

Ortsumgehung: Brücke über See stößt auf Kritik

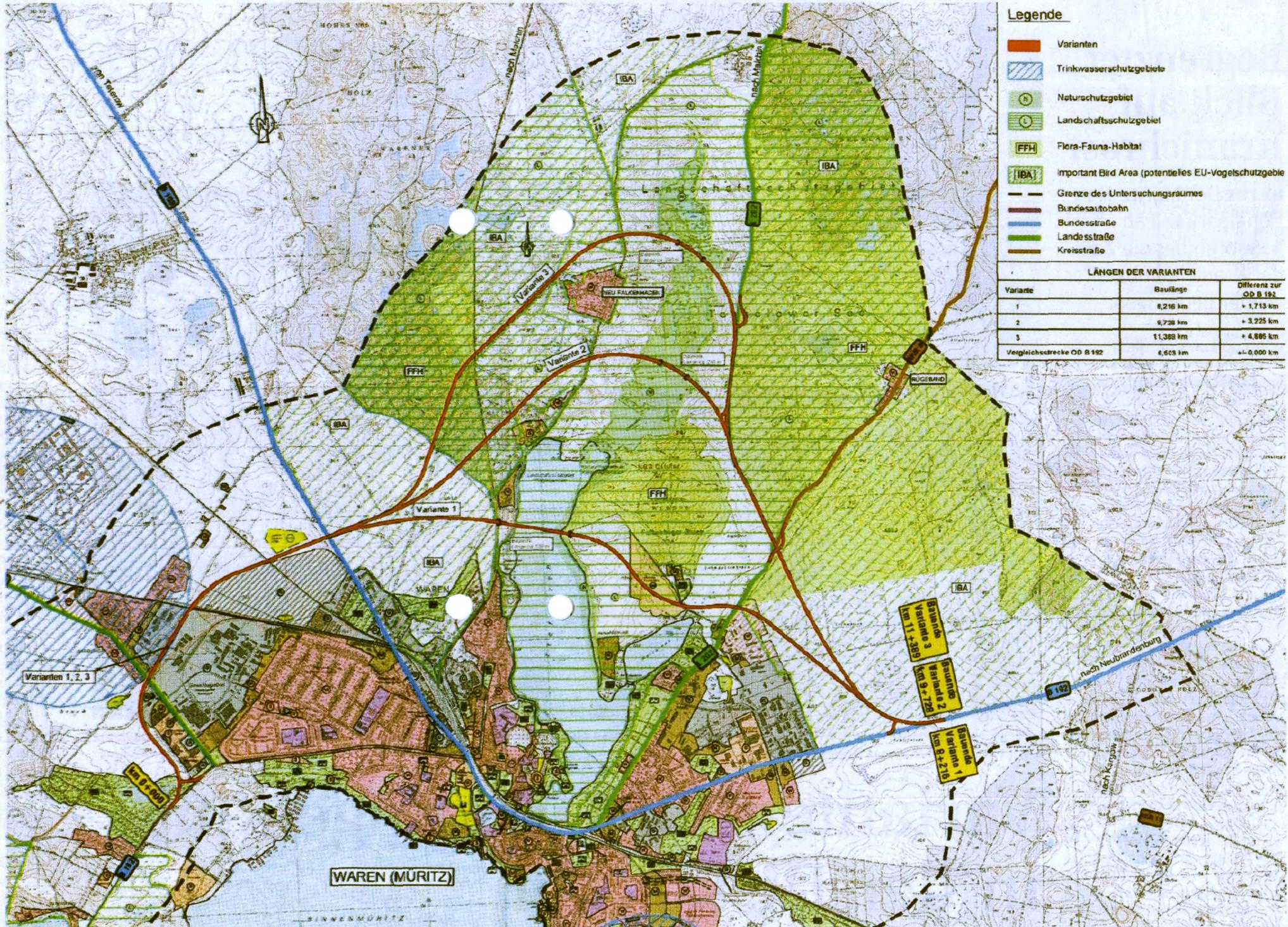
DISKUSSION Straßenbauamtsleiter Rölleke bezweifelt, ob die von der Warener Stadtvertretung 1992 beschlossene Spangellösung vom Bund akzeptiert wird.

VON NIELS SEEHASE

WAREN. Kaum ein Thema brennt den Warenern so auf den Nägeln wie die schon seit Jahren diskutierte Ortsumgehung. Das wurde am Mittwochabend bei der Informationsveranstaltung im „Haus des Gastes“ deutlich. Der Saal im Obergeschoss platzte förmlich aus allen Nähten. Mitarbeiterinnen brachten immer neue Stühle heran. Doch irgendwann war Schluss. Wer zu spät kam, musste sich mit Stehplätzen begnügen.

„Es ist nicht überraschend, dass dieses Thema so viele Leute interessiert“, sagte Landtagsabgeordneter Rudolf Borchert (SPD), der Initiator der Veranstaltung. Er entschuldigte sich bei allen, die stehen mussten, ehe er auf das eigentliche Thema – die Ortsumgehung – überleitete. Es sei wichtig, möglichst bald die Trassenführung festzulegen, betonte der Politiker. Aufgrund der geografischen Lage der Müritzstadt sei das aber sehr schwierig.

Otto Ebnet (SPD), Wirtschaftsminister des Landes, stieß in das selbe Horn. „Höchst kompliziert“ sei die Planung der Ortsumgehung. Mit einer Freigabe der neuen Strecke für den Verkehr sei nicht vor 2015 zu rechnen, sagte der Minister. „Etwas anderes möchte ich keinem versprechen.“ Ein „wahnsinnig langer“ Vorlauf sei notwendig, viele Aspekte müssten bei der Planung beachtet werden.



Die drei von Heinz-Günter Rölleke vorgestellten Varianten auf einen Blick. Die 8,2 Kilometer lange Variante eins mit Brücke über den Tiefwarensee ist mit geschätzten Baukosten von 26,3 Millionen Euro die günstigste.

Was genau, darüber gab Heinz-Günter Rölleke, Leiter des Straßenbauamtes in Neustrelitz, Auskunft. Für eine Grundlagenuntersuchung sei zunächst ein Untersuchungsraum festgelegt worden. In diesem Bereich hätten Vorprüfungen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit sowie der Einhaltung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinien der EU stattgefunden. Außerdem hätten besonders ausgewiesene Vogelschutzgebiete beachtet werden müssen.

Unter diesen Voraussetzungen sei es sehr schwierig, in der Gegend um Waren unbelastete Räume für eine Umgehungsstraße zu finden, erklärte Rölleke. Drei Varianten für eine mögliche Streckenführung sind entwickelt worden, die der Straßenbauamtsleiter zur Diskussion stellte. Die erste sieht eine Brücke über den Tiefwareensee vor, bei der zweiten wird der Verkehr am nördlichen Ende des Gewässers vorbeigeleitet, die dritte Streckenlösung liegt noch weiter nördlich oberhalb des Dorfes Neu-Falkenhagen.

Rölleke informierte auch darüber, was eine Ortsumgehung für Waren eigentlich bringen würde. Er sagte, dass die Situation auf dem Schweriner Damm weiterhin schwierig bleiben würde, da ein Großteil der 28 000 Fahrzeuge, die hier im Schnitt täglich entlangrollen, zum Binnenverkehr zu zählen seien.

Allerdings werde der Schwerlastverkehr durch eine Umgehungsstraße deutlich reduziert.

Auf Nachfrage aus dem Publikum nannte der Straßenbauamtsleiter die Länge der drei vorgestellten Streckenvarianten. Lösung eins misst 8,2 Kilometer, Lösung zwei und Lösung drei haben eine Länge von 9,8 beziehungsweise 11,4 Kilometern. Mit kalkulierten Baukosten von 26,3 Millionen Euro sei die Variante mit der Brücke über den Tiefwareensee die günstigste, erklärte Rölleke.

Nicht zufrieden mit den Darlegungen des Mannes vom Straßenbauamt zeigte sich Gunter Lüdde, Leiter des Warener Amtes für Bau und Wirtschaftsförderung. Er hätte es gut gefunden, wenn auch die so genannte Spangellösung an-

gesprochen worden wäre. Diese, 1992 von der Stadtvertretung beschlossene Variante, sieht eine Trassenführung in der Stadt parallel zum oder auf dem Schweriner Damm vor.

Rölleke entgegnete, dass bei einer Entscheidung über die Streckenführung der Geldgeber, nämlich der Bund, berücksichtigt werden müsse. Es sei fraglich, ob das Bundesverkehrsministerium die Spangellösung als Ortsumgehung akzeptieren werde. Hinzu kämen bei dieser Variante bauliche Schwierigkeiten und wahrscheinlich auch höhere Kosten.

Unterstützung fand Rölleke im Publikum. Eine Anwohnerin der arg vom Verkehr gebeutelten Strelitzer Straße sagte: „Ich begrüße es, wenn die Lkw raus aus der Stadt kommen. Und zwar möglichst weit weg.“ Dafür ertotete sie Applaus. Ein Mann warf ein, dass die vorgestellten drei Varianten für ihn den Sinn einer Ortsumgehung erfüllen. „Die Stadtvariante aber nicht.“

Trotz dieser Kritik bat Gunter Lüdde, die Diskussion zu objektivieren und die Spangellösung nicht von vornherein abzulehnen. Sie

solle geprüft werden wie die anderen Varianten auch. Es gehe bei der Trassenführung zuerst um den Nutzen für die Stadt und nicht um eine möglichst hohe Akzeptanz beim Bund. Diesen Ansatz nahm Minister Ebnet auf: „Wenn die Stadt der Meinung ist, diese Lösung vorzuziehen, werden wir das vor dem Bund vertreten. Aber noch herrscht hier wohl keine Einigkeit.“

Uneins war man sich auch im Publikum, welche der drei vorgestellten Varianten die richtige sei. Gegen die Brückenlösung regte sich Widerspruch. „Überhaupt nicht verträglich“, sagte eine Frau. „Damit zerstört man ein schönes Naherholungsgebiet für die Warener und ihre Gäste.“ Auf diesen Einwand gab Rölleke zu bedenken,

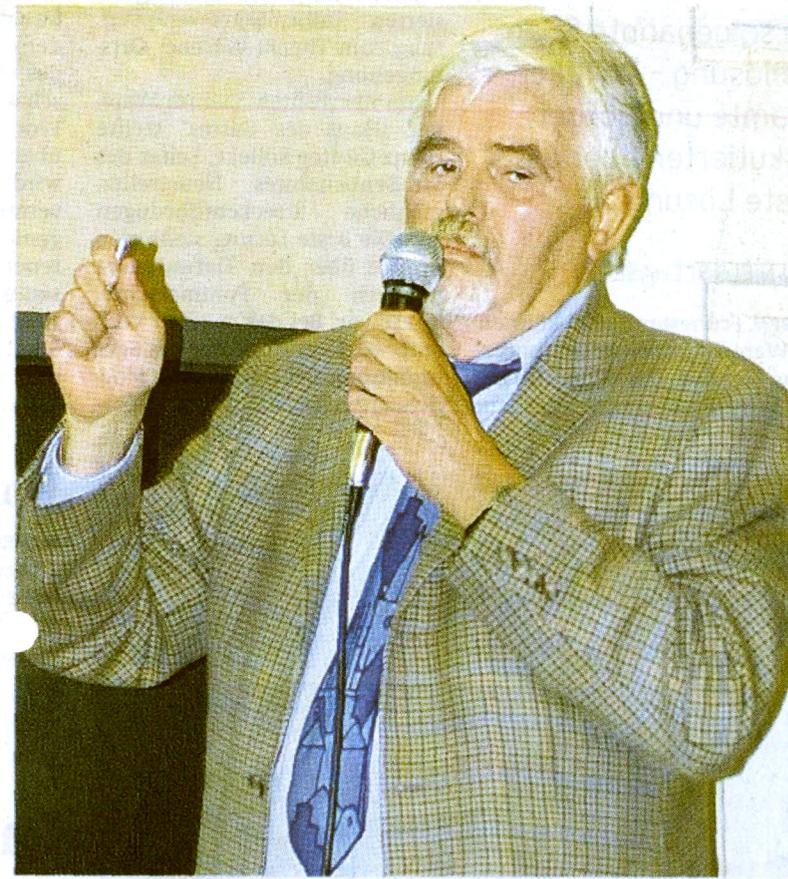
dass die Brückenvariante für den Naturschutz weitaus günstiger sei als die zweite Lösung. Günstiger sei auch die Lage der ersten Trasse. Darauf wiesen sowohl der Straßenbauamtsleiter als auch Minister Ebnet hin: Je nördlicher die Umgehungsstraße liege, desto unattraktiver werde sie.

Ein Mann wollte wissen, ob nicht ein Tunnel möglich sei. „Denken kann man viel, aber es muss von den Kosten her machbar sein“, sagte Rölleke. Minister Ebnet sekundierte: „150 Millionen sind da schnell weg.“

Nach über zwei Stunden Diskussion fasste Rudolf Borchert die Ergebnisse zusammen. Er habe festges t, dass es bei dem Thema kein einheitliches Meinungsbild gebe. Einig sei man sich nur, dass alle eine Ortsumgehung wollten. Jetzt gelte es, Tempo zu machen, dabei aber auch stets die Einwohnerinteressen zu berücksichtigen. Ein Höchstmaß an Transparenz sei notwendig. Alle besprochenen Varianten – auch die Spangellösung – müssten weiter untersucht werden.

„Damit zerstört man ein schönes Naherholungsgebiet.“

„Ich begrüße es, wenn die Lkw raus aus der Stadt kommen.“



Heinz-Günter Rölleke, Leiter des Straßenbauamtes Neustrelitz, stand den Bürgern Rede und Antwort.

30 Millionen Euro geplant Langer Weg

Die Ortsumgehung in Waren ist 2003 als vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrsweplanes eingestuft worden. 30 Millionen Euro sind dafür eingeplant. Bis Mitte des nächsten Jahres soll die Voruntersuchung für die Linienplanung abgeschlossen sein, sagte Heinz-Günter Rölleke, der Leiter des Straßenbauamtes Neustrelitz. Ziel sei es, ab Mitte 2007 mit dem Raumordnungsverfahren zu beginnen. Dabei werden alle so genannten Träger öffentlicher Belange gehört. Mindestens ein halbes Jahr dauert dieses Verfahren, danach kann das Wirtschaftsministerium des Landes – in Ausnahmefällen macht das auch das Bundesverkehrsministerium – die Linienführung bestimmen. Erst danach kann mit den konkreten Planungen begonnen werden.



Wer zu spät kam, musste sich mit einem Stehplatz begnügen: Bei der Informationsveranstaltung zur Ortsumgehung platzte der Saal im Warener „H des Gastes“ aus allen Nähten.