschutz

1. **Herr Möller** stellt die Personen des Präsidiums vor. Des Weiteren begrüßt er die Vertreter des Straßenbauamtes Neustrelitz.
Herr Kunz wird die Moderation der Veranstaltung übernehmen. Er kommt aus Berlin und ist Rechtsanwalt und vom Hauptberuf für den Interessenverband der Versicherungswirtschaft im Bereich Steuern tätig. Er ist seit 2010 in der Stadtteilvertretung Müllerstraße und dann im Orts- und Kreisvorstand der CDU-Mitte kommunalpolitisch aktiv. Er hat bereits als Trainer und Moderator verschiedene Veranstaltungen durchgeführt und moderiert.
2. **Herr Kunz** erhält das Wort und informiert über den Ablauf und Zeitplan der Bürgerinformationsveranstaltung.
3. **Herr Schönefeld** informiert über den Entwurf des Lärmaktionsplanes für die Stadt Waren (Müritz).
Zu Beginn geht er auf die Bestandssituation ein und fasst diese kurz zusammen. Aktuell sind 511 Personen mit einem nächtlichen Schalldruckpegel von über 55 dB(A) einer Gesundheitsgefahr ausgesetzt. Ab einem Schalldruckpegel von über 60 dB(A) spricht man von einer erheblichen Gesundheitsgefahr. Dies gilt aktuell für 158 Einwohner.
Die Hauptproblem- und Konfliktbereiche liegen an der B 192 OD Waren, insbesondere in der Röbeler Chaussee, Mozartstraße und Strelitzer Straße sowie teilweise im Bereich Schweriner Damm.
Die Stadt Waren (Müritz) hat in 2014 den Lärmaktionsplan (Stufe II) erstellt. Herr Schönefeld zeigt auf, welche Maßnahmen aus dem LAP II umgesetzt wurden.

Danach erläutert er die Zielstellung der Lärminderungsstrategie. Vorrangig sollen die Lärmbelastungen über 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) ganztags vermieden werden. Des Weiteren soll der Lärmpegel für Betroffene und Belästigte mit Lärmbelastungen über 45 dB(A) nachts und 55 dB(A) ganztags weitestgehend reduziert werden. Um dies zu erreichen, bedarf es zukünftig einer verstärkten Neuabwägung zwischen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung.



Dies würde sich auch positiv auf die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität auswirken. Weitere positive Nebeneffekte wären die Förderung ruhiger Gebiete sowie innerstädtischer Ruheinseln, die Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes und die konsequente Berücksichtigung der Lärminderung im Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung.

Herr Schönefeld erklärt den von ihm verfolgten integrierten Ansatz zur Lärminderung, der sich aus den örtlichen Lärminderungsmaßnahmen und Maßnahmen an der Quelle und der nachhaltigen Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen zusammensetzt.

Als erste Maßnahme des vorgeschlagenen Maßnahmekonzeptes wird auf die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eingegangen. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h für alle Fahrzeuge fand bisher keine politische Zustimmung.

Herr Schönefeld erläutert, dass durch die kurzfristig umsetzbare Maßnahme der Lärmpegel um ca. 3 dB(A) reduziert werden würde. Dieser Effekt ist vergleichbar mit einer Reduzierung der Verkehrsaufkommen um 50%.

Darüber hinaus wären mit der Maßnahme zahlreiche Synergieeffekte verbunden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- positive Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation;
- positive Effekte für Fuß- und Radverkehr;
- positive Effekte für angrenzende Nutzungen.

Man könnte die Anpassung auf die Hauptkonfliktbereiche (Röbeler Chaussee, Mozartstraße, Strelitzer Straße) begrenzen, um eine höhere Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die Geschwindigkeitsbegrenzung zu erreichen (30 km/h wegen Lärm).

Im vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern betrachteten Ergänzungsnetz werden für die Straßenzüge Karl-Marx-Straße/ Witzlebenstraße sowie für den Nordstadtbereich Bahnhofstraße/ Malchiner Straße/ Falkenhäger Weg aus verschiedensten benannten Gründen ebenfalls Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgeschlagen. Zur Durchsetzung einer angepassten Geschwindigkeit schlägt Herr Schönefeld zahlreiche Maßnahmen vor:

- Geschwindigkeitsüberwachung bzw. Motivanzeigen
- Ortseingangsgestaltung südlicher Ortseingang Gievitzer Straße;
- Prüfung Umgestaltung Kreisverkehr: - Strelitzer Straße / Zum Kiebitzberg
- Röbeler Chaussee / Warendorfer Straße;
- Markierung von Fußgängerüberwegen an möglichst allen innerörtlichen Kreisverkehren;

Zur stärkeren Trennung zwischen Bebauung und Kfz-Fahrbahn wird eine gezielte Bepflanzung (Gestaltungselemente) im Trennstreifen vorgeschlagen.

Hinsichtlich der Straßenraumgestaltung sollte perspektivisch im Rahmen einer verkehrstechnischen Überprüfung mit dem Ziel einer stadtverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs / integrierten Straßenraumgestaltung bzw. städtebaulichen Dimensionierung die zukünftige Notwendigkeit des vierstreifigen Ausbauzustandes des Schweriner Damms geprüft werden.

Gemäß der RAS 06 wird ein 2-streifiger Querschnitt ab 1.400 bis 2.200 Kfz/h vorgesehen. Für die Leistungsfähigkeit einer Straße sind die Knotenpunkte maßgebend. Auf dem Schweriner Damm fahren aktuell 19.000 – 23.000 Kfz/24h.

Im Rahmen der Planerstellung wurde sich umfassend mit dem Thema der Ortsumgehung befasst. Die vorliegenden, umfangreichen Unterlagen des Bürgerbeteiligungsverfahrens wurden gesichtet und in die Untersuchung mit einbezogen.

Herr Schönefeld geht auf die bekannten, im Bürgerbeteiligungsverfahren vorgestellten Varianten ein und bewertet deren Lärminderungspotenziale.

Im Ergebnis schätzt er die Entlastungseffekte für die bestehende Ortsdurchfahrt im Zuge der B 192 als nicht ausreichend ein, um die derzeitigen Konflikte umfassend zu lösen.

Hauptursachen sind, dass bei der Trassierung der untersuchten Varianten die Belange des überregionalen Verkehrs, insbesondere mit dem Ziel der Fahrzeitverkürzung, im Vordergrund standen und die Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse und die Reduzierung der Lärmbetroffenheiten eine eher untergeordnete Rolle spielte.

Die Quelle-, Ziel- und Binnenverkehre sind im Stadtgebiet dominierend. Aus diesem Grund sind die untersuchten Umgehungstrassen für die Nutzungen eher unattraktiv. Die Wege der Ortsumgehung sind zu lang. So ist im Ergebnis festzustellen, dass ein hohes Restaufkommen im Stadtgebiet verbleibt.

In der Bewertung aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 192 nur sinnvoll, wenn eine deutliche Entlastung der Hauptkonfliktbereiche im Verlauf der Altbestandstrasse erfolgt.

Neben der Verlagerung des Durchgangsverkehrs ist auch eine Entlastungswirkung im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr erforderlich. Dies kann ausschließlich durch eine ortsnahe Trassenführung gewährleistet werden.

Herr Schönefeld stellt eine Skizze für eine mögliche, städtebaulich integrierte Ortskernumgehung vor.

Die Altbestandsstraßen sollten abgehängt werden. Darüber hinaus bedarf es im Ortskernbereich einer kleinteiligen Vernetzung. Hierzu sollten über weitere Knotenpunkte zusätzliche Anbindungen an die Neubautrasse vorgesehen werden.

Die Straße sollte innerorts als Stadtstraße mit Tempo 50 km/h dimensioniert werden.

Im Entwurf des Lärmaktionsplanes wird die vertiefende Untersuchung der verkehrlichen und akustischen Effekte einer städtebaulich integrierten Alternativvariante für die Ortsumgehung im Zuge der B 192 als mittelfristige Maßnahme empfohlen.

Im Rahmen der integrierten Lärminderungsstrategie geht Herr Schönefeld auf entsprechende Maßnahmen im Haupt- und Ergänzungsnetz ein.

Am Ende seines Vortrages zeigt Herr Schönefeld auf, welche Lärminderungswirkungen und mit der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erreicht werden können und wie sich die Betroffenheiten verändern.

4. **Herr Kunz** leitet in die Fragestunde über. Die Fragen und Anregungen werden aufgenommen und entsprechend des Ergebnisses einer Abwägung berücksichtigt

- Frau Liliana Gamba, Karl-Marx-Straße
Frau Gamba bittet um die Umsetzung der Maßnahmen im Ergänzungsstraßennetz.
- Herr Klaus Lambrecht, Lange Straße
Herr Lambrecht vertritt die Meinung, dass das Ergebnis des Bürgerbeteiligungsverfahrens zur Ortsumgehung nicht rechtsgültig ist. Es ging nur um die Variante über den Tiefwareensee. Die Spangenzuglösung ist keine Ortsumgehung und würde seitens des Bundes nicht finanziert werden.
Antwort: Herr Schönefeld erläutert, dass im ersten Schritt eine effektive Variante mit deutlicher Entlastung der Betroffenen gefunden werden muss. Dies kann jedoch nicht im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes erfolgen. Hierzu ist eine Modellbetrachtung erforderlich. Im zweiten Schritt müssen die Finanzierungsmöglichkeiten seitens des Bundes und des Landes geprüft werden. Hierbei sind die speziellen Rahmenbedingungen in der Stadt Waren zu berücksichtigen.
- Herr Krecklow, Mozartstraße
Herr Krecklow stellt die Verkehrszahlen in Frage. Die Dauerzählstelle an der B192, Höhe Schmachthäger Wald kann keine Grundlage für die Stadt Waren (Müritz) sein. Der Anteil der Schwerlastzüge mit 70 % ist ebenfalls fraglich. Er fordert die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes entsprechend der Anforderungen des BImSchG und des Beschlusses der Stadtvertretung vom 19.07.2017.
- Herr Köpp, Falkenhäger Weg
Herr Köpp erkundigt sich nach der Ausbreitung des Schalls. Der Schallpegel am Straßenrand ist höher als in 10 m Entfernung. Das spiegelt sich in den dargestellten 50 x 50 m – Raster nicht wieder.
Antwort: Die Datengrundlage wird seitens des Landes gestellt. Es werden sogenannte Fassadenpunkte ermittelt, die die Vorder- und Rückseite eines Hauses und des Lärmpegels berücksichtigen. Das Raster soll nur der Veranschaulichung dienen.
- Herr Vibrans, Zum Dorfteich (Jägerhof)
Herr Vibrans bittet die Mitarbeiter vom Straßenbauamt, sich zu den Kreiseln an den Ortseingängen zu äußern.
Des Weiteren würde eine Unterführung in der Röbeler Chaussee zur Verstärkung des Verkehrs beitragen.

Antwort: Herr Dr. Herold äußert sich zu einer Umgestaltung der Ortseingänge mit Kreiseln. Diese wurde bisher noch nicht im Detail geprüft. Er hält es für zweifelhaft, dass die Investitionen nach Abwägung der Kosten und des Verkehrsflusses gerechtfertigt wären. Herr Schönefeld kann von dem Bau von Unterführungen nur Abraten. In anderen Städten werden diese verstärkt zurück gebaut. Unterführungen werden als Angsträume wahrgenommen und nicht angenommen. Zudem ergeben sich durch die erforderliche Entwicklungslänge der Rampen häufig zusätzliche Trennwirkungen.

- Herr Schnur, Falkenhäger Weg
Herr Schnur hinterfragt die Sinnhaftigkeit zur Aufnahme von Maßnahmen, die nicht umsetzbar sind. Er weist darauf hin, dass die Landesregierung in der Drucksache 7/1646 vom 09.02.2018 in der Beantwortung einer Anfrage der Fraktion der AfD zur Aufnahme einer Ortsumgehung klar zum Ausdruck bringt, dass eine Nachmeldung von Maßnahmen nicht möglich ist.
Antwort: Herr Schönefeld ist der Auffassung, dass auch die Maßnahmen, die nicht leicht umsetzbar sind, unbedingt in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen werden sollten. Die Rahmenbedingungen für die Umsetzung können sich ändern. Entsprechend sollte eine klare Zielstellung existieren, welche Maßnahmen aus Sicht der Stadt sinnvoll und notwendig sind.
- Frau Gerkan, Bahnhofstraße
Frau Gerkan befürwortet die Ortseingangsgestaltung mit Kreisverkehren und die vorgeschlagene Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.
Sie erfragt beim Straßenbauamt, wie es mit der Finanzierung der vorgeschlagenen innerstädtischen Ortskernumgehung aussehe.
Antwort: Herr Dr. Herold äußert, dass die Spangenlösung seinerzeit geprüft wurde. Da das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht stimmte, wurde die Variante ausgeschlossen. Wie die Entscheidung hinsichtlich dieser Variante heute ausfallen würde ist ungewiss, da sich die Kriterien verändert haben. Herr Dr. Herold sieht die Voraussetzung für eine Befürwortung jedoch nach wie vor als ungünstig an.
- Herr Seidel, Specker Straße
Herr Seidel erinnert ebenfalls an den Beschluss der Stadtvertretung vom 19.07.2017. Dieser ist in der Welt und ist zu berücksichtigen.
Herr Seidel begrüßt die skizzierte innerörtliche Variante. Diese wird beim Neubau mit Lärmschutz versehen.
Herr Seidel fragt bei den Mitarbeitern des Straßenbauamtes nach dem aktuellen Stand des dreispurigen Ausbaus der B192.
Antwort: Herr Schönefeld erläutert, dass die Variante im Detail geprüft werden müsste, dies jedoch nicht im Rahmen des Lärmaktionsplanes erfolgen kann.
Herr Dr. Herold informiert, dass hinsichtlich der Spangenlösung kein Planungsauftrag vorliegt. Der dreispurige Ausbau der B 192 von der A19 bis nach Neubrandenburg wird nach wie vor verfolgt. Die Planungsleistung der Ortsumgehung Klink wird zeitnah vergeben. Danach gibt es die Abschnitte Sietow-Klink; Klink-Waren und Waren-Kargow. Im letztgenannten Abschnitt ist die Planung bereits weit vorangeschritten. Dort gibt es derzeit Probleme mit erforderlichen Flächenankäufen, sodass es wahrscheinlich zu einem Plangenehmigungsverfahren hinauslaufen wird.
- Herr Seemann, Blumenstraße
Herr Seemann bittet darum, dass die Auswirkungen der Ortsumgehung in Mirow berücksichtigt werden.
- Herr Schmidt, Malchiner Straße
Die im Entwurf des Lärmaktionsplanes verwendeten Verkehrszahlen konnten nicht nachvollzogen werden. Der Anteil des Ziel-Quell-Verkehr ist zu hoch angesetzt. In den nächsten Jahren nehmen der LKW-Anteil um 39% und der PKW-Anteil um 10% zu. Der Inhalt des Auftrages seitens der Stadt Waren (Müritz) an das Büro SVU Dresden ist unvollständig.

- Herr Wachenfeld, Strandstraße
Herr Wachenfeld erfragt, wie der Widerspruch hinsichtlich der innerörtlichen Umgehungsvariante, die auf 50 km/h dimensioniert werden soll, gelöst werden kann, dass der Bund die Zielgeschwindigkeit auf einer Ortsumgehung von 100 km/h und einen dreispurigen Ausbau avisiert. Für den Bund ist die Zeit der wichtigste Faktor.
Antwort: Das Bewertungsverfahren hat sich in den letzten Jahren geändert. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist jedoch weiterhin eine zu starke Orientierung auf den Zeitgewinn des überregionalen Verkehrs vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass auch zukünftig die Zielstellungen und das Bewertungsverfahren sich weiter entwickeln werden, sodass ggf. Kompromisslösungen möglich werden.
- Herr Herrmann, Falkenhäger Weg
Herr Herrmann bittet darum, die Ortsumgehung nicht in den Lärmaktionsplan mit aufzunehmen, da diese nicht zielführend ist und die Verkehrsbelastung in der Stadt nur geringfügig abnimmt. Er erinnert an einen Beschluss der Stadtvertretung aus 1992, mit dem die Ortsumgehung abgelehnt wurde.
- Frau Gamba, Karl-Marx-Straße
Frau Gamba befürwortet eine Takterhöhung der Bahn zur Steigerung der Attraktivität.
Antwort: Die Maßnahme wird im Rahmen der integrierten Handlungsstrategie im Entwurf des Lärmaktionsplanes empfohlen. Mit dem politischen Willen sollte die Stadt auf die Bahn zugehen.
- Frau Maas, Am Müritzstadion
Frau Maas befürwortet eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h. Des Weiteren schlägt sie vor, die Zufahrt zum BPlan Nr. 1 an der Ampelkreuzung beim Betriebshof der MVVG zu schließen. So sah es der BPlan Nr. 1 vor.
Weiterhin macht Frau Maas auf die Verkehrslenkung aufmerksam. Beispielsweise wird man zum Campingplatz Ecktannen durch die ganze Stadt geleitet. Die Verkehrslenkung sollte auf Verbesserung geprüft werden.
- Herr Sohr, Johann-Sebastian-Bach-Straße
Herr Sohr ist der Meinung, dass die Kreisverkehre an den Ortseingängen nicht bei fließendem Verkehr hergestellt werden können. Deshalb schlägt er vor, dass die Stadt die Westspange herstellt, da diese für jede der Ortsumgehungsvarianten benötigt werden würde. Herr Sohr ist der Schwerlastanteil im Plan von ca. 4.000 LKW's zu gering. Die Zahl sollte überprüft werden.
Zur Bepflanzung der Röbbeler Chaussee auf der Müritzseite gibt er zu bedenken, dass der Blick auf die Binnenmüritz damit beeinträchtigt werden würde.
Antwort: Die optische Wirkung erzeugt eine Reduzierung der Geschwindigkeit.
Herr Sohr führt weiter aus, dass wenn die Westspange fertig ist, sich der Verkehr aufteilt und dann die Geschwindigkeitsreduzierung von 30km/h auf der B 192 umgesetzt werden sollte. Mit einer innerstädtischen Ortsumgehung ohne direkte Anbindung an die jetzigen Trassen, würden sich die Zeiten der Rettungsfahrzeuge erheblich verlängern.
- Frau Wachenfeld, Strandstraße
Frau Wachenfeld fragt beim Straßenbauamt nach, ob es Prognosen zur Reduzierung des LKW-Anteils im Zusammenhang mit den Mautstellen auf den Bundesstraßen gibt.
Antwort: Herr Dr. Herold informiert, dass das Straßenbauamt mit der Maut nicht befasst sei.
Frau Wachenfeld führt aus, dass mit Schallschutzfenstern bis zu 35 dB(A) absorbiert werden können. Dies ist eine ganze Menge.
Antwort: Herr Schönefeld entgegnet, dass es auch um die Aufenthaltsqualität auf den Grundstücken geht (bspw. Terrassen, Garten etc.), da reichen Fenster allein nicht aus. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie sollten Schallschutzfenster eher als letztes Mittel angesehen werden.
- Herr Krauße, Strelitzer Straße
Herr Krauße fragt an, wie der Ziel- und Quell-Verkehr ermittelt wird.

Antwort: Die Informationen stammen aus den Unterlagen zum Bürgerbeteiligungsverfahren zur Ortsumgehung.
Herr Krauß informiert, dass es bereits 1993 eine Bürgerinitiative zur Lärmberuhigung gegeben hat. Mit dem Thema der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h beschäftigt sich man schon 25 Jahre lang.

Nach Beendigung der Fragestunde informiert Herr Möller über den weiteren Zeitplan bis zu Beschlussfassung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Waren (Müritz) (Stufe III).

Der Entwurf liegt bis Ende Juni öffentlich aus. Bis dahin werden weitere Anregungen und Hinweise gerne entgegen genommen.

Die Fraktionen brauchen genügend Zeit, um sich intensiv mit den umfassenden Unterlagen auseinandersetzen zu können. Aus diesen Gründen kann der Termin zur Abgabe des Planes beim Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburgische Seenplatte am 18.07.2018 nicht eingehalten werden. Seitens der Stadt wird entsprechend ein Antrag auf Verlängerung der Frist zur Abgabe des Lärmaktionsplanes gestellt.

Die Stadtvertretung soll den Plan in der Sitzung am 19.09.2018 oder 24.10.2018 zur Beschlussfassung vorgelegt bekommen.



Möller
Bürgermeister



R. Müller
Protokollant

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

- Nr.** **Von:** 'Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten
An: Müller, Rafael
Datum: 29.05.2018 07:50
Betreff: Wtrtl: z.Hd. Herrn Müller, Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz) (Stufe III),
Bürgerbeteiligung (Hinweise und Anregungen)
Anlagen: Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten.vcf

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
SG 6.67 - Umwelt / Forsten

Tel.: (+49) 3991 177-670
Fax: (+49) 3991 177-4670
eMail: umwelt-forsten@waren-mueritz.de

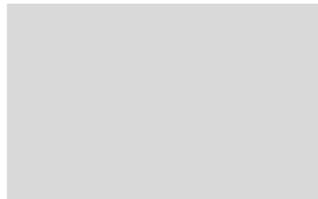
28.05.2018 09:21 >>>

Sehr geehrter Herr Müller,

als betroffener Bürger bzw. Grundstückseigentümer möchte ich folgende Hinweise bzw. Anregungen zur Bürgerinformationsveranstaltung vom 23.05.2018 geben:

- 1.1 Das Ergebnis des Bürgervotums im Lärmaktionsplan (Stufe II) vom 22. September 2013, an dem 57 % der wahlberechtigten Warener teilnahmen und 59,1 % gegen eine Ortsumgehung (Querung des Tiefwareensees) stimmten, sollte gerade im Bezug auf die weiter fortschreitende Politikverdrossenheit der Bürger, unbedingt berücksichtigt werden.
- 1.2 Ein neues Untersuchungsverfahren der sogenannten Spangellösungen für die innerörtliche Lärmimmissionsvermeidung mit dem Schweriner Damm als zentrale Durchgangsstraße sollte in den Lärmaktionsplan (Stufe III) aufgenommen werden.
- 1.3 Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet muss für eine Lärminderung so schnell wie möglich umgesetzt werden, da sich die Durchfahrtszeit für PKW und LKW (gerade in der Saison) kaum verlängert.
- 1.4 Im derzeitigen Entwurf des Lärmaktionsplans (Stufe III) ist der zukünftige Ausbau der Ortsumgehung Mirow und die Verbindung Wittstock-Mirow nicht berücksichtigt. Insofern könnten die zukünftig prognostizierten Durchfahrten in Waren (Müritz) noch entsprechend angepasst werden. Sollten Sie noch Rückfragen haben können Sie mich gern anrufen

Mit besten Grüßen



Abwägung

1. Die Inhalte der Stellungnahme sind bereits berücksichtigt.

1.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

1.2 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

1.3 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

1.4 Die entsprechenden Planungen sind sowohl der Stadt als auch dem Gutachter des Lärmaktionsplanes bekannt und wurden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

2.

| | |
|----------------------|------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | Amt: |
| 30. Mai 2018 | 60 |
| BM: <i>U6</i> | |
| Amtsleiter: | |

Rat der Stadt Waren (Müritz)
Stadtverwaltung

31.05.18 i.D.

6067

*Herz für
06.05.18*

*Luise 60.61
06.05.18*

Aus 6061

21

2.1

Betr.: Lärmschutz und Ortsumgehung:

Erst einmal meine Meinung zur Ortsumgehung.

Die Meinung von Tobias Schönfeld finde ich gut. Die Westspange müsste vor dem Ortseingang und vor der Tankstelle, westlich der Stadt vorbeiführen und dann vor Warenschhof, hinter dem Autohaus Skoda zur B108 und dann über die Teterower Straße bis zur Bahnbrücke führen. Vor der Bahnbrücke rechts die Mecklenburger Straße bis zum Kreisverkehr und dann parallel zur Bahnstrecke bis zur Unterführung am Ende der Eichholzstraße. Dann weiter in Richtung der B192 hinter dem Stadtausgang in einem Kreisverkehr einbinden lassen.

2.2

Außerdem müssten viele Ampeln, wo es möglich ist, durch Kreisverkehre ersetzt werden. Ein Kreisverkehr sorgt automatisch für einen beruhigten Verkehr. Dort kann man auf Geschwindigkeitsbegrenzungen verzichten.

2.3

Den Stadteingang, Strelitzer Straße, Mozartstraße sowie am Kreis Teterower Straße zur Siedlung, könnte man für den Durchgangsverkehr sperren.

2.4

Bei der Planung von Neuen bzw. Reparatur der Straßen, sollte man auch nach Möglichkeit viele Kreisel einbauen. Dadurch können viele Ampeln eingespart werden, die den fließenden Verkehr aufhalten und für die Umweltbelastung sorgen. Eine Reduzierung der

2.5

Geschwindigkeit auf 30km/h würde durch ständigem Stau anhalten und wieder anfahren zu einer gewaltigen Umweltbelastung führen.

2.6

Ich hatte im April eine Urlaubsreise durch Holland unternommen. Dort musste ich feststellen, dass es kaum noch Ampeln gab. Es wurde alles durch Kreisverkehre an Kreuzungen und Einmündungen geregelt. In den Städten durfte sogar 60Km/h und sogar zum Teil mit 70Km/h gefahren werden. Am Kreisverkehr reduzierte sich die Geschwindigkeit von selbst, da man ja nun langsamer durch den Kreis fahren mußte..

2.7

In dieser Hinsicht müssen wir noch viel lernen.

Nun noch zu einigen Mängeln, die mir besonders in Waren –West aufgefallen sind: Besonders viele Schwierigkeiten gibt es bei gleichrangigen Straßen an T-Einmündungen. Stehen Fahrzeuge auf allen drei Fahrspuren Fahrzeuge, wissen viele Kraftfahrer nicht, wer Vorfahrt hat.. Außerdem befindet sich an der Einmündung, gegenüber des EDKA zur Moltmannstraße ein reger Omnibus und Lkw-Verkehr.

Dort müsste die Dietrich-Bohrnhöfer-Straße und die Karl –Moltmannstraße als Vorfahrtstraße eingerichtet werden. Die Geschwindigkeit der Moltmannstraße könnte auf 50 Km/h erhöht werden. Am Fußgängerüberweg sind wegen der schlechten Übersicht

Abwägung

2. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

2.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

2.2 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

2.3 Entsprechende Überlegungen für die Strelitzer Straße und Röbeler Chaussee sind bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Für die Zufahrt zur Siedlung am Kreisverkehr Teterower Straße kann eine entsprechende Prüfung im Rahmen weiterer Detailplanungen erfolgen.

2.4 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

2.5 Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bildet sich nicht automatisch ein Stau. Dies geschieht lediglich, wenn im entsprechenden Abschnitt Lichtsignalanlagen betrieben und nicht angepasst werden. Wird eine entsprechende Anpassung vorgenommen, können derartige Probleme ausgeschlossen oder minimiert werden.

2.6 Hinweis, kein Abwägungsbedarf.

2.7 Die entsprechenden Straßen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Diese betrachtet ausschließlich Straßenabschnitte mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr (über 8.000 Kfz/24h) sowie ein ausgewähltes Ergänzungsstraßennetz (weitere wichtige Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen).

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

30Km/h noch viel zu schnell.
Die Einmündung Springer-Straße zur Dietrich Bornhöfer- Straße müsste einen Kreisverkehr erhalten. Es fahren die Versorgungsfahrzeuge zum EDKA,Netto und Penny, zusätzlich die Omnibusse des Stadtverkehr,sowie die Linie Röbel—Neubrandenburg. Einige 40 Tonner „merken dass sie falsch sind, da die Linksabbiegestraße für Sie gesperrt ist. So wird durch Rückwärtsfahren auf der Einmündung gewendet. Dadurch entsteht ein erheblicher Stau. Es fahren über diese Straßeneinmündung täglich Ca. 3000 Fahrzeuge.
Ein weiteres Problem gibt es in Verlängerung der Witzlebenstraße zur Springerstraße. Auf diesem Stück von ca . 100m wurden die Versorgungsleitungen auf dem Bürgersteig neu verlegt. Damit wurde der Bürgersteig so schmal neu verlegt dass kaum 2 Personen nebeneinander gehen können. Da kommen aber nun die Radfahrer auf dem Bürgersteig gefahren und schreien von hinten Platz da.
Von der Tankstelle bis zur Ehemaligen Fleischwirtschaft führt ein Radweg. Es müsste nur eine Begrenzungslinie weiter gezogen werden, die als Fahrradweg gekennzeichnet wird. Dann wäre das Problem gelöst
Außerdem müssten die Fahrbahnmarkierungen erneuert werden.
An der Einmündung Springer Straße Zur Dietrich-Bornhöfer-Straße müsste ein Fußgängerüberweg geschaffen Werden. Viele Eltern fahren mit ihren Kindern über diese Einmündung. Die Kinder fahren mit ihren kleinen Rädern oft voraus.
Das sollten einige Hinweise von mir zum Straßenverkehr in unserer Region sein.

Abwägung

Fortsetzung zu 2.7

Generell ist aus Sicht der Lärmaktionsplanung festzustellen, dass die beschriebenen Straßen sich innerhalb eines Wohngebietes befinden und aktuell als Tempo-30-Zone beschildert sind. Eine Aufhebung der Tempo-30-Regelung sowie eine generelle Ausweisung als Vorfahrtsstraße ist nicht zielführend.

Die weiteren geschilderten Fragestellungen sind außerhalb der Lärmaktionsplanung zu prüfen.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr. Von: *Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten
An: Müller, Rafael
Datum: 06.06.2018 14:59
3. Betreff: Writ: Lärmaktionsplan, Umgehungsstraße
Anlagen: Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten.vcf

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
SG 6.67 - Umwelt / Forsten

Tel.: (+49) 3991 177-670
Fax: (+49) 3991 177-4670
eMail: umwelt-forsten@waren-mueritz.de

> Sehr geehrter Herr Müller,

>

> als betroffener Bürger bzw. Grundstückseigentümer möchte ich folgende Hinweise bzw. Anregungen zur Bürgerinformationsveranstaltung vom 23.05.2018 geben;

>

3.1 > Das Ergebnis des Bürgervotums im Lärmaktionsplan (Stufe II) vom 22. September 2013, an dem 57 % der wahlberechtigten Warener teilnahmen und 59,1 % gegen eine Ortsumgehung (Querung des Tiefwareensees) stimmten, sollte gerade im Bezug auf die weiter fortschreitende Politikverdrossenheit der Bürger, unbedingt berücksichtigt werden.

>

3.2 > Ein neues Untersuchungsverfahren der sogenannten Spangellösungen für die innerörtliche Lärmimmisionsvermeidung mit dem Schweriner Damm als zentrale Durchgangsstraße sollte in den Lärmaktionsplan (Stufe III) aufgenommen werden.

>

3.3 > Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet muss für eine Lärminderung so schnell wie möglich umgesetzt werden, da sich die Durchfahrzeit für PKW und LKW (gerade in der Saison) kaum verlängert.

>

3.4 > Im derzeitigen Entwurf des Lärmaktionsplans (Stufe III) ist der zukünftige Ausbau der Ortsumgehung Mirow und die Verbindung Wittstock-Mirow nicht berücksichtigt. Insofern könnten die zukünftig prognostizierten Durchfahrten in Waren (Müritz) noch entsprechend angepasst werden.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

>

>

>

>

> Wichtiger Hinweis: Diese Nachricht kann vertrauliche oder nur fuer einen begrenzten Personenkreis bestimmte Informationen enthalten. Sie ist ausschliesslich fuer denjenigen bestimmt, an den sie gerichtet worden ist. Wenn Sie nicht der Adressat dieser E-Mail sind, duerfen Sie diese nicht kopieren, weiterleiten, weitergeben oder sie ganz oder teilweise in irgendeiner Weise nutzen. Sollten Sie diese E-Mail irrtuemlich erhalten haben, so benachrichtigen Sie bitte den Absender, indem Sie auf diese Nachricht antworten. Bitte loeschen Sie in diesem Fall diese Nachricht und alle Anhaenge, ohne eine Kopie zu behalten.

>

Abwägung

3. Die Inhalte der Stellungnahme sind bereits berücksichtigt.

3.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

3.2 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

3.3 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

3.4 Die entsprechenden Planungen sind sowohl der Stadt als auch dem Gutachter des Lärmaktionsplanes bekannt und wurden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

- Einreise zum LRP 18.06
h.
- 4.1 - Keine Brücken, die den Lärm und alle
andere Probleme auf andere Bürger ver-
lagern und großräumig Städen zerstören,
nichts lösen und somit nur eine riesige
Geldverschwendung bedeuten
Weder über den Fingsternsee
noch über Warenstorf !
- 4.2 - Vorschläge des Gutachtens realisieren -
möglichst viele !
Nach Tempo 30 ! Einen Versuch ist
es zumindest Wert und Schaden tut
es schließlich nicht !
- 4.3 - Ampelschaltung ! (Un glaublich, daß
es unmöglich ist, das zu realisieren)
- 4.4 - Tunnel ! = relativ kleine Baumaßnahmen,
mit mehr Sicherheit. Der Tunnel zw. Waren-
Storf u. Innstadt wird sehr gut ange-
nommen !)

Abwägung

4. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

4.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

4.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

4.3 Die Möglichkeiten zur Abstimmung mehrerer Lichtsignalanlagen sind abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen (Knotenpunktabstand, Freigabezeiten etc.). Nach Aussage des Straßenbauamtes wurden die entsprechenden Regelungen geprüft und keine Optimierungspotenziale festgestellt.

4.4 Fußgängertunnel werden nur noch in Einzelfällen realisiert. Viele Altbestandsanlagen wurden in den letzten Jahren zurückgebaut. Probleme bestehen vor allem hinsichtlich der sozialen Kontrolle (Angsträume) sowie der durch die Rampen entstehenden Trennwirkungen. Entsprechend ist aus verkehrsplanerischer Sicht eine Umsetzung nicht zu empfehlen.

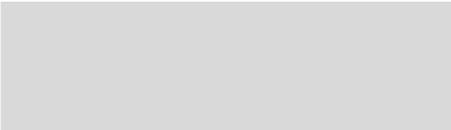
Stellungnahmen

Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

- 4.5 - Begrüßung - sei im Gedächtnis vorge-
schlagen. Wäre in jeder Hinsicht, auch
optisch eine deutliche Verbesserung!
- 4.6 - Die Messstationen an der richtigen Stelle
anbringen! Sie stehen viel zu dicht an
der Straße!
- 4.7 - Eine große Ortsumgehung zücht mehr
Verkehr an - mit höherer Geschwindigkeit!
Aber mehr Lärm, mehr Abgase...
- 4.8 Durch die Maut wird der Verkehr vermut-
lich zurückgehen.



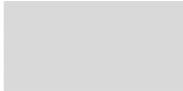
Abwägung

- 4.5 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.
- 4.6 Grundlage für die Lärmaktionsplanung bildet eine Berechnung der Bestandslärmsituation im Rahmen der Lärmkartierung. Messungen finden nicht statt.
- 4.7 Statement, kein Abwägungsbedarf.
- 4.8 Die Auswirkungen der Lkw-Maut sind in den kommenden Jahren zu evaluieren. Hierzu können die Informationen der Dauerzählstelle im Zuge der der B 192 östlich von Waren (Müritz) genutzt werden.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

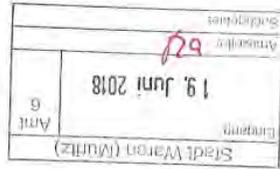
Lfd. Nr. Stellungnahme

5.



19.06.2018

Stadt Waren (Müritz)
Der Bürgermeister
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)



Stellungnahme zur Auslegung Lärmaktionsplan, Stufe 3

Sehr geehrter Herr Möller,

im Rahmen der Auslegung zum Lärmaktionsplan, Stufe 3 teile ich Ihnen folgende Hinweise mit:

- 5.1 • Die Idee der Ostspange ist nicht zeitgemäß, da sie mal entstanden ist, zu einer Zeit, als kaum Wohnbebauung in diesem Gebiet war. Inzwischen wären sehr viele Leute betroffen.
- 5.2 • Die Verkehrsströme zu den Autohäusern, Einkaufsmärkten usw. würden dann durch die kleinen Seitenstraßen erfolgen.
- Die Hauptwindrichtung ist so, dass der Schall direkt ins Wohngebiet gedrückt wird (durch die Bahn erleben wir dies täglich).
- 5.3 • Die ruhigen Gebiete 7 und 8 würden durch das Nähern dieser Ostspange beeinträchtigt werden.
- 5.4 • Vorschlag zum Bedenken: Die Ostspange über die F.-W-Raiffeisenstraße und Gievtitzer Straße führen, da im Gewerbegebiet viel weniger Leute wohnen (einseitige Bebauung).

Mit freundlichem Gruß



Abwägung

5. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

5.1 Die aktuellen Überlegungen beinhalten veränderte Rahmenbedingungen (Stadtstraße mit Tempo 50 statt Schnellstraße mit Tempo 100) für die Ostspange. Dadurch ergeben sich deutlich geringere Grundbetroffenheiten.

5.2 Die entsprechenden Verkehrsströme werden weiterhin das Haupt- und Erschließungsstraßennetz (Strelitzer Straße bzw. Zum Kiebitzberg) nutzen.

5.3 Bei der Ostspange würde es sich um einen Neubau handeln. Für diesen sind die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung einzuhalten.

5.4 Der in der Gievtitzer Straße zur Verfügung stehende Straßenraum ist für eine Abwicklung der entsprechenden Verkehrsaufkommen nicht geeignet.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

6.

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau und Wirtschaftsförderung
Herr R. Müller
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

| | |
|----------------------|-----------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | Amt |
| 25. Juni 2018 | |
| BM: | |
| Amtsleiter: | <i>RM</i> |

Betr.: Lärmaktionsplan III / Bürgerbeteiligung mit Hinweisen und Anregungen

An der Bürgerinformationsveranstaltung am 23. Mai 2018 habe ich teilgenommen und möchte folgende Anregungen geben:

- 6.1 – Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet (Ausnahme Schweriner Damm) halte ich für zwingend notwendig um schnell Lärminderung für alle Mitbürger zu erreichen
- Waren als Heilbad kann mit der Temporeduzierung auch quasi eine Vorreiterrolle im Tourismusbereich spielen, nach dem Motto – in Waren kann man gut leben und Urlaub machen
- 6.2 – die innerörtliche Spangenzlösung könnte den Durchgangsverkehr aus den stark belasteten Wohngebieten nehmen; natürlich nur wenn gewohnte Durchfahrtswege deutlich eingeschränkt werden daher sollte diese Möglichkeit in den Lärmaktionsplan III aufgenommen werden
- 6.3 – eine Umgehung der Stadt in der vom Straßenbauamt noch einmal betonten einzig umsetzbaren Variante der Querung des Tiefwarenses lehne ich ab und sollte auch nicht im Lärmaktionsplan III stehen (Gründe: Bürgervotum 2013, Zeitschiene lang und ungewiss)

Waren, den 21.6.2018

Mit freundlichem Gruß

Abwägung

6. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

6.1 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

6.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

6.3 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

7.

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

| | |
|----------------------|---------------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | 01.06.2018 |
| Stufe 3 | 28. Juni 2018 |
| Amtsleiter: | 879 |

Der Sinn des Lärmaktionsplanes ist nach dem BfSchG die Lärmreduzierung an stark befahrenen Straßen (>3 Mill. Fahrzeuge/J.

7.1

Der Entwurf enthält keine Festlegung der Zielgröße. Nach dem Lärmaktionsplan I ist der Verkehrslärm um mindestens 10 – 12 dB(A) zu senken. Um das Ziel zu erreichen, soll der Lärmaktionsplan die notwendigen Maßnahmen benennen, unabhängig von ihren kurzfristigen oder langfristigen Realisierungsmöglichkeiten, um einen langfristigen Arbeitsplan aufzustellen.

ll.
28.06
78

7.2

Aus dem LAP I wissen wir, dass die Ortsumgehung zwecks Umleitung des Verkehrs aus der Innenstadt die Voraussetzung ist. Das wurde durch den LAP II bestätigt indem er auswies, dass ohne Ortsumgehung keine Verbesserung möglich ist. Zu dieser Einsicht ist auch die Mehrheit der Stadtverordneten gekommen, was in dem Beschluss vom Juni 2017 seinen Niederschlag fand.

Im jetzigen Entwurf des LAP III wird nun versucht, die Ortsumgehung als wenig zielführend darzustellen, obwohl ihre Lärminderung, wenn auch mit falschen Zahlen, auf 4-5 dB(A) eingeschätzt wird. Realistische Schätzungen gehen von 7-8 dB(A) aus (LAP I). Selbst diese niedrige Einschätzung würde mit den erwähnten Zusatzmaßnahmen eine wesentliche Absenkung des Verkehrslärms von ca. 7-8 dB(A) ergeben. Trotzdem wird die Ortsumgehung abgelehnt!

7.3

Im Entwurf wird mit nicht nachvollziehbaren Zahlen argumentiert. So wird die Anzahl der vom Verkehrslärm (>55 bzw. >65 dB(A)) betroffenen Bürger mit 688 angegeben. Die Messungen des LUNG ergaben eine kontinuierliche Überschreitung der Auslösewerte in der gesamten Röbeler Chaussee, der Mozartstraße und der Strelitzer Straße. Laut Adressbuch Waren wohnen in der Strelitzer Straße, der Mozartstraße, der Röbeler Chaussee und der Hans-Beimler-Straße schon 1400 Einwohner. Dabei sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren sowie die nicht im Adressbuch verzeichneten Bürger unberücksichtigt.

7.4

Des Weiteren wird der Durchgangsverkehr nicht nachvollziehbar zu gering eingeschätzt. Die angegebenen Zahlen sind haarsträubend. So wird für den Durchgangsverkehr bei Schwerlastzügen von einem Anteil von 70 % ausgegangen. Das bedeutet, dass von ca. 2000 SV/d täglich ca. 600 SV in die Innenstadt fahren. Das muss wohl nicht gesondert kommentiert werden.

Vom Gesamtverkehr werden für den Durchgangsverkehr 3300 – 3800 Fahrzeuge/d angenommen. Wenn man davon die 2000 Schwerlastzüge abzieht, bleiben weniger als 2000 Pkw und Kleinlaster als Durchgangsverkehr, d.h. ca. 17000 Pkw fahren täglich in oder aus der Innenstadt. Auch das bedarf keines Kommentars.

7.5

Die sogenannte und rechtlich irrelevante Bürgerbefragung wird wider besseren Wissens wiederholt als erwähnenswert betrachtet, die rechtlich relevante Einwohnerbefragung wird dagegen ignoriert.

Abwägung

7. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise zu berücksichtigen.

7.1 Die Zielstellungen der Lärmaktionsplanung werden in Kapitel 4 beschrieben. Hier sind konkrete Betroffenheitsschwellwerte genannt, welche möglichst unterschritten werden sollen. Die entsprechenden Aussagen werden nochmals präzisiert.

7.2 Im Lärmaktionsplan werden die vorliegenden Untersuchungen zur Ortsumgehung zusammengefasst. Dies betrifft insbesondere die Verkehrs- und Schallschutzgutachten. Anschließend erfolgte eine Bewertung aus Sicht der Lärminderung. Diese hat gezeigt, dass die möglichen Entlastungspotenziale durch die bisher untersuchten Varianten nicht ausreichend abgeschöpft werden.

7.3 Bei der Bewertung der Betroffenheiten ist zu beachten, dass die Einwohner eines Hauses gleichmäßig auf alle Fassaden (Hausseiten) des Hauses verteilt werden. Die hohen Belastungen treten jedoch zumeist nur an einer Fassade auf. Am Beispiel der Blockbebauung in der Röbeler Chaussee sind die Effekte gut nachvollziehbar. Die straßenzugewandte Seite weist hohe Lärmpegel auf. Auf der Rückseite bestehen hingegen keine relevanten Betroffenheiten.

7.4 Die Informationen zum Durchgangsverkehr stammen aus der Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung. Die entsprechenden Angaben beziehen sich auf das komplette Stadtgebiet. Der Quelle-Ziel-Verkehr hat entsprechend nicht ausschließlich seinen Ursprung / sein Ziel in der Altstadt. Vielmehr ist jede Fahrt, die in Waren startet oder endet und die Stadtgrenze passiert dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen. Darüber hinaus werden die Hauptverkehrsstraßen in nicht unerheblichem Umfang durch den Binnenverkehr genutzt.

7.5 Die Bürgerbefragung wird lediglich im Rahmen der Sachstandsanalyse erwähnt. Auf die fachliche Bewertung der Ortsumgehung hat diese keinen Einfluss.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

7.6 Dieser Entwurf zum LAP III stellt in dieser Fassung eine Rücksichtslosigkeit gegenüber den permanent einem gesundheitsgefährdendem Verkehrslärm ausgesetzten Einwohnern dar, denn es werden keine effektiven Lärminderungsmaßnahmen angestrebt.

7.7 Ich fordere deshalb, und ich befinde mich im Einklang mit tausenden Warener Bürgern, die Aufnahme der Ortsumgehung als vorrangige Maßnahme zur Lärminderung an der B192 in den Lärmaktionsplan Stufe 3.

Ich verweise dabei auf das BISchG und den Beschluss der Stadtvertreter vom Juni 2017.

Waren, den 27.06.2018



Abwägung

7.6 Der Lärmaktionsplan beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmen, welche einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung in der Stadt Waren leisten können.

7.7 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

Von: [REDACTED]
An: "umwelt-forsten@waren-mueritz.de" <umwelt-forsten@waren-mueritz.de>
Datum: 29.06.2018 11:40
Betreff: Lärmaktionsplan - Zuarbeit

8.

Sehr geehrte Damen und Herren,

kurz und knapp möchte ich hier der großen Angst sehr vieler Warener Bürger Ausdruck verleihen.

Ich verweise dazu auch auf meinen Artikel im Nordkurier, den ich im Anhang beifüge.

8.1

Mit einer Aufnahme der viel diskutierten Ortsumfahrung in den Lärmaktionsplan und damit einer generellen Befürwortung würde die Stadt alle weiteren Einflußmöglichkeiten auf Entscheidungen bzgl. des Trassenverlaufes usw. aus der Hand geben. Der Bund als Geldgeber würde die aus seiner Sicht günstigste Variante festlegen.

Mittlerweile dürfte als sicher gelten, dass die einzige Trassenvariante mit Aussicht auf Genehmigungsfähigkeit die Brücke über den Tiefwareensee sein wird. Dies wurde hinreichend diskutiert und konnte auch durch die neue innerstädtische Variante des Dresdner Projektierungsbüros nicht entkräftet werden.

8.2

Diese Brücke ist es aber, an der sich "die Geister scheiden"... Außer einigen Bürgern, die an der Mozart- und Strelitzer Straße wohnen, und direkt vom Straßenlärm betroffen sind, will sie niemand! Dies ist nur allzu verständlich!

Die Umsetzung eines derartigen Projektes würde mit einer Umweltzerstörung einhergehen, wie sie - zumindest in unserer Region - bisher beispiellos ist! Eines der schönsten Naherholungsgebiete Warens würde durchschnitten, verlärm und damit unwiederbringlich zerstört werden. Die Lärmemission der dann sicherlich mit 70 km/h oder mehr zugelassenen Straßenbrücke dürfte gewaltig sein. (Man kann sie dies ganz gut zB. an der Warnowtalbrücke südlich von Rostock oder an der Petersdorfer Brücke (als sie noch voll funktionsfähig war) veranschaulichen). Der Straßenlärm dürfte die Ruhe am gesamten Tiefwareensee und weit darüber hinaus zerstören. Da der Schall sich über Wasserflächen ungehindert ausbreiten kann, wäre sogar Warens Altstadt davon betroffen. Lärmschutzmaßnahmen an der Brücke selber wären konstruktionsbedingt, zB. aufgrund einzuhaltender Bauhöhen (Vogelschutz) nur begrenzt und mit bescheidenem Effekt möglich.

8.3

Dieser Sachverhalt sollte bei der Entscheidung der Stadtvertreter zum Lärmaktionsplan unbedingt berücksichtigt werden! Wollen wir unsere schöne Natur für unsere Nachkommen und zum Wohle der Stadt (Tourismus! Kurort! Heilbad!...) erhalten oder zugunsten eines weiter steigenden und eigentlich nicht gewollten Güterverkehrs auf unseren Straßen opfern...?!

8.4

Ich erlaube mir noch eine kurze Bemerkung zur Lärmbelastung unserer betroffenen Bürger an der B192-Trasse.

Natürlich möchte niemand gern an solch einer lauten Straße wohnen. Ich habe vollstes Verständnis dafür, wenn sich Anwohner gegen den Krach zur Wehr setzen! Leider ist es nun einmal so, dass die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten in unserer modernen lauten Zeit sehr unterschiedlich sein kann. Dies trifft wohl für fast alle Städte zu, die von einer wichtigen Verkehrsader durchzogen sind. Ganz zu schweigen vom Lärm in unseren

Abwägung

8. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

8.1 Aufgrund der bestehenden gesundheitsrelevanten Betroffenheiten sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung alle denkbaren Handlungsoptionen ergebnisoffen zu prüfen. Der Bund als potenzieller Geldgeber ist tatsächlich ein wichtiger Akteur, allerdings nicht der Einzige. Sofern sich die Alternativvariante tatsächlich als effektiv erweist, sind die Realisierungsmöglichkeiten mit den Bundes- und Landesbehörden zu diskutieren.

8.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

8.3 Statement, kein Abwägungsbedarf.

8.4 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen

Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme
Nr.

Abwägung

- 8.5 Großstädten, der das Warener Problem weit in den Schatten stellen dürfte...
- Allerdings ist es fragwürdig und m.E. reine Polemik, hier die Gefahr einer gesundheitlichen Gefährdung herauf zu beschwören!
Die errechneten grenzwertüberschreitenden Werte beziehen sich auf Orte vor den Gebäuden direkt an der Straße.
Die Grenzwerte selber gelten für eine Dauerbelastung. Eine Gefährdung könnte also höchstens eintreten, wenn sich ein Mensch ständig an der Straße aufhalten würde... Dies käme vielleicht eher für den Briefträger infrage als für die dort wohnhaften Bürger...
Menschen, die sich seitlich oder gar hinter den Gebäuden aufhalten, unterliegen einer erheblich geringeren Lärmbelastung.
Für den Lärm innerhalb der Gebäude bei geschlossenen Fenstern kommt eine Grenzwertüberschreitung generell nicht infrage.
Mit geöffnetem Fenster zur Straße hin wird man es selbst in ruhigeren Gegenden kaum längere Zeit aushalten...
Es sei noch erwähnt, dass die errechneten Schallpegelwerte in der Regel weit über den tatsächlich gemessenen liegen. Die Berechnungsmodelle sind so angelegt, um zugunsten der Betroffenen ein "Sicherheitspolster" zu haben.
Die bei uns geltenden Grenzwerte selber haben einen empfehlenden Charakter und sind nicht gesetzlich verpflichtend.

8.5 Diese Aussagen sind in dieser Form nicht zutreffend. Die Anwohner in der Mozartstraße, Röbeler Chaussee sowie Strelitzer Straße sind gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen ausgesetzt. Eine Reduzierung der Lärmpegel ist dringend geboten. Die in Deutschland geltenden Grenzwerte z. B. der 16. BImSchV sind verpflichtend einzuhalten. Allerdings gelten diese ausschließlich für den Neubau bzw. die wesentliche Änderung einer Straße. Für bestehende Straßen existieren keine entsprechenden Grenzwerte.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

9.

| | |
|----------------------|------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | Arzt |
| 05. Juli 2018 | |
| BM: | |
| Amtsleiter: | 719 |

60.673

Waren, 1.7.2018

Widerlegung / Eingabe
zum LAP Stufe III

ll.
25.07
11

9.1

1. Der Bescheid der Stadtvertretung Warens vom Juli 2017 über die Wiederumsetzung einer Ortsumgehung in den neuen LAP III wurde nicht realisiert.
Das war im übrigen die öffentliche Meinung / der Wille des Bürgermeisters seit 2014 für seine „Aktivitäten“ gegenüber der Landesregierung nach dem Bürgervotum von 2013. Warum braucht keine neuen Untersuchungen über neue Stadtkernnahe Trassen sondern endlich eine Ortsumgehung. 2013 gab es dafür 6 Varianten!

9.2

2. Die Zahl der „betroffenen Menschen“, die entlang der innerörtlichen B-192 wohnen, wird mit 676 am Tag u. 688 in der Nacht angegeben.
Diese Anzahl kann niemals stimmen! Allein in der Koserstr. wohnen lt. Einwohnermeldedaten vom 28.6.2018 415 und in der Zobelstr. (Fußgängerübergang Völkstedt bis T. Mann-Str.) 278 Einwohner. Alle Wohnungen haben immer auf einer Seite Kontakt zur B-792 und damit sind alle keiner vom Lärm betroffen!

Abwägung

9. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

9.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Die bisher untersuchten Varianten berücksichtigen die Zielstellungen einer maximalen Verlagerung des Kfz-Verkehrs sowie der Lärminderung nicht ausreichend.

9.2 Gemäß den Berechnungsvorschriften zur Lärmkartierung (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS) sind die Einwohner eines Hauses gleichmäßig auf alle Fassaden (Hausseiten) des Hauses zu verteilen. Entsprechend werden der straßenzugewandten Seite jeweils nur ein Teil der Einwohner zugewiesen. Diese Methodik ist vorgeschrieben und wird bundesweit angewendet.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

- Nr. *Wieso werden also solche Zahlen rechnerische (geschätzt) ermittelt und nicht der Realität angepasst?*
- 9.3 *3, 6 erscheint mir unverständlich, weshalb vom LAP I (2010) bis LAP II (2018) bei annähernd konstanter Einwohnerzahl und zunehmendem Verkehr die Anzahl der vom Lärm (und Feinstaub) betroffenen Einwohner eine rückläufige Tendenz aufweisen: 50 gab es 2010 Belastungen*
a) mit L von 00.00-24.00 Uhr
2439 Bewohner > 65 dB(A)
b) mit L Night 22.00-06.00 Uhr
2475 Bewohner > 55 dB(A)
(im Vergleich zu den Zahlen Punkt 1)
Ich sehe das als eine „Manipulation“ von Werten, die je nach Bedarf von dem beauftragten Messbüro angegeben werden.
- 9.4 *Durch die zuständigen Verantwortlichen in der Stadtverwaltung Wares sollte endlich für die Bürger und u. Bewohner ein reales Konzept vorgelegt werden! Es kann nicht sein, daß seit 1993 (25 Jahre!!!) von der notwendigen Umgehung bei den meisten Stadtverkehrsprojekten gesprochen wird, aber für kein Gemeinwohlbedürfnis gegen Lärm nichts desbezügliches realisiert wird.*

Abwägung

9.3 Die Informationen zur Bestandssituation wurden im Lärmaktionsplan lediglich ausgewertet. Grundlage bildet die vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) bereitgestellte Lärmkartierung. Hinsichtlich der für die Lärmaktionsplanung relevanten Betroffenheitsschwerpunkte kommen die Lärmaktionspläne Stufe 1, 2 und 3 zu den gleichen Ergebnissen.

9.4 Der Lärmaktionsplan beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmen, welche einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung in der Stadt Waren leisten können. Zudem beschäftigt sich der Lärmaktionsplan intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Stellungnahmen

Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

10.

10.1

Stellungnahme [REDACTED] zum Lärmaktionsplan III

Der Entwurf des LAP III ist gut durchdacht und enthält viele sinnvolle Vorschläge, die die Lärmbelastigung in der Gemeinde verringern. Vor allem sind viele Maßnahmen aufgelistet, die rasch durchführbar und kostengünstig sind. Auch mittelfristige Maßnahmen werden vorgeschlagen.

10.2

[REDACTED] befürwortet ausdrücklich ein Tempolimit von 30 km/h auf der B192 für alle Fahrzeuge rund um die Uhr, den Umbau der Ortseingänge zu Kreisverkehren, die Begrünung an der Röbbeler Chaussee sowie ein verbessertes Angebot im ÖPNV inklusive des regionalen Bahnverkehrs. Wir unterstützen ebenfalls die Handlungsempfehlungen für das Ergänzungsstraßennetz, insbesondere die Verkehrsberuhigung (inklusive Einführung des Tempolimits von 30 km/h) und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr.

10.3

Zusätzlich schlagen wir vor, an den Ortseingängen sogenannte Park&Ride Abstellplätze für Pkws zu schaffen mit einem regelmäßigen Shuttle-Verkehr ins Zentrum und zurück. Diese Stellplätze und der Transport in die Stadtmitte müssen unserer Meinung nach kostenlos oder zumindest deutlich günstiger sein als die Parkgebühren in der Altstadt. Eine Abgabestelle für Einkäufe, die von den Bussen zu den Parkplätzen gefahren werden, wird den Besuchern der Altstadt das P&R-Angebot noch schmackhafter machen. Auch Ausleihstationen für Räder und E-Bikes an diesen Parkplätzen sind denkbar.

10.4

Wir vermissen aber Prognosen zur Entwicklung des Lkw-Verkehrs, da ab 1. Juli diesen Jahres auch die Bundesstraßen mit Maut belegt werden und wenn die Ortsumgehung Mirow laut Straßenbauamt Neustrelitz spätestens 2024 in Betrieb genommen wird.

10.5

Die Errichtung von Lärmschutzwänden wird im Entwurf zwar genannt, aber als wenig praktikabel bezeichnet. Wir sehen die Möglichkeit, an etliche Stellen entlang der B192 solche zu errichten, wenn man die Plexiglasvariante wählt, die auf dem Papenberg schon existiert und sehr gut funktioniert.

10.6

Eine sogenannte innerstädtische Ortsumgehung, also Spanglenlösung im Westen und Neubau einer Straße parallel zur Strelitzer Straße, halten wir für wenig sinnvoll. Zum einen wird der Bund diese Lösung nicht finanzieren, zum anderen entstehen für den Ziel- und Quellverkehr längere Umwege. Dieser Verkehr macht immerhin zwischen 67 und 83 Prozent des gesamten Verkehrs aus.

10.7

Eine Ortsumgehung mit einer Brücke über den Tiefwareensee lehnen wir aus vielerlei Gründen ab. Erstens gab es dazu ein Bürgervotum, das alle möglichen Ortsumgehungen ablehnte, zweitens wird eine Brücke nur einen geringen Teil des Verkehrs aus der Stadt verlegen, drittens ist die geplante Geschwindigkeit von 100km/h eine zusätzliche Lärmquelle. Die Zerstörung von wertvoller Natur in einem bei Einheimischen wie Touristen beliebten Naherholungsgebiet ist das bedeutendste Argument gegen eine derartige Ortsumgehung.

[REDACTED] Waren, 3. 7. 2018

Abwägung

10. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

10.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

10.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

10.3 Ein entsprechendes Park&Ride-Angebot funktioniert nur, mit einem hohen Nutzungsdruck auf die Verkehrsteilnehmer (hohe Parkgebühren und / oder Stellplatzknappheit). Die Umsetzung entsprechender Angebote in Klein- und Mittelstädten ist schwierig. Angesichts der Rahmenbedingungen sind entsprechende Angebote für die Stadt Waren (Müritz) aktuell eher ungeeignet. Ziel des Lärmaktionsplanes ist es, dass entsprechende Kfz-Fahrten gar nicht erst entstehen bzw. komplett substituiert werden.

10.4 Die Auswirkungen der Lkw-Maut sind aktuell noch nicht absehbar und in den kommenden Jahren zu evaluieren. Hierzu können die Informationen der Dauerzählstelle im Zuge der der B 192 östlich von Waren (Müritz) genutzt werden.

10.5 Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist in angebauten Straßen innerorts lediglich im Ausnahmefall möglich. Im Lärmaktionsplan wurden Handlungsoptionen für städtebaulich integrierte Lärmschutzeinrichtungen dargestellt.

10.6 Statement, kein Abwägungsbedarf.

10.7 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

11. **Von:** 'Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten
An: Müller, Rafael
Datum: 04.07.2018 13:22
Betreff: Wtrt: Lärm Aktionsplan
Anlagen: Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten.vcf

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
SG 6.67 - Umwelt / Forsten

Tel.: (+49) 3991 177-670
Fax: (+49) 3991 177-4670
eMail: umwelt-forsten@waren-mueritz.de

04.07.2018 09:47 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren,

11.1 hiermit beantrage ich, keine Ortsumgehung in den Lärmaktionsplan aufzunehmen!
Auch das nunmehr dritte Lärmschutzgutachten ist zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Ortsumgehung keinen positiven Effekt auf den Lärm dieser Stadt hat.

11.2 Bezüglich dieses Themas ist es wichtig, nicht auf eine laute kleine Minderheit zu hören! Sondern statt dessen das Votum der Mehrheit zu akzeptieren, die jetzt schweigend darauf vertraut, dass die Politik diese Entscheidung akzeptiert!

11.3 Jedoch sollten die effektiv lärmindernden Aktivitäten Beachtung finden! Möglichst zeitnah sollte Tempo 30 für diese Stadt festgeschrieben, Lärmschutzwände in halber Höhe errichtet und Kreisverkehre geplant werden. Desweiteren sollte es eine geschickte lärmindernde Verkehrsführung innerhalb der Stadt unter Einbeziehung des städtischen Nahverkehrs geben.

Die Stadt Waren sollte in diesen Aktivitäten ihre Chance sehen, für zukünftige Generationen und Besucher eine lebenswerte, grüne, ökologisch zukunftssträchtige Stadt zu bieten und sich nicht von überörtlichen wirtschaftlichen Interessen zerstören lassen!

Mit freundlichen Grüßen

Abwägung

11. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

11.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

11.2 Entsprechende Maßnahmen sind bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

11.3 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

60.67.1

| Lfd. Nr. | Stellungnahme | Abwägung |
|----------|---|----------|
| 12. | <div style="background-color: #cccccc; width: 100px; height: 15px; margin-bottom: 5px;"></div> <p>Stadt Waren(Müritz) Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung Zum Amtsbrink 1 17192 Waren(Müritz)</p> | |

EINGEGANGEN

06.07.2018

05.07.18

ll.

08.07.18

Abwägung

12. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

Waren, den 05.07.2018

Betreff: Stellungnahme zum ausliegenden Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

- 12.1 zunächst möchte ich meinen persönlichen Unwillen darüber zum Ausdruck bringen, dass das vorliegende Entwurfsdokument nicht auf den gegenwärtig vorliegenden Ausgangsdaten basiert und somit eine Aussage simuliert, die die Bürger irritiert und eine Verharmlosung der Lärmsituation vortäuschen soll.
- 12.2 Worin ist diese Annahme begründet:
1. In dem Entwurf wird durch die scheinbaren „Experten“ aus Dresden mit Zahlen von **berechneten Betroffenen** experimentiert, obwohl die tatsächlich **betroffenen Bürger** eine extrem höhere Zahl von Menschen darstellt (ca. das 4-Fache). Diese Zahlen liegen vor und hätten seitens der Stadtverwaltung ordnungsgemäß dem Unternehmen zugearbeitet werden müssen.
 2. Das LUNG hat in den Jahren 2015 und 2016 in der Ortsdurchfahrt von Waren Lärmmessungen und Verkehrszählungen durchgeführt. Die Ergebnisse liegen der Stadtverwaltung vor und hätten zwingend dem Unternehmen zur Verfügung gestellt werden, und Bestandteil des Entwurfes werden müssen.
 - 12.3 3. Die Stadtvertretung hat bereits am 19.07.2017 beschlossen, dass die „Ortsumgehung B 192 Waren“ als strategische Lärmschutzmaßnahme in den Entwurf aufzunehmen ist. Dieser zwingenden Rechtslage hat sich die Verwaltung widersetzt und legt nunmehr einen Entwurf vor, der nicht einmal auf die Beschlusslage des Stadtparlamentes eingeht.
 - 12.4 4. Der Entwurf geht darüber hinaus von Verkehrsströmen aus, die sowohl

12.1 Der Lärmaktionsplan basiert auf der Lärmkartierung des LUNG-MV aus dem Jahr 2017. Aktuellere Informationen liegen nicht vor.

12.2 Die Methodik der Berechnung der Lärmbetroffenheiten im Rahmen der Lärmkartierung erfolgte nach bundesweit einheitlichen Vorgaben durch das LUNG-MV. Diese Informationen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu verwenden und wurden entsprechend statistisch ausgewertet.

12.3 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

das Zählergebnis des LUNG aus den Jahren 2015 und 2016 als auch die veröffentlichte Prognose des Bundesverkehrsministeriums missachtet. Das Bundesverkehrsministerium hat in seiner letzten Verkehrsprognose mitgeteilt, dass der Lkw-Verkehr um 39 % und der Pkw-Verkehr um 10 % bis 2030 zunehmen werden. Diese Aussage findet im Entwurf keine Erwähnung, ist jedoch für die Verkehrsentwicklung in Waren von immenser Bedeutung.

Diese Vorbemerkungen sind aus meiner Sicht zwingend notwendig, damit der Entwurf des Lärmaktionsplanes in der jetzigen Fassung auch richtig eingeordnet werden kann.

12.5

Bei allen vorausgegangenen Untersuchungen und unter Einbeziehung notwendiger Fachleute, ist über die Jahre hinweg eine alleinige Aussage von bleibendem Bestand geblieben und diese heißt:
Eine effektive Lärmreduzierung auf der Ortsdurchfahrt der B 192 durch Waren ist nur zu erreichen durch die Kombination einer Ortsumgehung verbunden mit weiteren innerstädtischen Lärmreduzierungsmaßnahmen. Nur so kann der Schwerlastverkehr als Hauptverursacher von Lärm, aus der Stadt verbannt werden.

Diese Aussage lässt sich jedoch leider im Entwurf des vorliegenden Lärmaktionsplanes nicht finden.

Hiermit fordere ich:

- 1. Die strikte Umsetzung des Beschlusses Nr. 2017/0614 der Stadtvertretung von Waren vom 19.07.2017 und damit verbunden die Aufnahme der „Ortsumgehung B 192 Waren“ als strategische Lärmschutzmaßnahme in den Lärmaktionsplan Stufe 3 als die wichtigste der Maßnahmen.

- 2. Da die Umsetzung dieser Maßnahme nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt liegt, **fordere** ich die sofortige Bedarfsmeldung durch den Bürgermeister bei der Landesregierung, damit von dort die Aufnahme der Ortsumgehung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes beantragt werden kann.

12.6

- 3. Darüber hinaus **fordere** ich die ersatzlose Streichung der Ziffer 1.9 im Entwurf der Maßnahmetabelle des Lärmaktionsplanes.

12.7

- 4. Alle weiteren, in der Maßnahmetabelle aufgeführten Einzelmaßnahmen, halte ich nach weiterer Beratung in den Fachausschüssen (zur örtlichen

Abwägung

12.4 Bei den zitierten Werten handelt es sich um die Prognose der deutschlandweiten Gesamtfahrleistungen. Diese sind nicht eins zu eins auf die Ortsdurchfahrt Waren (Müritz) übertragbar. Der überwiegende Teil der Verkehrszunahmen wird in den großen Ballungsräumen sowie auf den Autobahnen stattfinden. Im strukturschwachen ländlichen Raum ist nicht von derartigen Zunahmen auszugehen.

12.5 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

12.6 Hierbei handelt es sich um eine zentrale Maßnahme zur Prüfung der Verlagerungsmöglichkeiten des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz) heraus. Gerade diese Maßnahme trägt dazu bei, die genannten Verbesserungen zu erreichen, weil sie auf eine größtmögliche Verkehrsreduktion in den kritischen Bereichen abzielt. Eine Streichung ist daher nicht zielführend.

12.7 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen

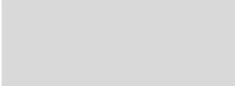
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

Abwägung

Anpassung sowie Sicherung des notwendigen Finanzbedarfs) und Beschlussfassung in der Stadtvertretung, für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit einer Ortsumgehung die Lärmreduzierung unter das Maß der Grenzwerte von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht sichern.

Mit freundlichem Gruß



Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

13.



Stadtverwaltung Waren
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren(Müritz)

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes

Sehr geehrten Damen und Herren,

13.1

Nach Durchsicht des Entwurfs im Internet haben wir feststellen müssen, dass die Ortsumgehung, wie bereits in einem Beschluss der Stadtvertretung festgelegt, nicht im Entwurf enthalten ist.
Wir fordern deshalb die Aufnahme einer Ortsumgehung in den Lärmaktionsplan.
Ohne diese wird Waren bei der sich kurzfristig ergebenden und bereits prognostizierten Verkehrssituation zu einem verlärmten und luftverschmutzten Städtchen absinken, in dem keiner mehr wohnen möchte, auch unsere Urlauber nicht mehr.

Waren, den 05.07.2018

Mit freundlichen Grüßen



60.67.4

EINGEGANGEN

06. JULI 2018

6067 5

09.07.18. V.D.

HL
09.07.
18

Abwägung

13. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

13.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

| Lfd. Nr. | Stellungnahme | Abwägung |
|----------|---|---|
| 14. | <p>60.67.1</p> <p>EINGEGANGEN 06. JULI 2018 60.67.1 08.07.18 (V)</p> <p>60. 09.07. 18</p> <p>Stadtverwaltung Waren Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung Zum Amtsbrink 1 17192 Waren(Müritz)</p> | 14. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen. |
| 14.1 | <p>Waren, den 06.07.-2018</p> <p>Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes</p> <p>Sehr geehrten Damen und Herren,</p> <p>Nach Durchsicht des Entwurfs im Internet haben wir feststellen müssen, dass die Ortsumgebung, wie bereits im Beschluss der Stadtvertretung vom Juli 2017 festgelegt, nicht im Entwurf enthalten ist. Wir fördern deshalb die Aufnahme einer Ortsumgebung in den Lärmaktionsplan. Mit keinem Recht der Welt können Sie rechtfertigen, dass unsere Kinder täglich diesem unerträglichen und gesundheitsschädlichen Lärm, Feinstaub sowie der damit verbundenen Stickoxydbelastung ausgesetzt sind. Werden Sie Ihrer Verantwortung gerecht und sorgen Sie dafür, dass der Schwerlastverkehr aus der Stadt verschwindet und Ruhe sowie saubere Luft, wie es sich für einen Luftkurort gehört, in Waren Einzug halten. Es ist wissenschaftlich belegt, dass Menschen, die unter solchen Bedingungen wie wir sie in Waren gegenwärtig haben, eine wesentlich geringere Lebenserwartung haben, häufiger an Herz- und Kreislauferkrankungen leiden und insbesondere unsere Kinder von frühester Jugend an mit erheblichen Defiziten aufwachsen.</p> <p>Wir hoffen, dass wir im Namen aller Eltern der Stadt sprechen und sehen es als Ihre vordringlichste Pflicht, dass Sie alles erdenklich mögliche unternehmen, damit eine Ortsumgebung in den BVWP aufgenommen werden kann. Zunächst bedarf es dazu jedoch erst einmal einen Lärmaktionsplan mit der Ortsumgebung.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p> | 14.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgebung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgebung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes. |

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

Von: Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten
An: Müller, Rafael
Datum: 11.07.2018 15:35
Betreff: Writ: Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz)
Anlagen: Abb 26 b.jpg; Abb 26.jpg; Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten.vcf

15.

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
SG 6.67 - Umwelt / Forsten

Tel.: (+49) 3991 177-670
Fax: (+49) 3991 177-4670
eMail: umwelt-forsten@waren-mueritz.de

11.07.2018 15:03 >>>

Sehr geehrter Herr Müller,

ich möchte hiermit meine Bedenken zum Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz) (Fortschreibung 2017 / 2018 (Stufe 3) Entwurf Abschlussbericht) äußern.

15.1

Auf Seite 56 befindet sich Abbildung 26 mit der „Alternativvariante städtebaulich integrierten Ortskernumgehung“.

Wenn diese Variante umgesetzt werden sollte, dann wird der gesamte Schwerlastverkehr aus und in Richtung Neubrandenburg, der ein Ziel im Gewerbegebiet Ost hat (z.B. Team-Baucenter, Famila, Obi, Müritz-Zink, Mercedes-Autohaus, VW-Autohaus, Opel-Autohaus, Ford-Autohaus, BMW-Autohaus, Renault-Autohaus, Dachdecker-Einkauf Nord, ALDI usw. durch das Wohngebiet Kiebitzberg mit Tempo 30 Zone und entlang an 2 Kinderspielplätzen geleitet. (Abb. 26 b im Anhang - grün dargestellt)

Auch alle Privat-PKW aus Richtung Neubrandenburg, die im Gewerbegebiet Ost ihre Einkäufe tätigen möchten, würden dann durch das Wohngebiet Kiebitzberg geleitet werden.

Dies würde zu einer enormen Lärm-Belastung statt zu einer Entlastung führen.

15.2

Diese erhebliche Steigerung des Verkehrs würde auch ein erhebliche Gefahr für die Kinder auf den angrenzenden Spielplätzen und für Personen, die die Straße Zum Kiebitzberg zwischen Lindenstraße und Am Sander überqueren

Abwägung

15. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

15.1 Die skizzierte Anbindung erfolgt an den Straßenzug Zum Kiebitzberg. Dieser dient zur Abwicklung der Quell- und Zielverkehre des Gewerbegebietes. Eine Nutzung der Tempo-30-Zone ist weder vorgesehen, noch ergeben sich dadurch sinnvolle Fahrtrouten.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Straßenzug durch neue Verkehrsströme genutzt wird (Zu- und Abfluss Gewerbegebiet). Demgegenüber steht allerdings auch ein Wegfall bisher existierender Verkehrsströme (Verknüpfung westliches Stadtzentrum – B 192).

15.2 Im Rahmen der Detailplanungen ist je nach tatsächlich prognostiziertem Umfang der Zusatzverkehre u. a. für den Straßenzug Zum Kiebitzberg zu prüfen, welche weiteren Begleitmaßnahmen (Querungshilfen, Anpassung der Verkehrsorganisation etc.) notwendig und sinnvoll sind.

Stellungnahmen

Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

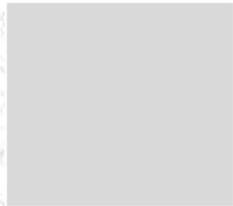
Lfd. Nr. **Stellungnahme**

wollen, darstellen.

15.3 Entlastet werden würde das Teilstück der Strelitzer Straße zwischen den Autohäusern VW, Opel, BMW, Ford und Mercedes, an dem sich kein einziges Wohnhaus befindet.

15.4 Ziel des Lärmaktionsplanes der Stadt Waren kann doch nicht sein, Anwohner zusätzlich mit Lärm und Verkehrsgefahren zu belasten statt sie zu entlasten.

Mit freundlichen Grüßen



Abwägung

15.3 Durch die skizzierte Ortskernumgehung ergibt sich für die gesamte Strelitzer Straße eine Entlastung. Auch im Verlauf des Straßenzuges Röbeler Chaussee / Mozartstraße ist durchgehend mit einer deutlichen Verkehrsabnahme zu rechnen.

15.4 Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Minimierung der gesundheitsrelevanten Lärmbetroffenheiten einschließlich erheblicher Belästigungen. Hierzu enthält der Lärmaktionsplan eine Vielzahl von Maßnahmen.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

Abwägung



Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme
Nr.

16.

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
SG 6.67 - Umwelt / Forsten

Tel.: (+49) 3991 177-670
Fax: (+49) 3991 177-4670
eMail: umwelt-forsten@waren-mueritz.de

>>> 'Stadt Waren (Mueritz) - Bau, Umwelt und Wirtschaftsfoerderung 13.07.2018 09:09 >>>

--

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung

Tel.: (+49) 3991 177-601
Fax: (+49) 3991 177-4600
eMail: bauamt@waren-mueritz.de

_____ schrieb am 11.07.2018 um 10:20 in Nachricht
<D9C6B62C09430B4499EED8413B8CD5D381B22159@V998SPWMVE2EP1.v998dpve.v998.intern>:

> Sehr geehrte Damen und Herren,
>
> ich möchte mich im Vorfeld der weiteren Beratungen des Lärmaktionsplans in
> den Gremien der Stadt auch gerne nochmals als Bürger in die Diskussion und im
> Rahmen der Möglichkeit der Anhörung zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 3
> einbringen und hoffe, dass einige meiner Gedanken Berücksichtigung im Plan
> finden oder aber zumindest bei der weiteren Argumentation einiger in der
> Öffentlichkeit strittiger Punkte helfen.
>
> Mir ist bewusst, dass der Lärmaktionsplan eine gesetzlich verpflichtende
> Aufgabe der Kommunen ist. Ein Plan ist in Wesentlichen nur für bestimmte von
> Verkehr hochfrequentierte Straßen anzufertigen. Gem. meiner Kenntnis trifft
> dieses für unsere Stadt lediglich auf die Ortsdurchfahrt B192 zu. Diese wurde
> somit auch in den Fokus der Betrachtung der aktuell debattierten Variante des
> Lärmaktionsplan gestellt und bestimmte Lösungsansätze zu den dort
> erarbeiteten Ergebnissen hierfür erarbeitet.
>
16.1 > Aus meiner Sicht suggeriert man in der Öffentlichkeit nunmehr damit das
> Bild, dass nur Anwohner der B192 unter Lärm bzw. einer erhöhten
> Geräuschkulisse leiden. Meiner Kenntnis nach konkret 300 betroffene Bürger

Abwägung

16. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

16.1 Es ist richtig, dass auch im Straßennetz mit einem Verkehrsaufkommen von unter 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr mit hoher Wahrscheinlichkeit gesundheitsrelevante Lärmbetroffenheiten zu verzeichnen sind. Allerdings liegen für die entsprechenden Straßen keine Bestandsinformationen aus der Lärmkartierung vor. Eine ortskonkrete Konzeption von Maßnahmen ist entsprechend nicht möglich. Allerdings werden über die gesamtstädtischen Maßnahmenansätze sowie die integrierte Lärminderungsstrategie auch für das nachgeordnete Straßennetz grundsätzliche Handlungsansätze beschrieben.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

- > mit einem Pegel über der gesundheitsgefährdenden Schallgrenze. Ich glaube
> jedoch, dass zum einen auch noch viele andere Bürger unserer Stadt unter den
> verschiedensten nicht im Lärmaktionsplan genannten anderen Schallemissionen
> leiden und zum anderen auch eine vergleichende Darstellung der Situation in
> anderen Städten mit einer ähnlich gelagerten Situation wie der B192 für mehr
> Verständnis und ggf. auch etwas Gelassenheit sorgen kann.
>
> Aus meiner Sicht sollte der Lärmaktionsplan daher weiter gefasst und
> ausgeführt werden.
>
>
- 16.2 > 1. Man sollte ggf. betrachten, wieviel der betroffenen 300 Bürger wie
> lange bereits in der gegenwärtigen Situation wohnen und wie sich die
> Situation gemessen am Geräuschpegel mit den verschiedensten Maßnahmen
> (Flüsterasphalt statt Kopfsteinpflaster in den 90iger Jahren, evtl.
> Verringerung des Geräuschpegels durch veränderte Motorentechnik, Absenkung
> der Gullis etc.) der letzten zwei Jahrzehnte evtl. verbessert hat. Dieses
> sollte dann ins Verhältnis zu den mit den aktuell diskutierten
> Handlungsempfehlungen zu erreichenden Ergebnissen gesetzt werden.
>
- 16.3 > 2. Man sollte ggf. schauen, wieviel der betroffenen 300 Bürger sich im
> Bewusstsein der Situation an der B192 sich für den gegenwärtigen Wohnstandort
> entscheiden haben. Nach meiner Kenntnis sind zum Beispiel gerade kürzlich
> zwei neue EFH in der Strelitzer Straße entstanden. Den Hausbesitzer dürfte
> die Situation und Diskussion um den Lärm bekannt sein.
>
- 16.4 > 3. Man sollte ggf. darstellen, wie hoch die anderen Geräuschkulissen
> sich in unserer Stadt auf die Lebensqualität der Menschen auswirken und
> wieviel Menschen davon betroffen sind. Hier exemplarisch genannt:
> Güterbahnverkehr an der Eisenbahnstrecke Berlin-Rostock, Wohnbebauung in
> unmittelbarer Nachbarschaft zur Getreidetrocknungsanlage in Warenschhof (bzw.
> auch anderen Industriebetrieben wie MMG etc.) oder aber auch natürliche
> Quellen wie die beiden Möwenkolonien am Hafen und dem Müritzeum. Auch hier
> gibt es Geräuschkulissen, welcher einen gewissen Pegel erreichen. Diesen kann
> man vergleichend auch im Lärmaktionsplan darstellen.
>
- 16.5 > 4. Man sollte ggf. exemplarisch mit aufführen, wie hoch die Belastung
> in anderen Städten „ganz normal“ ist, wo auch Ortsdurchfahrten oder aber nur
> Haupttrassen an Wohnbebauung vorbeiführen und wieviel Menschen beeinflusst
> leben.
>
- 16.6 > Somit wäre ein Lärmaktionsplan mit diesen weiterführenden Informationen für
> mich ein über die gesetzlichen Mindestanforderung hinausführender Plan,
> welcher vergleichend tatsächlich alle Lärmpegel der Stadt erfasst und eine
> objektivere Betrachtung auf die Stresssituationen in unserer Stadt unter dem
> Aspekt Lärm zulässt.
>
- 16.7 > Darüber hinaus sollte im Lärmaktionsplan nochmals explizit darauf
> hingewiesen werden, dass es sich bei der Darstellung der Situation und den
> daraus gegebenen Handlungsempfehlungen AUSSCHLIESSLICH um eine
> Lärmbeurteilung geht. Auswirkungen der aktuellen Handlungsempfehlungen auf
> Schadstoffausstoß, Emissionen, wirtschaftliche Faktoren werden nicht
> betrachtet und dargestellt. Diese können in einzelnen Fällen negativ sein!!!
> Für eine objektive und vernünftige Auswahl/Beschlussfassung/Umsetzung der
> einzelnen Handlungsempfehlungen sollte daher auch hierauf eingegangen werden.
> Ansonsten kommen ggf. Diskussionen zu diesen Punkten zu einem späteren

Abwägung

16.2 In den Kapiteln 2.4 und 2.5 wird sowohl auf den Umsetzungsstand der bisherigen Lärmaktionsplanung sowie auch auf weitere Maßnahmen mit lärmmindernden Effekten eingegangen. Ausgangspunkt für die Ableitung von Maßnahmen bildet jeweils die aktuelle Betroffenheitssituation. Die bisher umgesetzten Maßnahmen sind lediglich in sofern relevant, dass diese zur weiteren Lärminderung nicht mehr zur Verfügung stehen.

16.3 Im Lärmaktionsplan wird empfohlen, das Thema Lärm von Beginn an in die Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung zu integrieren. Dies beinhaltet auch eine Information zur Lärmsituation im Bereich des geplanten Baustandortes.

16.4 Um eine entsprechende Betrachtung durchführen zu können, müsste im Vorfeld eine gesamtstädtische Lärmkartierung aller genannten Quellen durch die Stadt Waren erfolgen. Diese ist mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden. Eine Pflicht besteht hierzu nicht.

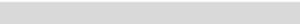
16.5 Die Höhe der Betroffenheiten in anderen Städten hat keinen Einfluss auf die Maßnahmenkonzeption in der Stadt Waren (Müritz).

16.6 Ein solcher Plan ist sicherlich sinnvoll, kann allerdings im Rahmen der aktuellen Bearbeitungsstufe nicht umgesetzt werden. Hierfür sind bereits im Vorfeld der Bearbeitung Grundsatzentscheidungen sowie zusätzliche Untersuchungen erforderlich.

16.7 Lärm Aspekte stehen im Fokus. Darüber hinaus wurden jedoch auch die Wechselwirkungen hinsichtlich der Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit, etc. im Sinne des integrierten Ansatzes berücksichtigt. Durch das Gutachterbüro wurden in der Vergangenheit u. a. auch eine Vielzahl von Luftreinhalteplänen bearbeitet.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

16.8 > Zeitpunkt auf...
>
> Im Übrigen bitte ich auch um Aufnahme einer Umgehungsstraße in einer noch zu
> bestimmenden Variante als strategische Handlungsempfehlung in den
> Lärmaktionsplan.
>
> Ich hoffe, Sie können meine Gedanken und Vorstellungen nachvollziehen. Ich
> würde mich freuen, wenn einige Punkte Berücksichtigung im Werk des
> Lärmaktionsplans bzw. den folgenden Beratungen finden.
>
> Gerne stehe ich jederzeit für Rückfragen zur Verfügung und verbleibe
>
>
>
> Mit freundlichen Grüßen
>
> 
>
>



Abwägung

16.8 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

17.

Kommentare zum Entwurf des Lärmaktionsplans III (LAP III)
17 Juli 2018

Wir halten die Handlungsempfehlungen im Entwurf des Lärmaktionsplans III (LAP III) der Stadt Waren (Müritz) grundsätzlich für richtig. Da wir vom Lärm im Ergänzungsstraßennetz betroffen sind, wollen wir uns spezifisch zu diesem Punkt äußern.

17.1

1. Wir begrüßen ausdrücklich, dass der LAP das Ergänzungsstraßennetz berücksichtigt (Kapitel 6.2). Wir wohnen in der Karl-Marx-Straße und sind mit den im LAP III vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden. Viele Anwohner der Karl-Marx-Straße hatten bereits die Stadtverwaltung aufgefordert, die höchstzulässige Geschwindigkeit in dieser Straße auf 30 km/h zu reduzieren, um den unerträglichen Straßenlärm zu mindern und die Verkehrssicherheit von Fußgängern, Rad- und Autofahrern zu erhöhen. Der LAP III liefert nun der Stadtverwaltung eine solide fachliche Begründung, um Tempo 30 endlich einzuführen.

17.2

2. Die Optimierung der Radverkehrsführung ist eine der vorgeschlagenen Maßnahmen gegen Lärm. Wir wollen darauf aufmerksam machen, dass für die Anwohner der Westsiedlung, die zum Bahnhof oder zu den verschiedenen Supermärkten wollen, Radfahren gefährlich geworden ist. Der Hauptgrund ist die hohe Geschwindigkeit des Verkehrs in den unten aufgelisteten Straßen:

- Warenhöfer Weg
- Karl-Marx-Straße
- Witzlebenstraße
- Springerstraße

Die Autos fahren sehr schnell, die Straßen sind unübersichtlich, es gibt keine Radwege, und der Bürgersteig ist an vielen Stellen relativ eng. Radfahrer müssen derzeit zwischen zwei unglücklichen Alternativen wählen:

- Auf der Straße fahren und dabei das eigene Leben riskieren oder
- auf dem Bürgersteig fahren und dabei Gefahr zu laufen, Fußgänger oder sich selbst zu gefährden. Erwachsene riskieren dazu noch eine Geldstrafe, da für sie Radfahren auf dem Gehweg unzulässig ist.

Wir bitten daher, Handlungsempfehlungen für die Optimierung der Radverkehrsführung in den o.g. Straßen in den LAP III aufzunehmen.

Abwägung

17. Die Stellungnahme ist zu berücksichtigen.

17.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Hinsichtlich der Tempo-30-Regelungen ist zu berücksichtigen, dass durch den Lärmaktionsplan lediglich eine Empfehlung erfolgt. Die abschließende Entscheidung bezüglich einer Umsetzung obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

17.2 Für die entsprechenden Straßenabschnitte ist im Lärmaktionsplan eine Tempo-30-Regelung vorgeschlagen worden. Diese dient u. a. auch einer Förderung des Radverkehrs. Die Konfliktgeschwindigkeiten reduzieren sich. Im zugehörigen Kapitel wird eine entsprechende Ergänzung der Argumentation vorgenommen. Weiterführende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

60.67.1

18.



| | |
|-----------------------|------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | Amt: |
| 17. Juli 2018 | |
| BM: | |
| Amtsleiter: <i>RG</i> | |

60,67 52

Lf.
17.07.
18

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

Stellungnahme zum Lärm Aktionsplan der Stadt Waren (Müritz) - Stufe III (Stand 14.06.2018)

18.1

zu 6.1.4 auf Seite 55 unter dem ersten Absatz (unter Abb. 25) bitte folgenden Text einfügen:
 ... Dennoch verbleiben aufgrund der hohen Anteile des Quert-, Ziel- und Binnenverkehrs vergleichsweise hohe Restverkehrsaufkommen in der bisherigen Ortsdurchfahrt.
 Aus diesen Gründen und um dem Ergebnis der Bürgerbeteiligung zur Ortsumgehung Waren Rechnung zu tragen wird der Bau einer Brücke über den Tiefwareensee ausdrücklich ausgeschlossen und planerisch nicht weiter verfolgt.

18.2

zu 6.1.4 (Seite 57) hinter dem letzten Absatz einfügen
 ... Die verkehrlichen und akustischen Wirkungen der skizzierten städtebaulich integrierten Ortskernumgehung sind hierfür detailliert zu untersuchen.
 In diese Untersuchung ist die Auswirkung der im Raumentwicklungsprogramm von Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg bereits vorgesehenen Anbindung der B 198 von Mirow an das Autobahnnetz bei Wittstock mit einzubeziehen. Ebenso muss der Einfluss der Bundesstraßenmaut mit untersucht werden.

18.3

zu 6.1.4 auf Seite 54, 3. Absatz bitte wie folgt abändern:
 ... Der Bau einer Ortsumgehung im Zuge der B 192 bietet **aus Sicht vieler Betroffener im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrt kaum** eine Möglichkeit zur Reduzierung der existierenden Lärmbelastungen entlang der jetzigen Verkehrsachse. Die Grundlagendaten zu den bisherigen Planungen für eine Umfahrung der Stadt Waren (Müritz) sind im Kapitel 2.5 zusammengestellt.
Anmerkung: Die Stadt sollte eine klare Position beziehen wie sie sich die weitere Entwicklung des überörtlichen Verkehrs innerhalb ihrer Stadtgrenzen wünscht und den Rahmen hierfür abstecken. Das ist ein klares Signal an die überregionale Politik und Verwaltung. Sonst kann es passieren, dass überörtliche Interessen zu Lasten unserer Heimatstadt durchgesetzt werden. Die von einigen Politikern diskutierte „Aufnahme der Ortsumgehung in den Lärmaktionsplan“ kommt einem Blankoscheck an überörtliche Lobbyisten gleich. Es muss klargestellt werden:

Abwägung

18. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

18.1 Im Rahmen des Lärmaktionsplanung erfolgt eine fachliche Bewertung der Untersuchungen zur Ortsumgehung. Das Votum des Bürgerentscheides ist für die Fachbewertung nicht ausschlaggebend.

18.2 Die entsprechenden Planungen sind sowohl der Stadt als auch dem Gutachter des Lärmaktionsplanes bekannt und wurden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt. Die Auswirkungen der Lkw-Maut sind in den kommenden Jahren zu evaluieren. Hierzu können die Informationen der Dauerzählstelle im Zuge der der B 192 östlich von Waren (Müritz) genutzt werden.

18.3 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen

Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

Aufgrund der schönen geographischen Lage unserer Heimatstadt ist der Bau einer Ortsumgehung kaum möglich. Alle bisher untersuchten Varianten der so genannten Ortsumgehung sind innerstädtische Varianten welche zusätzlichen Transitverkehr nicht um sondern durch unsere Stadt locken. Nach dem Bau stehen vor den Stadttoren plötzlich deutlich mehr Fahrzeuge (40-60 %). Das führt in Waren (Müritz) zu einer Zunahme des Lärms, zu einer stärkeren Luftverschmutzung und zu einer höheren Feinstaubbelastung innerhalb der Stadt. Insgesamt also zu einer Abnahme der Lebensqualität unserer Einwohner und unserer Gäste. Dafür würde die B 104 (über Stavenhagen, Teterow, Güstrow) die B 198 (über Mirow) und die Küstenautobahn entlastet.

Weitere Anregungen:

Oberstes Ziel aller Maßnahmen muss die Verstetigung des Verkehrsflusses sein.

- 18.5
- Einführung von Tempo 30 punktuell an den belasteten Stellen (offene Bauweise).
 - Untersuchung, ob die Tempo 30 Regelung in einem bestimmten Zeit Fenster ausgesetzt werden kann (z.B. zwischen 10:00 Uhr und 15:00 Uhr)
 - Im Bereich der geschlossenen Bebauung durch Wohnblöcke können die Zwischenräume zwischen den Blöcken geschlossen werden, um den Lärm dahinter fernzuhalten. Durch diese städtische Quartiergestaltung ist in diesen Abschnitten eventuell keine Tempo 30 Regelung auf der Röbeler Chaussee nötig.
- 18.6
- Optimierung der Ampelregelung
 - leistungsfähige, rechnergestützte Steuerung des Verkehrsflusses abhängig vom Verkehrsaufkommen
 - beachte auch den Binnenverkehr
- 18.7
- Die bereits in der dritten Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts beschlossenen Kreisverkehre an den Ortseingängen an der Röbeler Chaussee / Warendorfer Straße und an der Kreuzung Strelitzer Straße / Friedrich-Wilhelm-Raiffeisen-Straße sollten um einen zusätzlichen Kreisverkehr an der Gievitzer Straße auf Höhe des Bebauungsplanes Warendorf ergänzt werden.
- 18.8
- Die Stadt hat sich weiter entwickelt. Den überwiegend jungen Familien in den neuen Wohngebieten am Wiesengrund und Warendorf muss Vertrauensschutz in ihre Investitionen gegeben werden. In unmittelbarer Nähe der neuen Wohngebiete dürfen keine Schnellstraßen für den Transitverkehr errichtet werden!
- 18.9
- Pflüsterasphalt sollte in der gesamten Ortsdurchfahrt eingebaut werden. Diese Maßnahme kann im Zuge der turnusmäßigen Sanierungsarbeiten umgesetzt werden.

Abwägung

18.4 Die geschilderten Effekte entstehen vor allem dann, wenn durch die entsprechende Umgehungstrasse deutliche Fahrzeitgewinne entstehen. Bei einer städtebaulich integrierten Ortskernumgehung bilden derartige Effekte nicht das Hauptziel und sind entsprechend deutlich geringer ausgeprägt. Parallel ist zu beachten, dass durch die auf den vor- und nachgelagerten Abschnitten geplanten Ausbaumaßnahmen perspektivisch ein höherer Nutzungsdruck entsteht, welcher die aktuellen Probleme in der Stadt Waren noch verstärken kann.

18.5 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Die genaue zeitliche Abgrenzung der Geschwindigkeitsbegrenzungen ist im Rahmen des verkehrsrechtlichen Abwägungs- und Anordnungsverfahrens vorzunehmen. Hierbei können auch die Möglichkeiten einer Ausweitung auf den Gesamttag geprüft werden.

Die Schließung Potenziale einer Schließung von Baulücken werden im Lärmaktionsplan angesprochen. Um auch an der straßenzugewandten Fassade ein angemessenes Lärmniveau zu gewährleisten, sind jedoch weiterhin begleitende Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen erforderlich.

18.6 Die Möglichkeiten zur Abstimmung mehrerer Lichtsignalanlagen sind abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen (Knotenpunktabstand, Freigabezeiten etc.). Nach Aussage des Straßenbauamtes wurden die entsprechenden Regelungen geprüft und keine Optimierungspotenziale festgestellt.

18.7 Eine entsprechende Kreisverkehrslösung wurde bei der Konzeption der Erschließung des Wohngebietes bereits geprüft. Aus nachvollziehbaren Gründen bildet eine entsprechende Umgestaltung aus Sicht des Straßenbauamtes Neustrelitz keine geeignete Lösung.

18.8 Statement, kein Abwägungsbedarf.

18.9 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

**Lfd. Stellungnahme
Nr.**

EINGEGANGEN
17. JULI 2018
G. B. S.

19. Vorschläge zum Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz)

19.1 1. Lärmschutzwand Straße Am Müritzstadion / Rückbau der Ampelanlage PVM

- Zur Errichtung einer Lärmschutzwand ist in Waren Ost der Standort Am Müritzstadion 32 bis zur Einfahrt Netto-Markt geeignet.
- Die Häuser liegen dort zum Teil tiefer als die Straße. Dadurch sind die Reifen-, Brems- und Motorengeräusche besonders laut.
- Schließung der Einfahrt Am Pappelgrund - Ein- und Ausfahrt Wohngebiet über Shell-Tankstelle / Lindenweg und über Eichholzstraße (Einfahrt Musikschule) und Stadioneinfahrt bis Am Müritzstadion 1

19.2 2. Kreisverkehr

- Kreisverkehr Waren Ost
- Reduzierung von Ein- und Ausfahrten an der B 192 durch Errichtung eines Kreisverkehrs in Höhe Bowlingbahn / Einfahrt Shell- Tankstelle
- Dieser Kreisverkehr wäre Einfahrt für Mc-Donald, team-Tankstelle, team-Autohof, OBI, Netto-Markt, Bowlingbahn, Shell-Tankstelle und Ausfahrt für Famila, Aldi und Raiffeisenbank

19.3 - Kreisverkehr an der Musikschule

- Anbindung Gievitzer Straße (dann auch Richtung Neubrandenburg), Eichholzstraße (dann auch Richtung Stadt), Strelitzer Straße, Mecklenburger Straße

19.4 3. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h

- Um den Lärm entlang der B 192 zu reduzieren, muss dringend 30 km/h für PKW und LKW am Tag und in der Nacht durchgesetzt werden.
- Das Nachtfahrverbot für LKW sollte auch in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.

Abwägung

19. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise zu berücksichtigen.

19.1 Aufgrund des höheren Bebauungsabstandes sind die Möglichkeiten zur Errichtung einer klassischen Lärmschutzwand voraussichtlich nicht gegeben. Eine weitere Verbesserung der schalldämmenden Wirkung des Grünstreifens sollte geprüft werden. Der Bereich wird im Kapitel „Abschirmung / Seitenraumgestaltung“ bezüglich zusätzlicher lärmindernder Gestaltungselemente ergänzt.

19.2 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

19.3 Am Knotenpunkt Strelitzer Straße / Gievitzer Straße / Schweriner Damm sind die zur Verfügung stehenden Flächen für eine Umgestaltung zu einem kleinen Kreisverkehr nicht ausreichend. Sofern eine deutliche Reduzierung der Verkehrsaufkommen möglich ist, können die Rahmenbedingungen für einen Mikrokreisverkehr geprüft werden.

19.4 Die genaue zeitliche Abgrenzung der im Lärmaktionsplan empfohlenen Geschwindigkeitsbegrenzungen ist im Rahmen des verkehrsrechtlichen Abwägungs- und Anordnungsverfahrens vorzunehmen. Ein Nachtfahrverbot ist aufgrund der Bundesstraßenfunktion unter Berücksichtigung der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht realistisch umsetzbar.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

- 19.5 **4. Reduzierung der Straßenquerungen**
 - Fußgänger und Radfahrer dürfen die Geh- und Radwege in beiden Richtungen nutzen, um Straßenquerungen zu reduzieren.
- 19.6 **5. Geschwindigkeitskontrollen**
 - verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durch Polizei durchführen
 - Aufstellung mehrerer Blitzer im Stadtgebiet
- 19.7 **6. Problem innerstädtischer Verkehr**
 - **Untersuchung des Queer- und Zielverkehrs → Lenkung ändern durch Hinweisschilder / Straßenbeschilderung**
 Beispiele:
 - Die G.-Hauptmann-Allee muss wieder in Richtung Innenstadt für den Verkehr geöffnet werden (z.B. als Einbahnstraße). Ein sehr großer Anteil an Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen befinden sich zwischen G.-Hauptmann-Allee, Innenstadt, Müritzstraße bis zum Campingplatz Ecktannen. Durch diese Maßnahme kann der Abschnitt Mozartstraße bis zum Papenberg entlastet werden.
- 19.8 - Anfang der 90-er Jahre wurden die Gewerbegebiete Ost und West erschlossen. Es entstanden dort Einkaufszentren für Waren des täglichen Bedarfs. Dadurch hat der innerstädtische Verkehr massiv zugenommen. Ohne Ortsumgehung macht es doch keinen Sinn, Einkaufszentren an den Stadtrand zu bauen. Es sind nicht nur die Warener, die quer durch die Stadt fahren, um Lebensmittel einzukaufen. Von Jahr zu Jahr werden es auch immer mehr Urlauber, die Ferienwohnungen gemietet haben und als Selbstversorger am Stadtrand einkaufen.
 Wir müssen erreichen, dass die Warener und Gäste wohnortnah einkaufen (Hinweisschilder für Urlauber).

Abwägung

19.5 Eine Reduzierung der Straßenquerungen für den Fuß- und Radverkehr sowie eine durchgehende Beidrichtungsnutzung ist im Sinne der Förderung des Umweltverbundes sowie der Lärminderung kontraproduktiv.

19.6 Entsprechende Maßnahmen sind bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

19.7 Die Bündelung des Kfz-Verkehrs bildet eine wesentliche Zielstellung der gesamtstädtischen Lärminderung. Eine Verlagerung von Kfz-Verkehr in das angrenzende Neben- und Anliegerstraßennetz ist nicht zielführend.

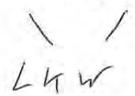
19.8 Die Zielstellung einer Schaffung möglichst kurzer Wege bildet einen wichtigen Baustein der integrierten Lärminderungsstrategie und ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes..

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

20.

- 20.1 - Einbahnstraßenregelung für die
Strelitzer Straße (Ostspange)
- 20.2 - Ampel Stadtrand überprüfen
(Schaltet auf Rot, auch wenn keine Fuß-
gänger oder Fahrzeuge in den Seitenstraßen
sind) Auslösung entgegen Fahrtrichtung
- 20.3 - Linksabbieger verbinden (Stolz, Bummli,
Mc Donalds, TERRY) LIDL, Netto


- 20.4 - gemeinsame Ein- und Ausfahrt LIDL und
Stolz, oder Anbindung über Stadtrand
- 20.5 - Kontrollen von des Lärmpegels und Auspuff-
geräuschen von getunten PKW und Motor-
rädern

Abwägung

20. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise zu berücksichtigen.

20.1 Eine Einbahnstraßenregelung in der Strelitzer Straße ist nicht zielführend. Einerseits werden damit die Kfz-Verkehre verteilt. Dies widerspricht der Bündelungsstrategie der Lärminderung. Zum anderen entstehen zusätzliche Umwege insbesondere für die Anlieger. Parallel wird im Verlauf von Einbahnstraßen aufgrund der wegfallenden Interaktionen mit dem Gegenverkehr häufig schneller gefahren.

20.2 Die Furten in den Nebenarmen Friedrich-Wilhelm-Raiffeisenstraße und Zum Kiebitzberg verfügen nicht über Anmeldetaster für den Fuß- und Radverkehr. Entsprechend ist eine Freigabe in jedem Umlauf unabdingbar.

20.3 Eine Unterbindung des Linksabbiegens ist aufgrund fehlender Alternativzufahrtsmöglichkeiten nicht möglich.

20.4 Die Ein- und Ausfahrten der Handelseinrichtungen sind im Rahmen der jeweiligen Bebauungsplanverfahren festgelegt worden. Eine nachträgliche Zusammenfassung ist nicht möglich.

20.5 Ein entsprechender Hinweis wird in den Lärmaktionsplan integriert.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. Stellungnahme

Waren, den 09.07.2018

EINGEGANGEN
17. JULI 2018
G.P. 64 S.

21. Stadt Waren (Müritz)
 Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
 Zimmer 2.13
 Zum Amtsbrink 1
 17192 Waren(Müritz)

Abwägung

21. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

Stellungnahme zum LAP III

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach Kenntnisnahme des vorliegenden Entwurfes des LAP Stufe III nehme ich wie folgt Stellung:

- 21.1 1. Wie bereits am 19.07.2017 in der Stadtvertretung beschlossen, soll die Ortsumgehung als wichtigste Maßnahme des Lärmschutzes in den vorliegenden Entwurf aufgenommen werden. Leider ist dies bisher nicht geschehen. Deshalb fordere ich hiermit die Aufnahme der Ortsumgehung in den LAP III und gleichzeitig die ersatzlose Streichung der Ziffer 1.9 aus dem Maßnahmeplan.
- 21.2 2. Alle ergänzend aufgeführten Maßnahmen einer minimalen Lärmreduzierung (z.B. Heckenbepflanzung, Baumbepflanzung, Verkehrsregulierung etc.), können nach Abstimmung in den Fachausschüssen der Stadtvertretung ergänzend realisiert werden.

21.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

21.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Mit freundlichem Gruß

Name

Anschrift



Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd.
Nr.

Stellungnahme

23.

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

EINGEGANGEN
17. JULI 2018
60.67 Sr.

Waren (Müritz), den 15.07.18

Bekanntmachung über die Beteiligung der Öffentlichkeit zum Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Folge möchten wir im Rahmen der öffentlichen Beteiligung Hinweise und Anregungen zum Entwurf des Abschlussberichtes des Lärmaktionsplanes der Stadt Waren (Müritz), Fortschreibung 2017/2018 (Stufe 3), geben.

Grundlage sind die diesbezüglichen Veröffentlichungen im Warener Wochenblatt und im Internett auf der Homepage der Stadt Waren (Müritz).

Grundsätzliches:

23.1

Wir begrüßen das Anliegen der Stadt Waren (Müritz), die Lärmbelastigung im Heilbad Waren (Müritz) im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung zu minimieren. Die derzeit starke Lärmbelastigung des Straßenverkehrs auf der B192 trifft natürlich uns als Bewohner und Wohnungseigentümer in der Hans-Beimler-Straß 2 insbesondere. Diese wird sich in Kürze auch nicht gravierend ändern lassen.

Hinweise und Anregungen aus unserer wohnortbezogenen Sicht zu den Maßnahmenempfehlungen aus dem o.g. Lärmaktionsplan:

23.2

1. Die Verbesserung des Verkehrsflusses ist generell zwingend notwendig. Entsprechend unserer Wahrnehmung ist neben dem generellen hohen Verkehrsaufkommen, insbesondere der stockende Verkehrsfluss eine Hauptursache für die Lärmbelastung. Das ständige Halten und Anfahren zwischen der Ampel Röbbeler Chaussee, der Bedarfsampel (Höhe Volksbad) und der Ampelanlage am Friedrich- Engels-Platz führt zwangsläufig zur Erhöhung der Lärmbelastung. Die Einordnung der genannten Bedarfsampel in die „grüne Welle“ zwischen den genannten Ampelkreuzungen ist zu prüfen. Derzeit scheint aus

Abwägung

23. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise zu berücksichtigen.

23.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

23.2 Die Möglichkeiten zur Abstimmung mehrerer Lichtsignalanlagen sind abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen (Knotenpunktabstand, Freigabezeiten etc.). Nach Aussage des Straßenbauamtes wurden die entsprechenden Regelungen geprüft und keine Optimierungspotenziale festgestellt.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

- unserer Wahrnehmung dies nicht so zu sein. Der Betrieb der Bedarfsampel sollte auch entsprechend der Nutzerfrequenzen (Tages- und Jahreszeitzeit) erfolgen.
- 23.3 Die Errichtung von Kreisverkehren an den Ortseingängen ist zu begrüßen. Erscheint aber grundlegend nur Sinn zu bringen, wenn die Straßendurchlassfähigkeit in der Folge auf der B192 verbessert wird (grüne Welle).
- 23.4 2. Die Errichtung von Lärmschutzwänden lehnen wir generell ab. Der extreme städtebauliche Eingriff ist nicht angemessen.
- 23.5 3. Die dargestellten Maßnahmen und Varianten der Straßenbegrünung (Abb. 22-25) sind zu begrüßen. Eine Alleen- oder anderweitige Bepflanzung, insbesondere oberhalb des „Volksbades“ (Abb. 22) ist im Detail zu prüfen. Hintergrund ist der von der Stadt Waren (Müritz) im Rahmen der Kur- und Tourismusentwicklung gewollte freie Blick der Auto- und Fahrradfahrer auf die „Müritz“. Dieser Marketingeffekt ist nicht unerheblich. Ermöglicht doch dieser Standort für den Ankommenden und Durchfahrenden den einzigen freien Blick auf die „Müritz“. Auch aus diesem Grund wurden diesbezügliche Flächen in den 1990 Jahren von der Stadt Waren (Müritz) erworben. Wir wünschen als Wohnungseigentümer und Anwohner der Hans-Beimler- Straße 2 in die zur Umsetzung notwendige Erarbeitung der Detailplanung einbezogen zu werden (Analog wie bei der Wohnumfeldgestaltung des Wohngebietes Waren /West).
- 23.6 4. Die generelle Tempo 30 Regelung auf der B192 bringt nur Sinn, wenn sie die Hinweise aus Punkt 1 hinreichend unterstützt.
- 23.7 Die Betrachtungen zur Alternativvariante der städtebaulich integrierten Ortskernumgehung (Abb. 26) sind unsererseits zu begrüßen. Diese Herangehensweise scheint der grundsätzlich richtige Ansatz zur Minderung der Verkehrs- und Lärmproblematik im Heilbad Waren (Müritz) zu sein. Diesen Lösungsansatz halten wir für zielführend.
- Die Hinweise und Vorschläge im Gutachten zur integrierten Lärminderung (Pkt. 6.3) sind positiv zu bewerten.

Mit freundlichen Grüßen

Abwägung

23.3 Entsprechende Maßnahmen sind bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

23.4 Im Lärmaktionsplan ist eine Errichtung von Lärmschutzwänden im klassischen Sinn nicht vorgesehen.

23.5 Durch die Alleebeplanzung erfolgt keine generelle Einschränkung der Blickbeziehungen. Im Rahmen der Detailplanungen sind die entsprechenden Aspekte zu berücksichtigen bzw. zu diskutieren.

23.6 Sofern sich die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen mit den Zeiten der Tempo-30-Regelungen überlagern, ist eine Anpassung der Ampelschaltungen vorzunehmen. Ein entsprechender Hinweis wird im Lärmaktionsplan ergänzt.

23.7 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

24.



60.67.1

| | |
|----------------------|-----|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | Am: |
| 18. Juli 2018 | |
| BM: | |
| Amtsleiter: | |

Stadt Waren
Umwelt und Forsten
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

60.67
Se.

60.
18.07.
18

Waren (Müritz), den 17.07.2018

Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (LAP)

24.1

Ich bin befremdet, dass das Thema Ortsumgehung als Möglichkeit zur Lärmreduzierung in der Stadt benannt wird. Bei den umfangreichen Veranstaltungen zum Bürgervotum wurde von den Gutachtern eindeutig hervorgehoben, dass keine der untersuchten Varianten zu einer Lärmreduzierung innerhalb der Stadt führen würde. Stattdessen würde nur zusätzlicher Verkehr angezogen. Das würde bedeuten, dass eine weitere Ruhezone zerstört wird wobei versprochene Entlastungen für die Stadt fraglich sind.
Es ist städteplanerisch gelungen den Reha / Kurbereich sowie die Kliniken von hohen Geräuschbelastungen zu entlasten. Ich würde mir als Bürger dieser Stadt wünschen, dass der Gesundheits- und Tourismusbereich weiterhin attraktiv gestaltet wird und ein Aushängeschild für Waren bleibt.

24.2

60% der Bürger haben sich eindeutig gegen eine Ortsumgehung ausgesprochen. Darauf muss der Lärmaktionsplan aufbauen. Wir leben in einer Demokratie!
Im LAP muss sich die Stadt zur Meinung der Bürger bekennen und fest schreiben, dass der Bau einer Brücke über den Tiefwareensee nicht in Frage kommt. Hierfür darf kein Euro mehr für Planungen ausgegeben/verschwendet werden.

24.3

Vielmehr soll die Stadt weiträumige, überregionale Umfahrungen unterstützen. Der Bau der Ortsumgehung in Mirow wurde erst möglich, nachdem das Bürgervotum in Waren gegen die Warener Umgehung (die ja in Wirklichkeit keine Umgehung ist) gestimmt haben. Ebenso wurde nach dem Bürgervotum auch eine Einigung des Landes mit dem Land Brandenburg zur Anbindung der B198 an die Autobahn bei Wittstock erzielt. Das wird zu einer sehr effektiven Verkehrsentslastung in Waren führen. Besonders beim LKW Verkehr. Vor dem Bürgervotum war so eine Einigung vom Straßenbauamt und vom Ministerium immer als nicht realisierbar dargestellt wurden.

24.4

An diesem Beispiel ist zu erkennen, dass durchaus kurzfristige Erfolge möglich werden, wenn die Stadt sich klar nach außen positioniert. Die Stadt darf die Planung nicht dem Land überlassen. Das Land möchte nur den Transitverkehr beschleunigen und hat kein Interesse an einer Lärmreduzierung innerhalb der Stadt.

24.5

Die Bundesstraßenmaut wird ebenfalls zur Lärmreduzierung in unserer Stadt führen.

24.6

Die vorgeschlagenen Kreisverkehre halte ich für eine gute Lösung. In Verbindung mit einer Computergestützten, intelligenten Ampelschaltung kann das zu einem verstetigten Verkehrsfluss führen. In diesem Zusammenhang ist auch Tempo 30 eine gute Maßnahme. Sie hilft den Lärmbetroffenen sehr schnell und kostet wenig. Durch die Verstetigung des Verkehrsflusses (grüne Welle) wird die Durchschnittsgeschwindigkeit gar nicht so stark abnehmen wir befürchtet, da die Wartezeiten an den Ampeln abnehmen werden.

Abwägung

24. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

24.1 Aufgrund der nicht ausreichenden Lärmreduzierungsleistung der bisher untersuchten Trassenvarianten empfiehlt der Lärmaktionsplan die Untersuchung einer weiteren Alternativvariante, bei der die Zielstellung maximaler Verlagerungs- und Lärmreduzierungsleistung im Vordergrund steht.

Die neu entstehenden Belastungen sind im Rahmen der Untersuchungen sowie der Abwägung für die Umsetzung einer entsprechenden Trasse zu berücksichtigen.

24.2 Aufgrund der bestehenden gesundheitsrelevanten Betroffenheiten sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung alle denkbaren Handlungsoptionen ergebnisoffen zu prüfen.

24.3 Die entsprechenden Planungen sind sowohl der Stadt als auch dem Gutachter des Lärmaktionsplanes bekannt und wurden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

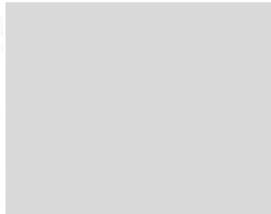
24.4 Im Lärmaktionsplan werden mögliche Handlungsoptionen zur Lärmreduzierung aus kommunaler Sicht dargestellt. Im Rahmen des weiteren Prozesses sind mögliche Realisierungsoptionen mit dem Land zu diskutieren.

24.5 Die Auswirkungen der Lkw-Maut sind in den kommenden Jahren zu evaluieren. Hierzu können die Informationen der Dauerzählstelle im Zuge der B 192 östlich von Waren (Müritz) genutzt werden.

24.6 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

| Lfd. Nr. | Stellungnahme | Abwägung |
|----------|---|----------|
| | <p>6062.1</p> <p>ENGEGANGEN 18. JULI 2018 6062-1</p> <p>Waren, d. 18. 7. 18</p> | |
| 25. | <p>Wenn alle Maßnahme-Empfehlungen auf Seite 34, Tabelle 6, Kapitel 2.4 tatsächlich umgesetzt würden =</p> | |
| 25.1 | <p>- besondere Einrichtung von <u>Kreisverkehren</u> an den <u>Ortsanschlüssen</u>, aber auch <u>innerorts!</u></p> | |
| 25.2 | <p>- Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auch <u>Kapitel</u></p> | |
| 25.3 | <p>- Gewährleistung einer <u>grünen Malle</u></p> | |
| 25.4 | <p>- Bau der Verbindung zwischen B 192 u. B 108 = <u>Westspange</u></p> | |
| 25.5 | <p>sind zusätzlich eine Entlastung der Strelitzerstraße durch eine <u>Einbahn-Straßen-Regelung</u> wäre ich zufrieden</p> | |



Abwägung

25. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

25.1 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

25.2 Die genaue zeitliche Abgrenzung der im Lärmaktionsplan empfohlenen Geschwindigkeitsbegrenzungen ist im Rahmen des verkehrsrechtlichen Abwägungs- und Anordnungsverfahrens vorzunehmen. Hierbei können auch die Möglichkeiten einer Ausweitung auf den Gesamttag geprüft werden.

25.3 Die Möglichkeiten zur Abstimmung mehrerer Lichtsignalanlagen sind abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen (Knotenpunktabstand, Freigabezeiten etc.). Nach Aussage des Straßenbauamtes wurden die entsprechenden Regelungen geprüft und keine Optimierungspotenziale festgestellt.

25.4 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Prüfung einer angepassten Variante der Westumfahrung ist Bestandteil der Lärmaktionsplanung.

25.5 Eine Einbahnstraßenregelung in der Strelitzer Straße ist nicht zielführend. Einerseits werden damit die Kfz-Verkehre verteilt. Dies widerspricht der Bündelungsstrategie der Lärminderung. Zum anderen entstehen zusätzliche Umwege insbesondere für die Anlieger. Parallel wird im Verlauf von Einbahnstraßen aufgrund der wegfallenden Interaktionen mit dem Gegenverkehr häufig schneller gefahren.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. Stellungnahme

27.

60.67.1

Waren, den 09.07.2018

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zimmer 2.13
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

60.67 S

| | |
|----------------------|-----|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | Amt |
| 17. Juli 2018 | |
| BM: | |
| Amtsleiter: | fg |

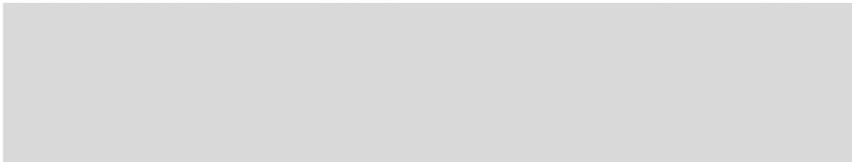
ll.
18.07.
18

Stellungnahme zum LAP III

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach Kenntnisnahme des vorliegenden Entwurfes des LAP Stufe III nehme ich wie folgt Stellung:

- 27.1 1. Wie bereits am 19.07.2017 in der Stadtvertretung beschlossen, soll die Ortsumgehung als wichtigste Maßnahme des Lärmschutzes in den vorliegenden Entwurf aufgenommen werden. Leider ist dies bisher nicht geschehen. Deshalb fordere ich hiermit die Aufnahme der Ortsumgehung in den LAP III und gleichzeitig die ersatzlose Streichung der Ziffer 1.9 aus dem Maßnahmeplan.
- 27.2 2. Alle ergänzend aufgeführten Maßnahmen einer minimalen Lärmreduzierung (z.B. Heckenbepflanzung, Baumbepflanzung, Verkehrsregulierung etc.), können nach Abstimmung in den Fachausschüssen der Stadtvertretung ergänzend realisiert werden.

Mit freundlichem Gruß



Abwägung

27. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

27.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

27.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

60.67.1
 28. Stadt Waren(Müritz)
 Amt für Bau,Umwelt und
 Wirtschaftsförderung
 Zum Amtsbrink 1
 Zimmer 2.13
 17192 Waren(Müritz)

| | |
|----------------------|------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eintragung: | Amt: |
| 18. Juli 2018 | G |
| Arbeitsleiter: | |
| Sachbearbeiter: | |



60,67 Sec

18.07.18

Betreff: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Waren(Müritz)
 Stufe III 2017/2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

- 28.1 wir fahren täglich durch Waren,von der Oststadt nach Waren-West und zurück,benutzen also die B 192 .
 Es ist sehr oft , daß sich ein zählfließender PKW und LKW-Verkehr durch Waren auf der B 192 (in beide Richtungen) quält.
 Wir achten auf die Kennzeichen der LKW's und der PKW's .
 Bei den meisten LKW's sind wir der Meinung,daß sie,wenn vorhanden, die Ortsumgehung (OU) fahren würden.
 Auch sehr viele PKW's von den umliegenden Städten und Gemeinden,die in Richtung Neubrandenburg also Richtung Osten fahren müssen bzw. in entgegengesetzter Richtung ,würden die OU benutzen.
- 28.2 Im Warener Wochenblatt 12/2018 Seite 5 steht u.a. ,daß ca.680 Einwohner von einer Überschreitung der Prüfwerte des Lärmpegels betroffen sind. (Schwerpunkt die Ortsdurchfahrt der B192 Röbeler Chaussee/Mozartstr./Schweriner Damm/Strelitzer Str.)
 Es sind weitaus mehr Bewohner,denn die Hans- Beimler-Straße und der Wohnblock Stauffenbergplatz 1-8 mit ihren Bewohnern gehören nach unserer Ansicht auch zu den Betroffenen des Lärmpegels der B192.
 So sind ca. 1600 Bewohner in den oben genannten Straßen vom Verkehrslärm betroffen, dazu kommen noch Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre. Ganz abgesehen, die Bewohner, die täglich diese Straßen der B192 mit Fahrrad bzw. zu Fuß queren.
- 28.3 Die vorgeschlagene Ortsdurchfahrt,wie sie in der Fortschreibung des LAP III steht (S.56) ,finden wir nicht akzeptabel, da diese das Problem „Straßenverkehrslärm in der Stadt“ ,nicht löst.

-2-

Abwägung

28. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

28.1 Allein auf Grundlage der Kennzeichen auf die potenziellen Nutzer der Ortsumgehung zu schließen, ist nicht zielführend. Bei diesen kann es sich sowohl um Quelle-Ziel-Verkehre als auch um Durchgangsverkehre handeln.

28.2 Gemäß den Berechnungsvorschriften zur Lärmkartierung (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS) sind die Einwohner eines Hauses gleichmäßig auf alle Fassaden (Hausseiten) des Hauses zu verteilen. Entsprechend werden der straßenzugewandten Seite jeweils nur ein Teil der Einwohner zugewiesen. Diese Methodik ist vorgeschrieben und wird bundesweit angewendet. Auch für den Rad- und Fußverkehr ergeben sich Belästigungen sowie insbesondere Einschränkungen der Kommunikationsmöglichkeiten. Allerdings sind diese Nutzer nicht dauerhaft den hohen Lärmpegel ausgesetzt. Entsprechend ergibt sich keine Gesundheitsgefährdung.

28.3 Der Lärmaktionsplan beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmen, welche einen wichtigen Beitrag zur Lärminderung in der Stadt Waren leisten können.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

Abwägung

-2-

28.4 Also nun liegt es bei Ihnen, noch einmal ,vielleicht auch zweimal, Ihre Stellung und Meinung zur Ortsumgehung zu überdenken.
Es ist die beste Lösung den Verkehrslärm aus unsere Stadt zu bekommen.

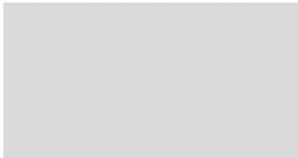
28.4 Statement, kein Abwägungsbedarf.

28.5 Wir fordern als wichtigste Maßnahme, zur Verminderung von Umgebungslärm auf der jetzigen Ortsdurchfahrt B192, die Aufnahme der OU in den LAP III, wie es schon am 19.07.2017 von den Abgeordneten der Stadtvertretung beschlossen wurde.

28.5 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Mit freundlichem Gruß

Waren(Müritz), 11.07.2018



Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

60.67.1

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

29.

Stadt Waren (Müritz)
 Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
 Zum Amtsbrink 1
 Zimmer 2.13
 17192 Waren (Müritz)

den, 20.06.2018

| | |
|----------------------|---------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Erreichte: | Anzahl: |
| 7 & Juli 2018 | 8 |
| Anrede: | |
| Bauhauptamt | |

le.
 18.07
 18
 60.67.1

Betreff: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Waren /Müritz
 Fortschreibung 2017/2018 (Stufe 3)
 (Entwurf Abschlussbericht)

Sehr geehrte Damen und Herren,

29.1

Den oben genannten Entwurf zum Abschlussbericht LAP III habe ich im Mai 2018 aus dem Internet kopiert und ihn mehrmals ganz oder in Teilen gelesen. Der Planer Herr Schönefeld brachte zum Ausdruck, daß der Gesetzgeber die relevante Verkehrsdichte von 6 auf 3 Mio Fahrzeuge jährlich herabgesetzt hat, für Orte, die einen Lärmaktionsplan fortschreiben müssen.

29.2

Damit war es ihm möglich von der eigentlichen Lärmquelle dem Verkehr auf der B192 abzulenken und andere städtische Gebiete (Hinterland) zu betrachten. Ich weiß nicht, was z. B. der Falkenhäger Weg mit Lärmbetroffenheit oder mit Lärmausbreitung von der B 192 zu tun hat. (Außer man wohnt ...?). Der Verkehr der Malchiner Straße und des Falkenhäger Weges wurde doch schon 2017 durch diesen Bürgermeister in die Gievitzer Straße umgeleitet. Die Ruhezone „Friedhof“ wurde damit aufgehoben.

29.3

Ich bin der Meinung, daß dieser Planer und sein Büro „SVU Dresden“ im wahrsten Sinne gekauft wurden, wenn er, wie auf Seite 54 letzter Absatz schreibt, „Aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 192 nur sinnvoll, wenn durch diese eine deutliche Entlastung erreicht werden kann.“ Welch ein Unsinn ?

29.4

Die Fachleute, die die Lärmaktionspläne I und II erarbeitet haben gingen bei der Maßnahmenfestlegung davon aus, das eine Lärminderung unter die Grenzwerte nur erreicht wird, wenn als 1. Maßnahme die Ortsumgehung realisiert wird, sie hat die größte Senkung des Lärmes im Gefährdungsbereich der B192 zur Folge. Es spricht auch nicht von Sach- und Fachverstand, wenn der Planer von Einwohnern bei seinen Zahlen redet, es sich jedoch in Wirklichkeit nicht um solche handelt. Wir haben betroffene Bauten und Einwohner gezählt. Unsere Zahlen brachten nach Rücksprache mit zuständigen Fachleuten ein Mehrfaches an betroffenen Personen. Es ist eine Schande, mit Betrugsversuchen eine Ortsumgehung zu verhindern.

Abwägung

29. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

29.1 Eine Betrachtung des Straßennetzes mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr ist für die Lärmaktionsplanung gesetzlich vorgeschrieben. Für das Ergänzungsstraßennetz wurden zusätzliche Informationen durch das LUNG MV bereitgestellt, welche im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgewertet worden sind.

29.2 Eine große Investition ist nur dann sinnvoll, wenn auch der höchst mögliche Nutzen erreicht wird. Diese Aussage bildet die Grundlage eines wirtschaftlichen Handelns.

29.3 Im Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchungen zur Ortsumgehung wird deutlich, dass auch nach Umsetzung der Umgehung in nicht unerheblichem Umfang Restbetroffenheiten verbleiben. Diese gilt es zu minimieren. Mögliche Ansätze wurden hierfür im Lärmaktionsplan aufgezeigt.

29.4 Gemäß den Berechnungsvorschriften zur Lärmkartierung (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS) sind die Einwohner eines Hauses gleichmäßig auf alle Fassaden (Hausseiten) des Hauses zu verteilen. Entsprechend werden der straßenzugewandten Seite jeweils nur ein Teil der Einwohner zugewiesen. Diese Methodik ist vorgeschrieben und wird bundesweit angewendet.

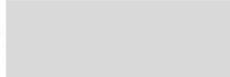
Stellungnahmen

Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

- 29.5 Aus einer Information des Bundesverkehrsministeriums war jüngst zu entnehmen, dass sich bis 2030 der LKW-Verkehr um 39 % und der PKW-Verkehr um 10% erhöht. Solche Tendenzen wurden glatt unterschlagen oder man kannte sie nicht.
- 29.6 **1.** Aus dem Maßnahmenplan ist der Pkt. 1.9 „Vertiefende Untersuchung der verkehrlichen und akustischen Effekte einer städtebaulich integrierten Alternativvariante für die Ortsumgehung im Zuge der B192“ zu streichen.
- Begreifen der Bürgermeister, der Planer und einige Bürgervertreter nicht, daß es mir und allen Beführwortern der OU um das gesunde Leben und Wohnen der Bürger und Touristen im Bereich der B192 geht. Es wohnen nicht alle Bürger privilegiert. Familien wohnen im Bereich der B192, sie und andere gehen entlang dieser Straße zum Einkauf, zu Kulturveranstaltungen, auf den Fiedhof. Auch Urlauber, Touristen und Radfahrer werden durch den Lärm der Bundesstraße geschädigt.
- 29.7 **2.** Daher fordere ich als einzige wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahme die „Aufnahme der Ortsumgehung Waren, entsprechend des Beschlusses der Stadtvertretung vom 19.07.2017, in den LAP III und deren unverzügliche Anmeldung beim zuständige Ministerium in Schwerin.“
- Was denken Sie sich Herr Bürgermeister eigentlich dabei, nachdem unsere Eltern und Großeltern bereits seit den 70-iger Jahren für eine Ortsumgehung kämpften und die Realisierung nur am Geld lag. Seit 1992 und 2003bis 2015 war die Ortsumgehung Waren im Bundesverkehrswegeplan. Sie haben es geschafft, als Bürgermeister (seit 2013) den großen Wunsch der Bürger Warens ein gesundes Leben mit Lärmwerten unterhalb der Lärmgrenzen zu führen.
- 29.8 Sie haben es geschafft, durch Verkehrsumlenkungen auch andere Gebiete der Stadt zu verlärmern, so z.B. die Giewitzer Straße. Auch diese Straße wird Dank ihrer Aktivitäten zu einer Straße mit einem Fahrzeugdurchsatz von über 3 Mio./jährlich.

Mit freundlichem Gruß



Abwägung

29.5 Bei den zitierten Werten handelt es sich um die Prognose der deutschlandweiten Gesamtfahrleistungen. Diese sind nicht eins zu eins auf die Ortsdurchfahrt Waren (Müritz) übertragbar. Der überwiegende Teil der Verkehrszunahmen wird in den großen Ballungsräumen sowie auf den Autobahnen stattfinden. Im strukturschwachen ländlichen Raum ist nicht von derartigen Zunahmen auszugehen.

29.6 Hierbei handelt es sich um eine zentrale Maßnahmen zur Prüfung der Verlagerungsmöglichkeiten des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz) heraus. Gerade diese Maßnahme trägt dazu bei, die genannten Verbesserungen zu erreichen, weil sie auf eine größtmögliche Verkehrsreduktion in den kritischen Bereichen abzielt. Eine Streichung ist daher nicht zielführend.

29.7 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

29.8 Die Giewitzer Straße gehört zum Ergänzungsstraßennetz. Die Verkehrsaufkommen liegen hier aktuell deutlich unter 3 Mio. Kfz pro Jahr. Täglich wird der Straßenzug von ca. 5.400 Kfz genutzt.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. **Stellungnahme** *6.6.7.1*

30. Stadt Waren (Müritz)
 Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
 Zimmer 2.13
 Zum Amtsbrink 1
 17192 Waren(Müritz)

Waren, den 09.07.2018

| | |
|----------------------|----------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Festlegung | Akt D |
| 18. Juli 2018 | |
| Anstaltsleiter | |
| Stadtpräsident | |

66.
18.07.
18

Stellungnahme zum LAP III

Sehr geehrte Damen und Herren,
 nach Kenntnisnahme des vorliegenden Entwurfes des LAP Stufe III nehme ich wie folgt Stellung:

30.1 1. Wie bereits am 19.07.2017 in der Stadtvertretung beschlossen, soll die Ortsumgebung als wichtigste Maßnahme des Lärmschutzes in den vorliegenden Entwurf aufgenommen werden. Leider ist dies bisher nicht geschehen. Deshalb fordere ich hiermit die Aufnahme der Ortsumgebung in den LAP III und gleichzeitig die ersatzlose Streichung der Ziffer 1.9 aus dem Maßnahmeplan.

30.2 2. Alle ergänzend aufgeführten Maßnahmen einer minimalen Lärmreduzierung (z.B. Heckenbepflanzung, Baumbepflanzung, Verkehrsregulierung etc.), können nach Abstimmung in den Fachausschüssen der Stadtvertretung ergänzend realisiert werden.

Abwägung

30. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

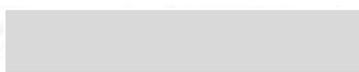
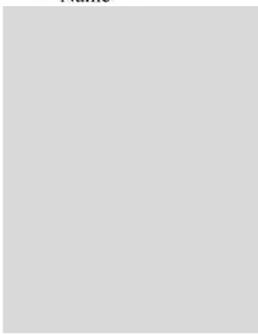
30.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgebung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgebung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

30.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Mit freundlichem Gruß

Name

Anschrift



||
||
||
||
||
||
||
||

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

60.61.1

31.

Waren, den 09.07.2018

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zimmer 2.13
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

| | |
|----------------------|-----|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | Amt |
| 18. Juli 2018 | 6 |
| Arbeitsleiter | |
| Stempel | |

*60.
18.07.
18*
60,61 St.

Stellungnahme zum LAP III

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach Kenntnisnahme des vorliegenden Entwurfes des LAP Stufe III nehme ich wie folgt Stellung:

31.1

1. Wie bereits am 19.07.2017 in der Stadtvertretung beschlossen, soll die Ortsumgebung als wichtigste Maßnahme des Lärmschutzes in den vorliegenden Entwurf aufgenommen werden. Leider ist dies bisher nicht geschehen. Deshalb fordere ich hiermit die Aufnahme der Ortsumgebung in den LAP III und gleichzeitig die ersatzlose Streichung der Ziffer 1.9 aus dem Maßnahmeplan.

31.2

2. Alle ergänzend aufgeführten Maßnahmen einer minimalen Lärmreduzierung (z.B. Heckenbepflanzung, Baumbepflanzung, Verkehrsregulierung etc.), können nach Abstimmung in den Fachausschüssen der Stadtvertretung ergänzend realisiert werden.

Abwägung

31. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

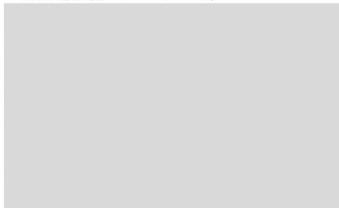
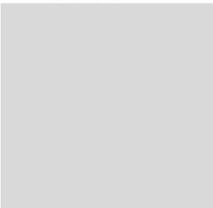
31.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgebung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgebung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

31.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

Mit freundlichem Gruß

Name

Anschrift



**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

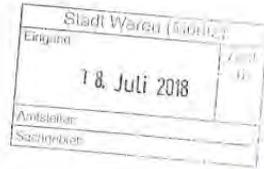
Lfd. Nr. Stellungnahme

60-67.1

32.

Waren, den 09.07.2018

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zimmer 2.13
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)



LF
18.07.
18

60,67.52

Stellungnahme zum LAP III

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach Kenntnisnahme des vorliegenden Entwurfes des LAP Stufe III nehme ich wie folgt Stellung:

- 32.1 1. Wie bereits am 19.07.2017 in der Stadtvertretung beschlossen, soll die Ortsumgebung als wichtigste Maßnahme des Lärmschutzes in den vorliegenden Entwurf aufgenommen werden. Leider ist dies bisher nicht geschehen. Deshalb fordere ich hiermit die Aufnahme der Ortsumgebung in den LAP III und gleichzeitig die ersatzlose Streichung der Ziffer 1.9 aus dem Maßnahmeplan.
- 32.2 2. Alle ergänzend aufgeführten Maßnahmen einer minimalen Lärmreduzierung (z.B. Heckenbepflanzung, Baumbepflanzung, Verkehrsregulierung etc.), können nach Abstimmung in den Fachausschüssen der Stadtvertretung ergänzend realisiert werden.

Mit freundlichem Gruß

Name



Anschrift



Abwägung

32. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

32.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgebung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgebung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

32.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. Stellungnahme

60.67.1

33.

Waren, den 09.07.2018

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zimmer 2.13
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

| | |
|----------------------|----------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Erreicht: | 09.07.18 |
| 18. Juli 2018 | |
| Anwiderer: | |
| Eingereicht: | |

LL
18.07.
18

60.67.1

Stellungnahme zum LAP III

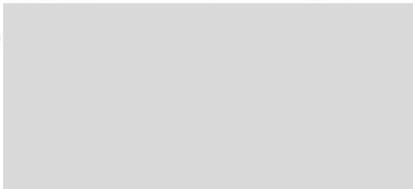
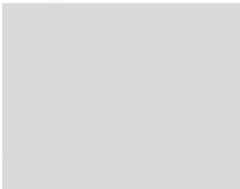
Sehr geehrte Damen und Herren,
nach Kenntnisnahme des vorliegenden Entwurfes des LAP Stufe III nehme ich wie folgt Stellung:

- 33.1 1. Wie bereits am 19.07.2017 in der Stadtvertretung beschlossen, soll die Ortsumgehung als wichtigste Maßnahme des Lärmschutzes in den vorliegenden Entwurf aufgenommen werden. Leider ist dies bisher nicht geschehen. Deshalb fordere ich hiermit die Aufnahme der Ortsumgehung in den LAP III und gleichzeitig die ersatzlose Streichung der Ziffer 1.9 aus dem Maßnahmeplan.
- 33.2 2. Alle ergänzend aufgeführten Maßnahmen einer minimalen Lärmreduzierung (z.B. Heckenbepflanzung, Baumbepflanzung, Verkehrsregulierung etc.), können nach Abstimmung in den Fachausschüssen der Stadtvertretung ergänzend realisiert werden.

Mit freundlichem Gruß

Name

Anschrift



Abwägung

33. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

33.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

33.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. Stellungnahme

60.62.1

34.

Waren, den 09.07.2018

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zimmer 2.13
Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)

| | |
|----------------------|----------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Eingang: | Amt G |
| 18. Juli 2018 | |
| Amtsleiter: | |
| Sachbearb.: | |

LL
18.07.
/ 18
60.67.5r

Stellungnahme zum LAP III

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach Kenntnisnahme des vorliegenden Entwurfes des LAP Stufe III nehme ich wie folgt Stellung:

34.1

1. Wie bereits am 19.07.2017 in der Stadtvertretung beschlossen, soll die Ortsumgehung als wichtigste Maßnahme des Lärmschutzes in den vorliegenden Entwurf aufgenommen werden. Leider ist dies bisher nicht geschehen. Deshalb fordere ich hiermit die Aufnahme der Ortsumgehung in den LAP III und gleichzeitig die ersatzlose Streichung der Ziffer 1.9 aus dem Maßnahmenplan.

34.2

2. Alle ergänzend aufgeführten Maßnahmen einer minimalen Lärmreduzierung (z.B. Heckenbepflanzung, Baumbepflanzung, Verkehrsregulierung etc.), können nach Abstimmung in den Fachausschüssen der Stadtvertretung ergänzend realisiert werden.

Mit freundlichem Gruß

Name Anschrift



Abwägung

34. Die Stellungnahme ist nicht zu berücksichtigen.

34.1 Der Lärmaktionsplan beschäftigt sich intensiv mit dem Thema der Ortsumgehung sowie der Zielstellung einer Verlagerung des Verkehrs der B 192 aus den Hauptkonfliktbereichen der Stadt Waren (Müritz). Die Ortsumgehung ist entsprechend Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

34.2 Statement, kein Abwägungsbedarf.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Stellungnahme 60.67.1
Nr.

Abwägung

35.

Waren (Müritz), 17.07.2018

60.67.1

| | |
|-------------------------|---------------|
| Stadt Waren (Müritz) | |
| Empfang | Ausschreibung |
| 18. Juli 2018 | 60 |
| [Handwritten signature] | |

60.67.1
L.L.
28.7.18

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Zum Amtsbrink 1

17192 Waren (Müritz)

Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz)
Fortschreibung 2017/ 2018 (Stufe 3)
Stellungnahme zum v.g. Lärmaktionsplan
im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung
(18.06.2018 bis einschl. 18.07.2018)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen zum o.g. Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz) wie folgt Stellung:

1. Die Ortsumgehung der B 192 (neu) ist in dem Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Waren (Müritz)/ Stufe 3 mit aufgenommen worden.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung ist eine Ortsumgehung der B 192 nur sinnvoll, wenn durch diese eine deutliche Entlastung der vom Lärm betroffenen Abschnitte („Röbeler Chaussee“, „Mozartstraße“, „Strelitzer Straße“) erreicht werden kann.

Darüber hinaus sollte die Ortsumgehung im Sinne einer städtebaulich integrierten Ortskernumgehung und nicht als Schnellstraße gestaltet werden. Dies betrifft vor allem die östlichen Teilabschnitte. Die Entwurfsgeschwindigkeit sollte 50 km/h betragen. Es sollte eine kleinteilige Verknüpfung mit dem angrenzenden Straßennetz erfolgen.

Die v.g. Punkte sind Aussagen des Entwurfes des Lärmaktionsplanes der Stadt Waren (Müritz)/ Stufe 3.

35. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. Stellungnahme

- 35.1 2. Für die geplante Ortsumgehung B 192 (neu), Stand Bürgervotum 22.09.2013, finanziert durch den Baulastträger (Bund), würde u.a. folgendes gelten:
- 100 km/h Höchstgeschwindigkeit,
 - mehrspuriger Ausbau.
- Die v.g. Bedingungen der dritten Stufe des Lärmaktionsplanes a) Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h und b) kein Ausbau als Schnellstraße widersprechen eindeutig den v.g. Vorgaben des Bundes.
- Dem Bund geht es primär um die Reisezeit. Die Variante 4 (West- und Ostspange) kommt somit aus Gründen der Nutzen-Kosten-Rechnung nicht infrage. Jede weitere Untersuchung in Richtung Ortsumgehung würde dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit widersprechen.
- 35.2 3. Die im v.g. Entwurf des Lärmaktionsplanes dargelegte innerstädtische Lösung, Variante 4 des damaligen Bürgervotums, hat fünf Brücken (u.a. Brücke Bahnlinie Rostock-Berlin). Durch die Verlagerung der Schallquelle im Bereich der neuen Brücken ist eine erhebliche Lärmausbreitung in bisher nicht vorhandenem Ausmaß vorprogrammiert.
- Eine Zerschneidung des städtebaulichen Gefüges ist unvermeidbar. Dies führt zu erheblichen städtebaulichen Brüchen und Konflikten. Das Landschaftsbild wird durch die Trassenführung der geplanten Ortsumgehung (u.a. Brücken) erheblich beeinträchtigt.
- 35.3 4. Für den Bund als Baulastträger der B 192 ist die Reisezeit das entscheidende Kriterium der Ortsumgehung. Das Credo des Bundes lautet:
- A und B so schnell wie möglich miteinander zu verbinden.
- Die Lärminderung spielt, im Rahmen der Ortsumgehung, für den Bund nur eine nachgeordnete Rolle. In der Nutzen-Kostenanalyse des Bundes, Stand Bürgervotum 22.09.2013, ist die im Entwurf des Lärmaktionsplanes/ 3. Stufe vorgesehene Variante 4, eindeutig unrentabel und damit unzumutbar. Der Durchgangsverkehr in Waren (Müritz) beträgt ca. 17 %. Das Gros ist Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr.
- 35.4 5. Nach den Berechnungen des Bundes, im Rahmen der Nutzen-

Abwägung

35.1 Gerade die angeregte innerstädtische Ortskernumgehung orientiert sich am Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Kriterien der Kosten-Nutzen-Berechnung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) werden von verschiedenen Experten kritisch eingeschätzt. Im letzten BVWP sollte bereits eine stärkere Berücksichtigung der positiven Effekte auf der lokalen Ebene erfolgen. Dies ist nur in geringem Umfang gelungen. Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Bewertung des Nutzens sind entsprechend denkbar. Sofern sich die Alternativvariante tatsächlich als effektiv erweist, sind die Realisierungsmöglichkeiten mit den Bundes- und Landesbehörden zu diskutieren.

35.2 Im Bereich der Neubauabschnitte ist mit zusätzlichen Schallemissionen zu rechnen. Allerdings ist die Betroffenheitsdichte hier deutlich geringer. Durch die reduzierte Geschwindigkeit und dem anderen Charakter der Straße wird zudem dazu beigetragen, dass eine flächenhafte Verlärmung gar nicht erst entsteht. Zudem sind im Rahmen des Neubaus die Grenzwerte der 16. BImSchV verpflichtend einzuhalten. Die neu entstehenden Lärmbetroffenheiten und Flächenzerschneidungen sind mit den zu erzielenden Vorteilen abzuwägen.

35.3 siehe Aussagen zu 35.1

35.4 Statement, kein Abwägungsbedarf.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

Lfd. Nr. Stellungnahme

- Kostenanalyse, ist die Variante 1, Stand Bürgervotum vom 22.09.2013, die einzig rentable Lösung.
- Die Variante 1, mit der Brücke über den „Tiefwareensee“, hat insgesamt acht Brücken. Die z.Zt. vom Lärm betroffenen Bereiche würden nur gering entlastet, bis dato nicht betroffene Gebiete würden durch den Verkehrslärm unzumutbar belastet.
- Naturschutzgebiete und das stadtnahe Erholungsgebiet „Tiefwareensee/ Falkenhäger Bruch“ würden in ihrer wertvollen und hohen ökologischen Qualität unzumutbar beeinträchtigt.
- Das Heilbad Waren (Müritz) würde sich mit den v.g. Maßnahmen, in ihrer Außenwirkung, selbst erheblich schädigen.
- 35.5 6. Der Bund ist Baulastträger der B 192. Inwieweit die Stadt Waren (Müritz) in einem Lärmaktionsplan die Ortsumgehung der B 192 mit aufnehmen kann, ist, aus rechtlichen Gründen, u.E. fraglich.
7. Wir empfehlen, aus den v.g. Gründen, die Ortsumgehung nicht in den Lärmaktionsplan der Stadt Waren (Müritz) mit aufzunehmen.
8. Folgende Maßnahmen empfehlen wir in den Lärmaktionsplan mit aufzunehmen:
- 35.6 • Nachtfahrverbote für Lkw's/ 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr; Ausnahmen für Anlieferfahrzeuge nachts;
- 35.7 • Tempo 30 für Lkw's tagsüber entlang der B 192;
- 35.8 • Optimalere und flexible Steuerung der Ampelanlagen; Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer (u.a. Radfahrer, Fußgänger, ÖPNV und Pkw)
- 35.9 • Tempo 30 für Pkw's entlang der B 192 in der Nacht/ 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr;
- 35.10 • Baumtore an den Ortseingangssituationen;
- 35.11 • Kreisverkehre an den Ortseingangssituationen;
- 35.12 • Verengung der Straßenraumprofile entlang der innerörtlichen B 192 durch standortgerechte Baumpflanzungen;
- 35.13 • sach- und fachgerechte Ausführung der Gullys/Fahrbahn; tlw. Verlegung der Gullys;

Abwägung

35.5 Aufgrund der bestehenden gesundheitsrelevanten Betroffenheiten sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung alle denkbaren Handlungsoptionen ergebnisoffen zu prüfen. Die Stadt Waren (Müritz) kann im Rahmen des Lärmaktionsplanes ihren politischen Willen zur Umsetzung einer Maßnahme dokumentieren. Die abschließende Entscheidung bzw. Umsetzung obliegt dem jeweils zuständigen Baulastträger.

35.6 Ein Nachtfahrverbot ist aufgrund der Bundesstraßenfunktion unter Berücksichtigung der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht realistisch umsetzbar.

35.7 Eine entsprechende Regelung kann im Rahmen des verkehrsrechtlichen Abwägungs- und Anordnungsverfahrens geprüft werden.

35.8 Die Möglichkeiten zur Abstimmung mehrerer Lichtsignalanlagen sind abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen (Knotenpunktabstand, Freigabezeiten etc.). Nach Aussage des Straßenbauamtes wurden die entsprechenden Regelungen geprüft und keine Optimierungspotenziale festgestellt.

35.9 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

35.10 Aufgrund der konkreten Örtlichkeiten sowie teilweise bestehenden Begrünung sind die Ortseingangsbereiche für die Anordnung von Baumtoren eher ungeeignet.

35.11 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

35.12 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

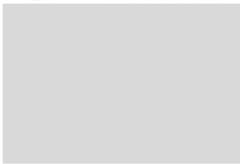
35.13 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

**Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)**

| Lfd. Nr. | Stellungnahme |
|-----------------|---|
| 35.14 | <ul style="list-style-type: none">• Ausbau eines Park-Leitsystems in Waren (Müritz); |
| 35.15 | <ul style="list-style-type: none">• Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs; |
| 35.16 | <ul style="list-style-type: none">• in Stoßzeiten Steuerung des Lkw-Verkehres;• Verlagerung des Lkw-Verkehres auf die A20; |
| 35.17 | <ul style="list-style-type: none">• lärmindernde Asphaltdecke in der „Strelitzer Straße“; |
| 35.18 | <ul style="list-style-type: none">• Passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden entlang der B 192, z.B. Schallschutzfenster straßenseitig mit den entsprechend notwendigen Fenster-/ Wandanschlüssen. |

Falls Sie Rückfragen haben sollten, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Abwägung

35.14

35.15 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

35.16 Eine Steuerung des Lkw-Verkehrs ist aufgrund fehlender Alternativrouten in der Stadt Waren (Müritz) nicht möglich.

35.17 Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

35.18 Im Rahmen der Lärmsanierung wurden bereits für verschiedene Gebäude passive Schallschutzmaßnahmen durch das zuständige Straßenbauamt gefördert. Eine Beantragung entsprechender Fördermittel ist weiterhin möglich.

Stellungnahmen Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Stellungnahme

Nr.

Von: 'Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten
An: Müller, Rafael
Datum: 19.07.2018 11:25
Betreff: Writ: Auslegung des Lärmaktionsplanentwurfes
Anlagen: Stadt Waren (Mueritz) - Umwelt-Forsten.vcf

36.

Stadt Waren (Müritz)
Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
SG 6.67 - Umwelt / Forsten

Tel.: (+49) 3991 177-670
Fax: (+49) 3991 177-4670
eMail: umwelt-forsten@waren-mueritz.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

gestatten sie mir, einen Tag später, zum ausgelegten Lärmaktionsplanentwurf folgende Anmerkungen:

36.1 δ Unter Punkt 2.6 Ortsumgehung Waren (Müritz) ist zu lesen:

Im Rahmen des vorgelagerten Beteiligungsverfahrens wurde aus insgesamt 6 Trassen-varianten (siehe Abb. 19) Variante 1 als wahrscheinlichste für eine Umsetzung herausge-arbeitet. Diese beinhaltet eine nördliche Umfahrung des Kernstadtgebietes einschließlich einer Querung des Tiefwarenses. Am 22.09.2013 stimmten 59,7 % der Teilnehmer des Bürgerentscheides gegen diese Variante.

Nach meinem Wissen haben die Bürger nicht gegen diese Variante gestimmt, sondern gegen eine Ortsumfahrung im Allgemeinen.

Denn die Abstimmungsfrage lautete:

Sind Sie für eine geplante Ortsumgehung in Waren?

- a.. JA
- b.. NEIN

36.2 δ Zum Punkt 8 Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung:

zur Tabelle "Maßnahmen im Ergänzungsnetz " ließen sich noch weitere Straßenabschnitte für eine Tempo 30 Zone ergänzen.

Z.B. Erweiterung der Tempo 30 Zone von der Bahnhofsstraße in die Malchiner Str.hinein.

Abwägung

36. Die Inhalte der Stellungnahme sind teilweise bereits berücksichtigt.

36.1 Statement, kein Abwägungsbedarf.

36.2 Ein entsprechender Maßnahmenvorschlag im Sinne einer Tempo-30-Zone ist bereits Gegenstand des Lärmaktionsplanes.

Stellungnahmen
Lärmaktionsplan der 3. Stufe der Stadt Waren (Müritz)

Lfd. Nr. **Stellungnahme**

36.3 ö Zum Punkt 6.1.4 Bündelung und Verlagerung des Kfz-Verkehr / Ortsumgehung
Die dargestellte Ortsumfahrung in "Abb. 26 Alternativvariante städtebaulich integrierten Ortsumgehung"
bringt nur eine Neubildung von Lärmquellen. Da erscheinen mir dargestellten Lärminderungsmaßnahmen entlang der B 192 wesentlich sinnvoller.

Abwägung

36.3 Die Effekte der städtebaulich integrierten Ortsumgehung sind im Rahmen weiterer Untersuchungen zu prüfen und abzuwägen.

Mit freundlichen Grüßen

