



Protokoll über die 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 10.07.2014 zur Erstellung des Lärmaktionsplanes (2. Stufe)

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

Präsidium:	Herr Möller	-	Bürgermeister Stadt Waren (Müritz)
	Herr Borchert	-	Abgeordneter des Landtages MV
	Herr Kollig	-	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung
	Herr Wehner	-	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung
	Herr Krage	-	Leiter Straßenbauamt Neustrelitz
	Herr Möhler	-	Möhler + Partner Ingenieure A G
	Herr Dr. Lüdde	-	Leiter des Amtes für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
	Herr Dr. Herold	-	Straßenbauamt Neustrelitz
	Herr Nickel	-	Straßenbauamt Neustrelitz
	Herr Müller	-	Sachbearbeiter Umwelt
	Frau Schulz	-	Straßenbauamt Neustrelitz

Anwohner sh. Anwesenheitsliste

1. **Herr Möller** stellt die Personen des Präsidiums vor. Des Weiteren begrüßt er die Vertreter des Straßenbauamtes Neustrelitz und des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung. Diese Veranstaltung ist eine Ergänzung zur 1. Bürgerinformation im Dezember 2013. Im Fokus stehen die Maßnahmen zur Lärminderung an den betroffenen Straßen.
2. **Herr Möhler** stellt die Ergebnisse des vom Straßenbauamt Neustrelitz in Auftrag gegebenen Gutachtens vor. In die Betrachtung ging die Bundesstraße als Hauptlärmquelle ein. Die Verkehrsbelastung liegt zwischen 10.000 bis 20.000 Kfz in 24 h. Der Lkw-Anteil ist mit 13 bis 20 % relativ hoch. Die Lärmbelastung wurde für jede einzelne Hausfassade berechnet. Im Durchschnitt liegt diese bei 75 - 80 dB(A) am Tag und 60 - 65 dB(A) in der Nacht. Da die Werte über den zulässigen Grenzwerten liegen, sind Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich. In Waren (Müritz) gibt es insgesamt 650 Fassaden, die von Lärm betroffen sind, welcher über den Zumutbarkeitsgrenzen liegt. Da nach dem Bürgervotum der Bau einer Umgehungsstraße nicht in Betracht kommt, wurde auf die Sanierung vorhandener Straßen erhöhten Wert gelegt. Es wurden umfangreiche Untersuchungen zu den unterschiedlichen Asphaltarten vorgenommen. Insbesondere fanden die Schallabsorbierung, Einbautechnik, Kosten und der Unterhaltungsaufwand als Schwerpunkte besondere Berücksichtigung. Nach einer vorgenommenen Bewertung kamen der Splitmastixasphalt, der offenporige Asphalt und der Dünnschichtasphalt für weitere Untersuchungen in Betracht. Es wurde berechnet, wie viel dB(A) erzeugten Lärms durch die unterschiedlichen Beläge im Zusammenhang mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h reduziert werden kann. Nachdem Herr Möhler die einzelnen Ergebnisse der Berechnungen bekannt gibt, empfiehlt er für die B 192 in der Ortsdurchfahrt Waren (Müritz) folgende Maßnahmen:
 - Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Fahrzeuge tag und nachts auf 30 km/h,
 - Straßensanierung mit lärmarmen Asphalt

Diese Kombination würde eine Pegelminderung von 3 dB(A) tagsüber und 1dB(A) in der Nacht erzielen (empfundener Effekt von 3 dB(A) → Halbierung des gesamten Verkehrs). Durch weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Reduzierung der Schachtdeckel wird eine Pegelminderung von 2 dB(A) vermutet. Damit die Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird, könnten in den Lärmaktionsplan Maßnahmen bezüglich des Querschnitts der Straße aufgenommen werden, wie zum Beispiel, Bau von Verkehrsinseln oder anderweitige Straßenverengungen. Weiterhin werden die Lkw's in der Nacht, resultierend durch die Geschwindigkeitsbegrenzung von den Pkw's, überholt. Durch ein zusätzliches Überholverbot könnte dies vermieden werden.

3. **Herr Krage**, Leiter des Straßenbauamtes Neustrelitz (SBA), äußert, dass es sich beim Thema Lärmschutz um eine fachlich besonders anspruchsvolle Thematik handelt und er bedankt sich für die qualifizierte Unterstützung durch den beauftragten Gutachter. Nachdem das Gutachten erstellt und geprüft wurde, hat das Straßenbauamt kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Minderung des Lärms abgeleitet.
- Eine kurzfristige Maßnahme ist die Erneuerung der Ortsdurchfahrt B 192 in Waren (Müritz) in den Bereichen Mozartstraße und Röbeler Chaussee. Das bedeutet, dass mit der vorbereitenden Planung und Abstimmung zur Ausführung einer bewährten lärmoptimierten Asphaltoberfläche sofort begonnen wird. Voraussichtlich kann hierbei ein Dünnschichtbelag mit einer stärkeren Binderschicht verbaut werden. Es handelt sich um eine bereits erprobte und bewährte Bauweise. Das Ministerium hat bereits die finanziellen Mittel in Höhe von ca.1 Mio. € zugesichert. Im Rahmen der Straßensanierung können voraussichtlich 30 % der in der Fahrbahn liegenden Regenwasserschachtabdeckungen zurück gebaut werden. Die bauliche Realisierung der Maßnahme soll voraussichtlich bis 2016 abgeschlossen sein. Abhängig von der Möglichkeit der Straßensperrung (halbseitige Sperrung oder Vollsperrung) wird die Bauzeit 1 bis 2 Jahre betragen.
- Die Umsetzung mittelfristiger Maßnahmen ist von der Aufnahme in den Lärmaktionsplan der Stadt abhängig. So könnte die bereichsweise Realisierung von Lärmschutzwänden mit den dazu erforderlichen Abstimmungen und Planungen und unter Beachtung der städtebaulichen, bau- und grunderwerbsrechtlichen Sachverhalten eine mittelfristige Maßnahme darstellen.
- Die Ampelanlagen sind bereits umfangreich aufeinander abgestimmt und optimiert, sodass kein weiterer Optimierungsbedarf erforderlich wird. Dennoch soll durch das Straßenbauamt evt. eine ergänzende Optimierung der Schaltphasen vorgenommen werden.
4. **Herr Dr. Lüdde** übernimmt die Moderation der Fragestunde. Er weist darauf hin, dass es um Vorschläge zur Lärminderung geht und bittet darum, die Ortsumgehung nicht zu thematisieren.
- Die Vorsitzende der Bürgerinitiative „Pro Ortsumgehung“, Frau Patzelt äußert, dass die Bürger durch die Angabe verschiedener Zahlen verunsichert werden. Im Gutachten von Herrn Möhler ist die Rede von 10.000 bis 20.000 Kfz in 24 h, die durch die Stadt fahren. In voran gegangenen Veranstaltungen hat man von 25.000 Fahrzeugen geredet.
Antwort: 10.000 bis 20.000 Fahrzeuge ist die durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge pro Jahr. Diese Zahlen sind mit vorhandenen Dauerzählstellen abgeglichen. Bei den genannten 25.000 Fahrzeugen handelt es sich um Prognosewerte.
 - Ein Bürger berichtet über einen sich ereigneten Unfall an der Fußgängerampel in der Röbeler Chaussee. Daraufhin hat sich ein sehr langer Stau gebildet. Er konnte feststellen, dass es sich bei 70% der Fahrzeuge um Auswärtige handelt. In der ganzen Thematik wurden keine Aussagen zu den Schadstoffemissionen getroffen.
Er glaubt nicht an die Wirkung der angesprochenen Maßnahmen zur Lärminderung sowie an deren Umsetzung.
 - Es wird gemahnt, dass die B192 zwischen Neubrandenburg und der A 19 dreispurig ausgebaut werden soll und die Ortsdurchfahrt Waren dann zu einem noch größeren Nadelöhr wird.
Antwort: Es gibt einen Arbeitsauftrag vom Bund. In diesem Arbeitsauftrag befinden sich die Ortsumgehung der Gemeinde Mirow und der Ausbau der B 192. Mit dem Ausbau eines ersten Teilabschnittes wird voraussichtlich in 2017 begonnen. Die Ausbaumaßnahmen einzelner Teilabschnitte erstrecken sich über mehrere Jahre.

- Ein Mitglied der Bürgerinitiative vertritt die Ansicht, dass die Bürger vor der Befragung zur Ortsumgehung nicht umfassend informiert wurden. Der Lärmaktionsplan der Stufe 1 war bei den Bürgern nicht bekannt. Es gibt keine rechtliche Bindung an das Ergebnis des Bürgervotums. Bei der Stufe 2 des Lärmaktionsplanes handelt es sich um eine Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stufe 1. In der Stufe 1 war die Umgehungsstraße eine Voraussetzung für alle weiteren Maßnahmen zur Lärminderung. Er erwartet von der Stufe 2 eine noch höhere Lärminderung als in der Stufe 1. Der Lärm stellt ein Gesundheitsrisiko dar. In Deutschland verursachen 4000 Herzinfakte durch Lärm Kosten in Höhe von 40 Mrd. €. Die Lkw's rufen bei den Betroffenen in der Nacht eine Weckreaktion hervor, die sie selbst nicht wahrnehmen. Dies hat u.a. zur Folge, dass die Kinder sich in den Schulen nicht konzentrieren können, weil sie nicht ausgeschlafen sind.
- Ein Bürger äußert, dass der Verkehr durch den Bau der sogenannten Westspange zumindest aus einem Teil der Stadt fern gehalten werden könnte. Zur Verstetigung des Verkehrs schlägt er vor, die großen Ampelkreuzungen durch Kreisverkehre zu ersetzen. Weiterhin könnte die Ampelkreuzung in der Röbbeler Chaussee, auf Grund der örtlichen Gegebenheiten durch eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer abgelöst werden. Das kontinuierliche Durchfahren der Fahrzeuge hätte einen positiven Effekt in Bezug auf die Lärminderung. Er bittet Herrn Möhler um eine Einschätzung, welchen Lärminderungseffekt diese Verstetigung haben könnte.
Antwort: Herr Möhler befürwortet die Vorschläge. Mit den Kreisverkehren wird nämlich auch erreicht, dass die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduziert wird. Er schätzt die damit verbundene Schallpegelminderung auf 1-2 dB(A) ein.
- Ein betroffener Bürger hat festgestellt, dass der Verkehrslärm umso lauter wird, je weiter das Haus von der Straße entfernt steht. Des Weiteren ist das LKW-Aufkommen von Sonntag auf Montag besonders hoch.
Antwort: Es kann durchaus vorkommen, dass dieser Effekt durch Reflektionen weiterer Gebäude hervorgerufen wird und es dabei zu einem Schalltrichter kommt. Grundsätzlich wird es leiser, je weiter man von der Lärmquelle entfernt ist. Auf Grund des Sonntagsfahrverbotes dürfen die LKW am Sonntag erst ab 22:00 Uhr wieder fahren. Deshalb kommt es dann zu einem erhöhten Aufkommen.
- Herr Borchert hat ebenfalls in der Röbbeler Chaussee gewohnt und kann das Ärgernis der Betroffenen nachvollziehen. Fraglich ist, wie kurzfristig eine Lärminderung erzielt werden kann.
Er stellt zum einen fest, dass es sehr positiv ist, dass das Ministerium kurzfristig 1 Mio. € bereit gestellt hat. Zum zweiten möchte er gerne die Meinungen Anwesender zur vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erfahren. Des Weiteren empfiehlt er zu prüfen, ob die Umsetzung der Westspange und die damit einhergehenden Prüfungen mit in den Lärmaktionsplan der 2. Stufe aufgenommen werden können.
- In der Abschlussveranstaltung zur Ortsumgehung konnten sich interessierte Bürger in Listen eintragen, die sich an der Erstellung des Lärmaktionsplanes beteiligen wollen. Sollen die Bürgerinformationen schon eine Art Beteiligung sein oder gibt es weiterführende Überlegungen?
Antwort: die 1. Veranstaltung diene als Informationsveranstaltung. Nach Bildung kleinerer Arbeitsgruppen könnten weitere Lärmierungsmaßnahmen vorgeschlagen und diskutiert werden. Es wird jedoch keine Arbeitsgruppe geben, die als Lärmierungsmaßnahme die Ortsumgehung zum Gegenstand hat.
- Es wird erfragt, ob durch den Bau der Ortsumgehung in Mirow eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Waren zu erwarten ist.
Antwort: Das Problem sind die erforderlichen Lückenschlüsse im Autobahnnetz, insbesondere in der Ost-West-Verbindung. Dafür müssen die Bundesstraßen erhalten. Deshalb sind auch einige Streckenausbauten geplant. Bis 2030 sollen die Streckenausbauten voraussichtlich abgeschlossen sein. Alle Maßnahmen insgesamt bringen Effekte. Eine einzelne Maßnahme, wie der Bau der Ortsumgehung in Mirow, haben nur wenig Wirksamkeit.

- Eine Bürgerin äußert sich positiv zur der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Die Begrenzung muss jedoch durchgesetzt werden. Die angesprochene Kreisverkehrslösung ist aus ihrer Sicht ein sehr sinnvoller Vorschlag.
- Es wird befürchtet, dass mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h der Schadstoffausstoß größer wird. Weiterhin würde das für die örtlichen Betriebe, insbesondere für den ÖPNV, Probleme mit sich bringen.
Herr Möhler äußert, dass sich diese Maßnahme in anderen Städten und Gemeinden durchaus bewährt hat. In Berlin sind 80% der Straßen auf Tempo 30 km/h reduziert. Das Anfahren und alle anderen Geräusche werden gedämpfter. Die Durchsetzung der Geschwindigkeit muss nicht ausschließlich mit Kontrollen erfolgen. Selbst mit Mittelinseln oder Straßenverengungen erzielt man positive Effekte.
- Es wird angefragt, wie es sich mit der möglichen Finanzierung der Westspange verhält.
Antwort: Die Ortsumgehungen haben eine Reisezeitverkürzung zum Ziel. Diese wird mit der Westspange nicht erzielt. Daher wird eine ausschließliche Finanzierung durch den Bund sehr schwierig. Die Stadt müsste sich schon erheblich beteiligen. Das Bauvolumen der Westspange beträgt ca. 15 Mio. €. Die Westspangenlösung sollte in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden, um sich eine Chance zur Umsetzung zu bewahren.
- Die Westspange soll den Westteil der Stadt entlasten. Wie verhält es sich mit der Ostspange zur Entlastung des Ostteils?
Antwort: Die Ostspange ist baulich eine sehr umfangreiche Maßnahme und bringt technische Probleme mit sich. Diese Maßnahme ist nur schwer realisierbar. Die Westspange sollte als langfristiges politisches Ziel in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.

Protokollant:

R. Müller
