Protokoll

Anlage 4

Datum: 20.02.2025
Uhrzeit: 18:00 bis 19:30 Uhr
Ort: Mensa Waren-West, Friedrich-Engels-Platz 10

**Betreff: Lärmaktionsplan Waren (Müritz) - Runde 4
Öffentlichkeitsveranstaltung**

Teilnehmende:

ca. 20 Bürgerinnen und Bürger der Stadt Waren (Müritz)

Herr Möller Stadt Waren (Müritz), Bürgermeister
Herr Müller Stadt Waren (Müritz), SG Umwelt/Forsten/Friedhofsverwaltung
Frau Anders Stadt Waren (Müritz), SG Umwelt/Forsten/Friedhofsverwaltung
Herr Schönefeld SVU Dresden

1.	Begrüßung durch Herrn Möller
2.	Vorstellung des aktuellen Arbeitsstandes des Lärmaktionsplanes durch Herrn Schönefeld mit folgenden Schwerpunkten: » Bestandssituation / Lärmbetroffenheiten » realisierte Lärminderungsmaßnahmen » Übersicht zum Maßnahmenkonzept » Lärminderungspotenziale durch die kurzfristig realisierbaren Maßnahmen
3.	Diskussion / Festlegungen a) <u>Frage:</u> Erhöht sich durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Mozartstraße nicht die Staugefahr? <u>Antwort Herr Schönefeld:</u> Die Effekte auf den Verkehrsfluss sind von der konkreten Situation abhängig. Dort wo keine Lichtsignalanlagen existieren oder diese nicht miteinander verknüpft sind, ergeben sich keine Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. Wo hingegen im Bestand bereits eine „Grüne Welle“ existiert, sind ohne eine Anpassung tatsächlich negativen Auswirkungen wahrscheinlich. Bei einer Anpassung der LSA-Schaltungen können diese jedoch häufig vermieden werden. Teilweise ergeben sich bei

Tempo 30 sogar bessere Rahmenbedingungen für die „Grüne Welle“. Maßgebend ist dabei der Knotenpunktabstand.

Ergänzung Herr Möller: Auch insgesamt bestehen noch weitere Potenziale für die Verbesserung der Ampelschaltungen im Verlauf der Bundesstraße.

b) Frage: Was bringt Tempo 30 immissionsmäßig?

Antwort Herr Schönefeld: Bei den Auspuffemissionen bestehen bei ähnlichem Verkehrsfluss keine großen Unterschiede. Allerdings gibt es bei Reifenabrieb und Aufwirbelung deutliche Verbesserungen.

c) Frage: Welche akustischen Änderungen ergeben sich durch Elektrofahrzeuge?

Antwort Herr Schönefeld: Bezogen auf den Lärm sind Elektrofahrzeuge keine Heilsbringer. Hintergrund ist, dass ab etwa Tempo 30 die Rollgeräusche dominieren.

d) Frage: Gibt es konkrete Untersuchungen zu den gesundheitlichen Auswirkungen in der Mozartstraße?

Antwort Herr Schönefeld: Konkrete Erhebungen bzw. Auswertung von Gesundheitsdaten für die Mozartstraße existieren nicht. Durch die WHO sind allerdings globale Auswertungen erfolgt, welche die Wechselwirkungen zwischen Lärm und erhöhten gesundheitlichen Risiken klar aufzeigen.

Ergänzung von Herrn Müller: Mit Unterstützung des LUNG sind Feinstaubmessungen in der Mozartstraße vorgenommen worden. Bei diesen wurden keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt.

e) Frage: Welche Möglichkeiten bestehen im Hinblick auf den Straßenbelag?

Antwort Herr Schönefeld: Lärmoptimierte Asphalt spielt zunehmend eine Rolle. Problem ist, dass es sich bei derartigen Asphalten vielfach, wie beispielsweise beim „Düsseldorfer Asphalt“ nicht um eine Regelbauweise handelt. Zudem ergeben sich besondere Anforderungen für den Einbau. Insofern ist es sehr positiv, dass das Straßenbauamt entsprechende Asphalte bereits im Verlauf der Bundesstraße eingebaut hat. Dies sollte auch zukünftig weiter erfolgen.

f) Frage: Gibt es Untersuchungen wie sich die Verkehrsaufkommen in Waren entwickeln?

Antwort von Herrn Müller: Eine Prognose zur zukünftigen Verkehrsentwicklung wurde bei der verkehrstechnischen Untersuchung im Rahmen der Kooperation durchgeführt. Diese betrachtet einen Zeithorizont bis 2035. Im Ergebnis sieht es so aus, dass die Verkehrsaufkommen insgesamt leicht zurückgehen. Ausnahme bildet der Schwerverkehr. Hier ist ein leichter Anstieg prognostiziert.

g) Frage: Sind die Untersuchungsergebnisse zu den Knotenpunkten A bis G in die Lärmaktionsplanung mit eingeflossen?

Antwort Herr Schönefeld: Die Ergebnisse sind im letzten Ausschuss parallel zum Lärmaktionsplan mit vorgestellt worden. Zu den Kreisverkehren gab es hierbei verkehrstech-

nisch eine positive Einschätzung. Allerdings wurde vom Straßenbauamt eingeschränkt, dass aktuell keine Planungen bestehen bzw. Finanzierungsoptionen gesehen werden.

In der Lärmkartierung sind die Ergebnisse der Verkehrstechnischen Untersuchungen noch nicht eingeflossen. Diese hat einen Stand aus dem Jahr 2022. Hier ist eine Berücksichtigung erst in der nächsten Kartierungsstufe möglich.

h) Frage: Warum wurde bei der Sanierung der Goethestraße kein Radweg gebaut?

Antwort Herr Möller: In der Goethestraße existiert eine Baumallee, welche zu erhalten war. Zudem waren zur Breite der Straße Vorschriften einzuhalten. Unter den räumlichen Gegebenheiten war die Anlage eines Radweges nicht möglich. Allerdings wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h umgesetzt.

Ergänzung von Herrn Schönefeld: Aus fachlicher Sicht ist bei Verkehrsaufkommen unter 4.000 Kfz/24h bei Tempo 50 keine gesonderten Radverkehrsanlagen notwendig.

i) Frage: Welche Planungen bestehen für die Karl-Marx-Straße? Die Straße wird als innerörtliche Umgehung genutzt. Gerade für den Radverkehr bestehen Probleme. Auch der Gehweg ist deutlich zu schmal.

Antwort Herr Schönefeld: Bereits im Ausschuss gab es eine intensive Diskussion zur Karl-Marx-Straße. Hier wurde angeregt den Straßenzug nochmals intensiv zu betrachten und den Umfang der Ausweichverkehre abzuschätzen.

Ergänzung von Herr Möller: Es gab schon längere Diskussionen zur Thematik. Mit der Sanierung der Springer Straße ist ein nochmals höherer Nutzungsdruck zu erwarten. Eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wäre zielführend. Allerdings gab es hierfür bisher keine Mehrheit.

j) Frage: Gibt es ein Mindestmaß für einen Gehweg?

Antwort Herr Schönefeld: Es existieren Empfehlungen, welche eine Orientierung bietet. Allerdings müssen diese immer mit den konkreten örtlichen Flächenverfügbarkeiten sowie anderen Nutzungsansprüchen abgewogen werden.

k) Frage: Die B 192 soll beidseitig von Waren ausgebaut werden. Welche Auswirkungen ergeben sich dadurch auf das Ortsgebiet?

Antwort Herr Schönefeld / Herr Müller: In der Lärmaktionsplanung wird in erster Linie auf die Bestandssituation orientiert. Dennoch sind die Themen bekannt und wurden bei der Maßnahmendiskussion berücksichtigt. Aktuell stagnieren die entsprechenden Planungen seitens des Bundes. Darüber wurde im letzten Ausschuss durch das Straßenbauamt informiert.

l) Statement Bürgerin: Die Stadt Waren stand mit der Ortsumgehung im Bundesverkehrswegeplan?

Richtigstellung von Herr Möller: Die Ortsumgehung stand nicht im Bundesverkehrswegeplan. Der Bürgermeister der Stadt Waren (Müritz) entscheidet nicht darüber, ob ei-

ne Straße in den Bundesverkehrswegeplan kommt oder nicht. Zudem gab es zu diesem Thema einen Bürgerentscheid.

- m) Hinweis: Durch die Schwellen im Verlauf der Karl-Marx-Straße ergeben sich teilweise höhere Lärmbelastungen.

Antwort Herr Schönefeld: Hier besteht ein klassischer Zielkonflikt. Ohne verkehrsberuhigende Elemente wird zu schnell gefahren. Mit entsprechenden Aufpflasterungen ergeben sich punktuell höhere Lärmpegel. Einen möglichen Kompromiss bilden flachere Rampen bzw. eine farbliche Markierung der Knotenpunkte.

- n) Hinweis: Eine Spurreduktion im Verlauf des Schweriner Dammes wird nicht als zielführend erachtet. Durch diese können an den Kreuzungen Engpässe entstehen.

Antwort Herr Schönefeld: Hierbei handelt es sich um eine Anregung zur Prüfung der perspektivischen Handlungsmöglichkeiten im Innenstadtbereich, welche vor allem auf die Bereiche zwischen den Knotenpunkten abzielt. An den Kreuzungen werden zusätzliche Abbiegespuren unabhängig von den dazwischenliegenden Straßenabschnitten weiterhin benötigt.

- o) Hinweis: Am Mürizeum existiert kein richtiger Fahrradweg. Hier bestehen Konflikte mit dem Fußverkehr.

- p) Frage: Wie steht die Stadt zur Ortsumgehung?

Antwort Herr Müller: Aufgrund der unterschiedlichen Interessen in der Stadt (dafür vs. dagegen) wurde im Ergebnis des Lärmaktionsplans Stufe 3 die Kooperationsvereinbarung mit dem Straßenbauamt geschlossen, mit der Frage welche Ortsumgehung kann von der Allgemeinheit mitgetragen werden und ist Antragsfähig für den Bundesverkehrswegeplan. In dieser sollten auch rechtliche Aspekte zum Bürgervotum geklärt werden. Nun hat der Minister im Mai 2024 klar gemacht, welche Rahmenbedingungen es für weitere Untersuchungen braucht. Es bedarf eines Beschlusses der Stadtvertretung. Dies ist entsprechend in der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung dargestellt.

Zudem besteht die Frage wer die Finanzierung trägt. Das Straßenbaumt hat sich klar positioniert, dass eine innerstädtische Trassenführung seitens des Bundes nicht in Frage kommt.

Ergänzung Herr Möller: Vom Bau her weitgehend unproblematisch und wünschenswert ist die Westspange. Dies wäre zumindest eine Entlastung für die Mozartstraße, Röbeler Chaussee und Karl-Marx-Straße. Entsprechend wird auch die Freihaltetrasse erhalten. Aber die Stadt kann diese Trasse nicht allein finanzieren.

- q) Hinweis: Eine Ortsumgehung über den Papenberg ist nicht zielführend.

Antwort Herr Schönefeld: Das Ziel einer Umgehungsstraße sollten die höchstmöglichen Entlastungseffekte für die Stadt sein. Die Trasse im Bereich Papenberg sollte dabei nicht als klassische Umgehung mit 100 km/h angesehen werden, sondern als integriert gestaltete Stadtstraße mit Tempo 50. Der Konsens aus dem Lärmaktionsplan Stufe 3 war, dass

geschaut werden sollte, ob über eine entsprechende innerörtliche Trasse bzw. ggf. andere Trassenoptimierungen eine lärmseitig effektive Veränderung der Straßennetzinfrastruktur möglich ist.

- r) Frage: Soll die Umgehung Klink kommen?

Antwort Herr Möller: Der Stadt liegen keine anderslautenden Informationen vor.

- s) Hinweis: Der Lärmoptimierte Asphalt in der Rößeler Chaussee hat etwas gebracht.

- t) Frage: Kann im Bereich am Hafen ein Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“) markiert werden?

Antwort Herr Möller: Die Frage ist schon oft mit der Verkehrsbehörde diskutiert und bisher nicht als umsetzbar erachtet worden.

Ergänzung von Herrn Schönefeld: Das Problem bildet hier auch das Regelwerk. Hier bestehen verschiedene Anforderungen hinsichtlich der Kfz- und Fußverkehrsaufkommen. Auch die Sichtbedingungen müssen gewisse Parameter erfüllen. Entsprechend ist eine Umsetzung nicht einfach.

Antwort Herr Möller: Für den Sommer wurde z. B. im Innenstadtverkehrskonzept auch bereits eine generelle Sperrung diskutiert. Das wäre sicherlich günstig. Aber auch hier existieren verschiedene Aspekte, die dagegen sprechen.

- u) Frage: Welche Möglichkeiten bestehen für die Umsetzung einer Lärmschutzwand im Bereich der Straße zum Müritzstadion?

Antwort Herr Schönefeld: Generell besteht für die Bestandsstraßen keine Verpflichtung zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Als freiwillige Leistung des Bundes existiert ein Lärmsanierungsprogramm. Über dieses erfolgt in der Regel ein Zuschuss zu schallschutzfenstern. Inwieweit eine Lärmschutzwand gefördert werden würde, müsste nochmals beim Straßenbauamt abgefragt werden.

- v) Hinweis: Durch das Pflaster ergeben sich gerade für ältere Menschen mit Rollatoren Behinderungen.

Antwort Herr Möller: Bei aktuellen Bau- und Sanierungsmaßnahmen werden die entsprechenden Anforderungen berücksichtigt. Bei älteren Abschnitten und in der Fläche ist jedoch nur Schritt für Schritt eine Verbesserung der Situation möglich.

- w) Frage: Spielen der Eisenbahnlärm und die Industriebetriebe bei der Lärmaktionsplanung eine Rolle?

Antwort Herr Schönefeld: Die Betrachtung des Bahnlärms liegt seit 2015 zentral beim Eisenbahnbundesamt. Zudem wird der Betrachtungsschwellwert von 30.000 Zugbewegungen pro Jahr in Waren unterschritten. Maßnahmensseitig wird in der Lärmaktionsplanung der Bahn auf die Lärmsanierung des Bundes Bezug genommen. Unter Berücksichtigung der hier verwendeten Prioritätenkennziffern ist zeitnah nicht mit einer Umsetzung von Maßnahmen zu rechnen. Eine Betrachtung des Industrie- und Gewerbelärms

ist nur in Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern vorgesehen.

- x) Frage: Ist der Unbeschränkte Bahnübergang in der Witzlebenstraße überhaupt noch zeitgemäß? Wäre hier der Einbau einer Schranke denkbar?

Antwort Herr Möller: Angesichts der Zugdichte sind die Rahmenbedingungen für die Einrichtung bzw. Finanzierung einer Schrankenanlage wahrscheinlich nicht gegeben.

Hinweis: Gegebenenfalls ist auch eine generelle Schließung des Bahnüberganges denkbar. Dies sollte geprüft werden.

4.	Verabschiedung durch Herrn Möller
----	-----------------------------------

Aufgestellt: Dresden, den 19.03.2025

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld