

PROTOKOLL

der Gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadt- und Ortsteilentwicklung, Bau und Wirtschaft, des Ausschusses für Ordnung, Sicherheit und Verkehr und des Landwirtschafts- und Umweltausschusses der Stadtvertretung Ribnitz-Damgarten am 08.05.2018

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 19:03 Uhr

Tagungsort: Rathaussaal Rathaus Ribnitz, Am Markt 1, 18311 Ribnitz-Damgarten

Anwesenheit

Vorsitz

Herr Manfred Widuckel	anwesend
-----------------------	----------

Mitglieder

Herr Volker Bastian	anwesend
Herr Steffen Borsch	nicht anwesend
Frau Birte Buchin	anwesend
Herr Andreas Dietzel	anwesend
Herr Helge Eggersmann	nicht anwesend
Herr Rolf Günther	nicht anwesend
Herr Hans-Dieter Hänsen	nicht anwesend
Herr Detlef Hauschild	anwesend
Frau Sylvia Hotaß	anwesend
Herr Wilfried Kollinger	anwesend
Herr Hans-Dieter Konkol	anwesend
Herr Eckart Kreitlow	anwesend
Herr Christian Krienke	nicht anwesend
Frau Christel Lesche-Panizza	anwesend
Herr Reinhardt Röwer	nicht anwesend
Herr Horst Schacht	anwesend
Herr Werner Schork	entschuldigt
Herr Jens Stadtaus	nicht anwesend
Herr Stefan Stuht	entschuldigt
Herr Volker Teske	nicht anwesend

Herr Udo Voß	entschuldigt
Herr Hans-Edo Wiedenbeck	anwesend
Herr Axel Zühlsdorff	nicht anwesend

Verwaltung

Herr Guido Keil	anwesend
Herr Heiko Körner	anwesend
Herr Heiko Werth	anwesend

Schriftführer

Herr Michael Kresin	anwesend
Herr Ingo Woyczeszik	nicht anwesend

19 Bürger	anwesend (für öffentlichen Teil)
Herr Rainer Horenburg (Umweltplan)	anwesend (für öffentlichen Teil)
Herr Frank Ilchmann	anwesend
Herr Robert Niemeyer	anwesend (für öffentlichen Teil)

Tagesordnung

öffentlicher Teil:

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Feststellung der Tagesordnung
- 3 Vorstellung des Entwurfes der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Ribnitz-Damgarten
- 4 Anfragen/Mitteilungen

nichtöffentlicher Teil:

- 5 Auskünfte/Mitteilungen

TOP 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Ausschussvorsitzender Widuckel eröffnete die Sitzung, begrüßte die Anwesenden und stellte die ordnungsgemäße Ladung fest.

TOP 2 Feststellung der Tagesordnung

Es wurden keine Änderungsanträge zur Tagesordnung gestellt.

TOP 3 Vorstellung des Entwurfes der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Ribnitz-Damgarten

Herr Horenburg stellte anhand einer Powerpointpräsentation die wesentliche Inhalte des Entwurfes des Lärmaktionsplanes vor (siehe Anlage zum Protokoll). Dabei hob er hervor, dass der Lärmaktionsplan nur einen Rahmen darstellt und Leitlinien aufzeigt. Er enthält keine Festsetzung ähnlich einem Bebauungsplan. Auch müssen im Vorfeld der Umsetzungen von vorgeschlagenen Maßnahmen weitere Untersuchungen (Verkehrsflüsse u.ä.) erfolgen.

In der anschließenden Diskussion äußerte Herr Kreitlow Zweifel, ob die ausführenden Tiefbaufirmen auch fachgerecht arbeiten werden, insbesondere betreffend neuer Asphalttechnologien. Auch regte er an, die Straße „Am See“ nicht durchgängig mit 30 km/h zu beschildern. Teilbereiche ohne Bebauung könnten auch mit 50 km/h befahren werden.

Herr Horenburg nahm Herrn Kreitlow die Sorge betr. einer möglichen nicht fachgerechten Ausführung. Die korrekte Arbeit ist bei Fachfirmen regelmäßig gegeben. Auch erfolgen immer Überprüfungen durch Fachleute, wie beauftragte Ingenieurbüros, Gutachter u.ä. . Einen Wechsel der Geschwindigkeiten in der Straße „Am See“ empfahl er nicht, da dieses die Kontinuität des Verkehrsflusses zerstören würde. Im Übrigen braucht es für die Akzeptanz neuer Geschwindigkeiten gem. Studie im Schnitt 3 Jahre

Herr Widuckel sah in alternativen Antrieben einen Lösungsansatz für die Lärmprobleme. Hierzu sei allerdings ein Umdenken in der Gesellschaft notwendig. Dem widersprach Herr Horenburg teilweise indem er darauf hinwies, dass die Rollgeräusche der Räder immer laut sind, auch bei Elektrofahrzeugen.

Herr Dietzel legte dar, dass mit Geschwindigkeitseinschränkungen der Lärm nur von einer Straße auf die andere verlegt werde. Es müssen im Weiteren zwingend die Verkehrsflüsse untersucht werden. Auch fehlt ihm in der Planung der Aspekt des Umweltschutzes, konkret der Abgase. Herr Horenburg erläuterte, dass für eine Gesundheitsgefährdung die Belastungen nicht hoch genug seien. Dieses ist für Ribnitz-Damgarten kein Thema. In diesen Zusammenhang verwies er auf andere deutsche Ballungszentren.

Ein Bürger hinterfragte, warum eine Ausweisung von 30 km/h einschließlich der Einbau von lärmoptimierter Asphalt nicht in der gesamten Stadt erfolgen kann. Herr Körner hielt es für möglich, dass bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen – so aktuell in der Bahnhofstraße - lärmoptimierter Asphalt zum Einsatz kommen kann, wenn Effekt und Reduzierung gesichert seien. Separate Baumaßnahmen nur zum Einbau von lärmoptimierten Asphalt schloss er aus. Herr Horenburg ergänzte, dass der lärmoptimierter Asphalt auch nur unwesentlich teurer als der Standardasphalt ist.

In Bezug auf die Nennung von ruhigen Gebieten empfahl Herr Schacht die Klosterwiesen, Bereiche des Boddenwanderweges sowie die Torfstiche an der Recknitz in Damgarten. Auch informierte er, dass die Barther Straße mit lärmoptimierten Asphalt gebaut werden soll. In der Langen Straße favorisiert er die bestehenden 30 Km/h. Die 30 km/h in der Straße Am See begrüßt er. Als weiteren Problempunkt benannte er den Bereich Danziger Straße / Boddenstraße. Hier gibt es ein erhebliches (nächtliches) Lärmproblem durch den LKW Verkehr der Getreide AG, die ihre Lagerhallen auf dem Gelände ehem. Bestwood haben und regelmäßig die Boddenstraße nutzen.

Ein Bürger hinterfragte die Meinung der Stadt zur den Inhalten der Lärmaktionsplanung. Herr Körner stellte dar, dass alle im Lärmaktionsplan benannten Maßnahmen mit der Stadtverwaltung besprochen sind und nach Beschlussfassung die Pläne für die nächsten 5 Jahre sind. Betr. der ruhigen Gebiete wies er auf die Beachtung der städtebaulichen Ziele hin. So grenzt der für eine Wohnbebauung prädestinierte Bereich der ehemaligen Kreisverwaltung (Damgartener Chaussee 40) direkt an den Boddenwanderweg.

Herr Konkol erinnerte daran, dass die Straßen im Stadtgebiet verschiedene Straßenbaulastträger haben, die ggf. in die Pflicht zu nehmen sind. Eine bloße Verlagerung des Verkehrs von einer Straße auf die andere lehnte er auch ab. Die Planungen müssen im Weiteren konkretisiert werden, wobei den Verkehrsflüssen wesentliche Beachtung gegeben werden muss.

Herr Horenburg machte hieraufhin nochmals deutlich, dass verkehrsplanerische Untersuchungen der Umsetzung von Maßnahmen vorangestellt werden müssen. Weiterhin ergänzte er, dass es die Zielstellung sein muss, den Verkehr weitestgehend auf die Ortsumgehung zu verlagern. Hieraufhin machte Herr

Werth darauf aufmerksam, dass ein großer Anteil am Verkehr der eigene innerstädtische Verkehr ist, u.a. durch Anlieger. Auch empfahl er, als ruhige Gebiete bebaute Gebiete in Betracht zu ziehen und nannte den Bereich des Klosters.

Frau Buchin wies darauf hin, das seit Festlegung der 30 km/h für die Straße Am See sich der Fahrzeugverkehr in den Innenstadt erhöht hat.

Herr Schacht informierte über seine Beobachtung, dass auch bei Stau in der Langen Strasse keine erhöhte Frequentierung der Straße Am Klosterteich ersichtlich ist. Herr Widuckel und Herr Dietzel wiesen darauf hin, dass dieses auch nicht erwünscht ist.

Eine Bürgerin bemängelte das Fehlen von Naherholungsgebieten in Ribnitz und kritisierte den ungepflegten Zustand der Innenstadt. Herr Widuckel konnte dieses nicht nachvollziehen. Weiterhin stellte er klar, dass das die Verkehrslösung für die Lange Straße aus seiner Sicht trotz verschiedener Probleme wie Fußgängerquerungen und Ampelschaltungen derzeit die Ideallösung darstelle. Eine Optimierung der Nutzung der Ortsumgebung unterstützte er.

Herr Dietzel machte nochmals deutlich, dass die Thematik Straßenverkehr immer ein wiederkehrendes Thema in den Ausschüssen sei. Aus seiner Sicht ist der wichtigste Punkt überhaupt der LKW Verkehr. So müsse u.a. dafür gesorgt werden, dass nur LKW's die Straße Am See befahren dürfen, die dort auch tatsächlich „Anlieger“ sind. Hier ergänzte ein Bürger, dass auch in der Bahnhofstraße der LKW-Verkehr ein Problem darstelle.

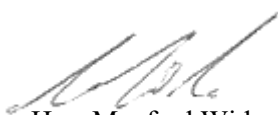
Die anwesenden Bürger und Ausschussmitglieder brachten weitere Vorschläge ein, so die Anlage einer Verkehrsinsel in der Straße „Am See“ oder eine Umwandlung von Teilen der Langen Straße in einen verkehrsberuhigten Bereich.

Ein Bürger informierte über den Stand des Gerichtsverfahrens betr. der Straße Am See und empfahl für die Laufzeit des Lärmaktionsplanes die Einrichtung einer Arbeitsgruppe.

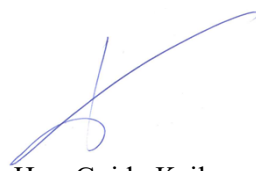
Diese Punkte wurden nicht weiter diskutiert.

TOP 4 Anfragen/Mitteilungen

Es wurden keine Anfragen / Mitteilungen vorgetragen.



Herr Manfred Widuckel
Vorsitzender



Herr Guido Keil
Protokollführer



Regionalplanung



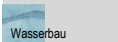
Umweltplanung



Landschaftsarchitektur



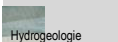
Landschaftsökologie



Wasserbau



Immissionsschutz



Hydrogeologie

Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2018

Referent: Dipl.-Phys. Rainer Horenburg

Datum: 08. Mai 2018

Herzlich Willkommen!



Immissionsschutz

Inhalte

1. Lärmaktionsplan – warum?
2. Lärmkartierung
3. Lärmaktionsplan

Gesetzliche Grundlagen

- **EG-Umgebungsärmrichtlinie** vom Juli 2002
- Umsetzung in deutsches Recht durch Abschnitt „Lärminderungsplanung“ in das **Bundes-Immissionsschutzgesetz** im Juni 2005
- Forderung: **Lärmkarten und Lärmaktionspläne**
Erhebung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung
Maßnahmen und Konzepte zur Lärminderung
Fortschreibung alle 5 Jahre
- **Zwei Stufen:**
 - 1. Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio Kfz/Jahr
 - 2. **Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio Kfz/Jahr**
Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr
Ballungsraum (> 100.000 EW und > 1000 EW/km²)

Ziel der Richtlinie

- gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen
- schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm mindern
- bedeutet für die deutsche Straßenbau- und -verkehrsverwaltung **völlig neues Abwägungsmerkmal „Gesundheitsschutz“ bei Bestandstraßen**

Indikatoren

- neue Indikatoren für die Belastung durch Lärm
 - L_{den} : Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (10/4/8-Stunden-Werte)
 - L_{night} : Nacht-Lärmindex
- Beschreibung durch Lärmindizes in 5-dB(A)-Intervallen
- Schwerpunktbildung durch **Auslösewerte**:

■ Tag-Abend-Nacht-Pegel	L_{den}	65 dB(A)
■ Nachtpegel	L_{night}	55 dB(A)

Lärmkarten

- Kartierung in MV vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie durchgeführt für
 - **Hauptverkehrsstraßen:**
nur zwei Abschnitte westlich und östlich der OU
 - „Ergänzungsnetz“:
viele Straßen im Innenstadtbereich

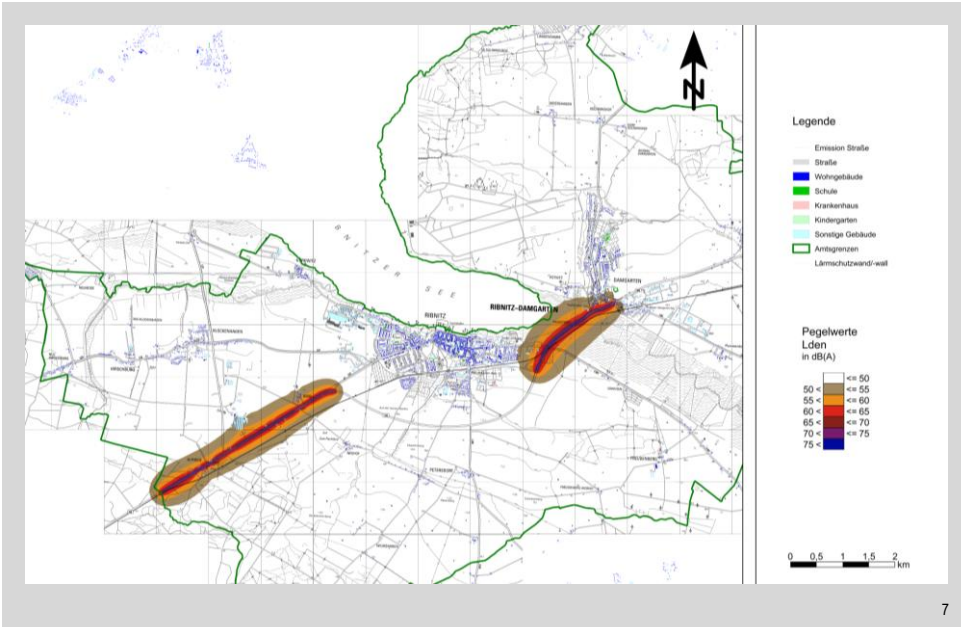
Straßennetz





L_{den} Hauptverkehrsstraßen

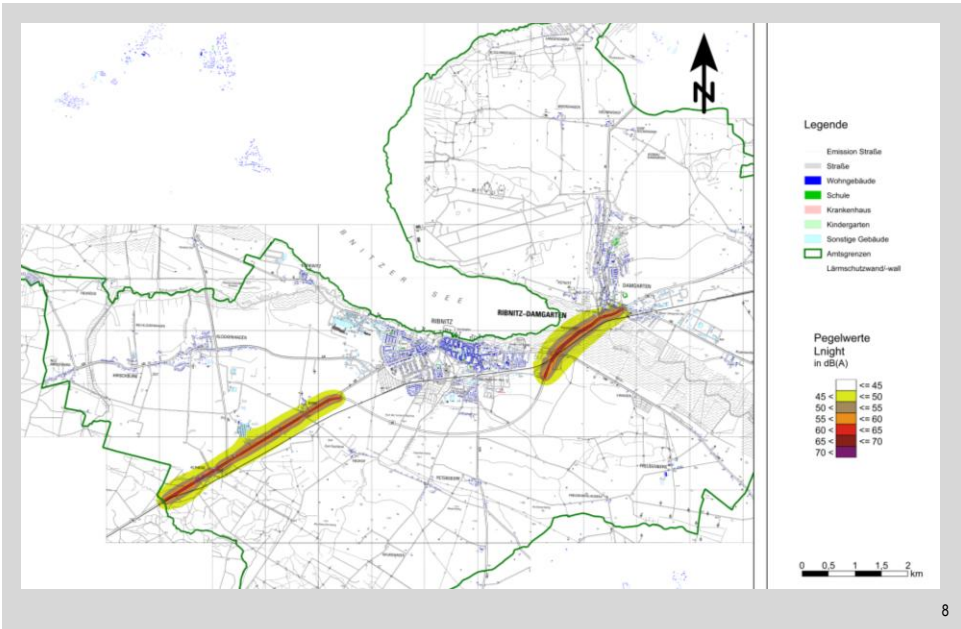
Lärmkartierung



7

L_{night} Hauptverkehrsstraßen

Lärmkartierung

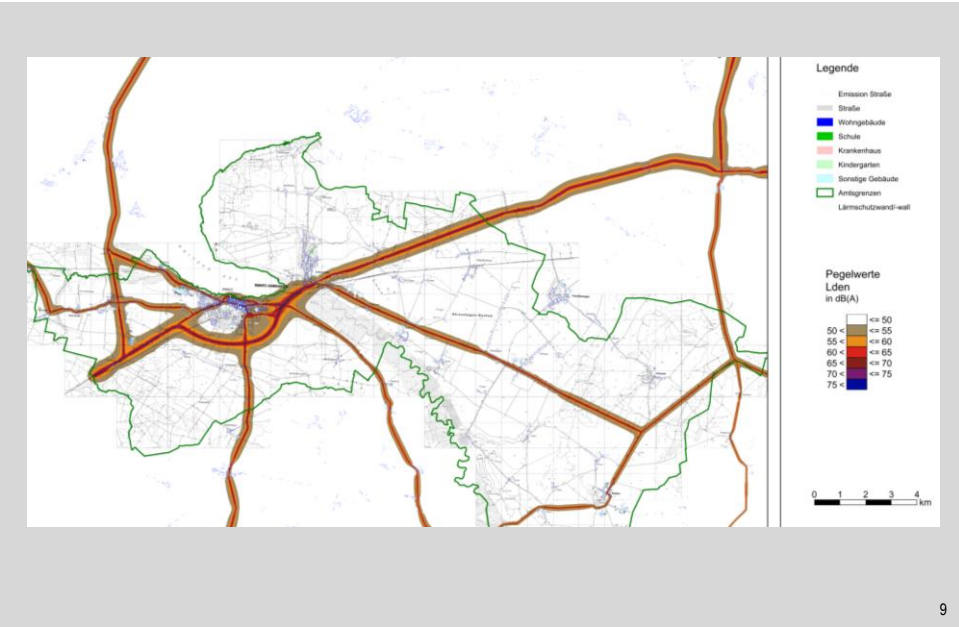


8



L_{den} Hauptverkehrsstraßen und Ergänzungsnetz

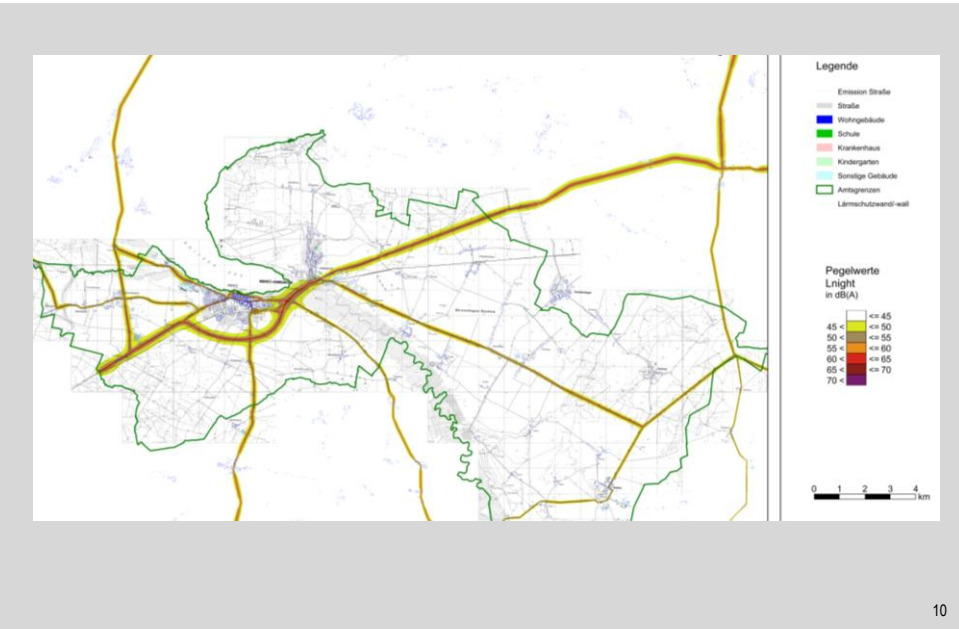
Lärmkartierung



9

L_{night} Hauptverkehrsstraßen und Ergänzungsnetz

Lärmkartierung

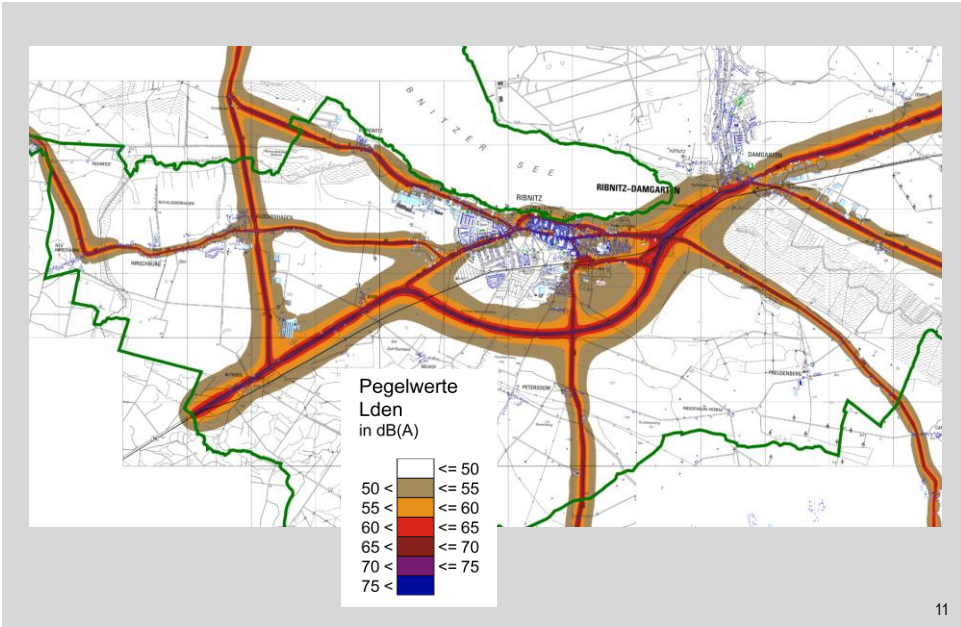


10



L_{den} Stadtgebiet Ribnitz-Damgarten

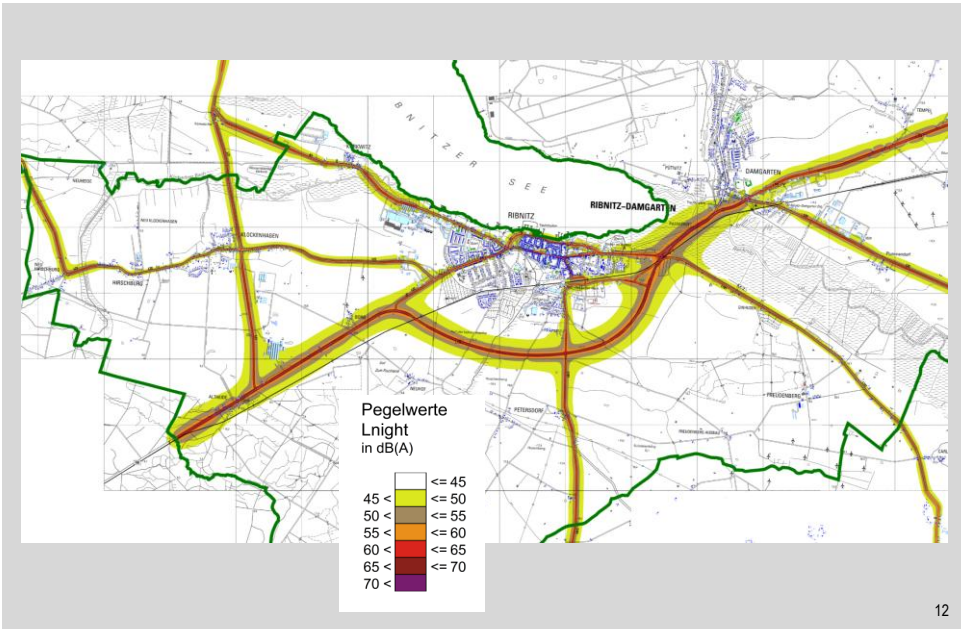
Lärmkartierung



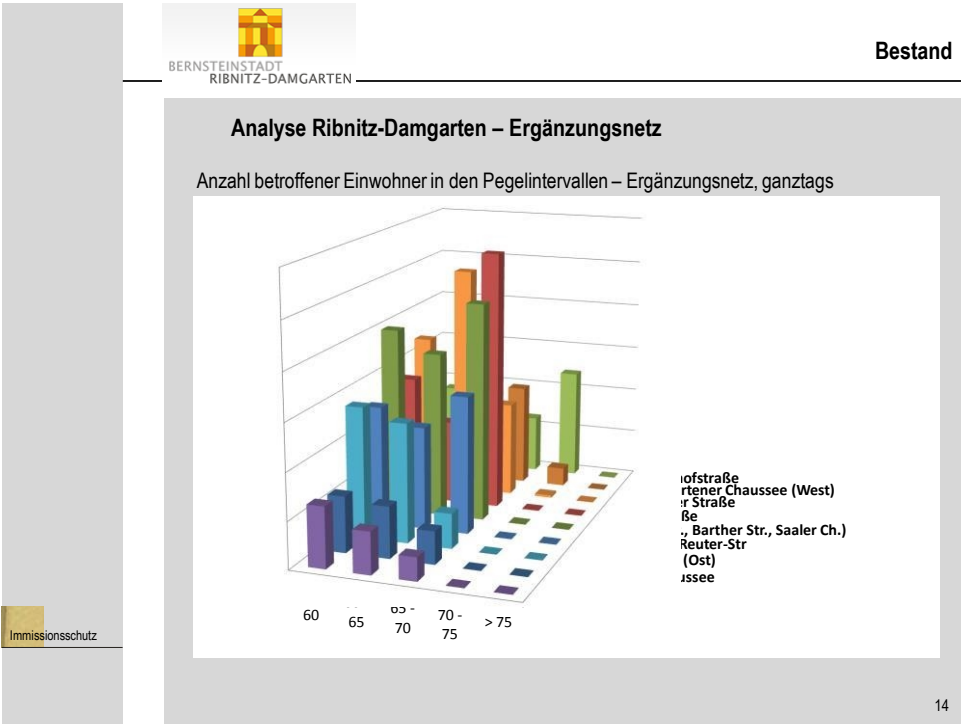
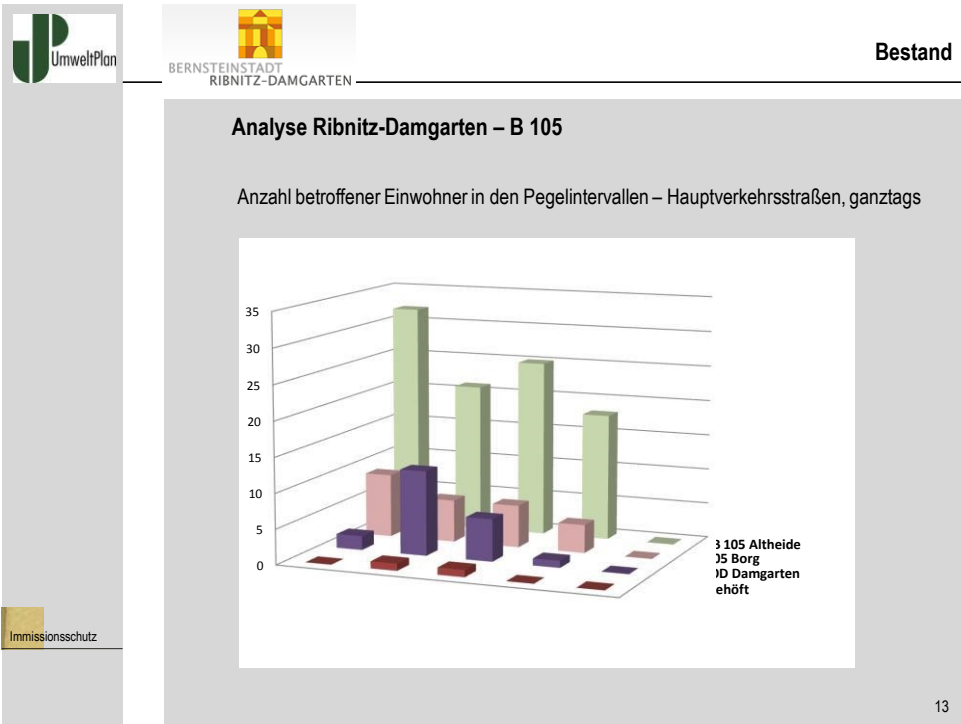
11

L_{night} Stadtgebiet Ribnitz-Damgarten

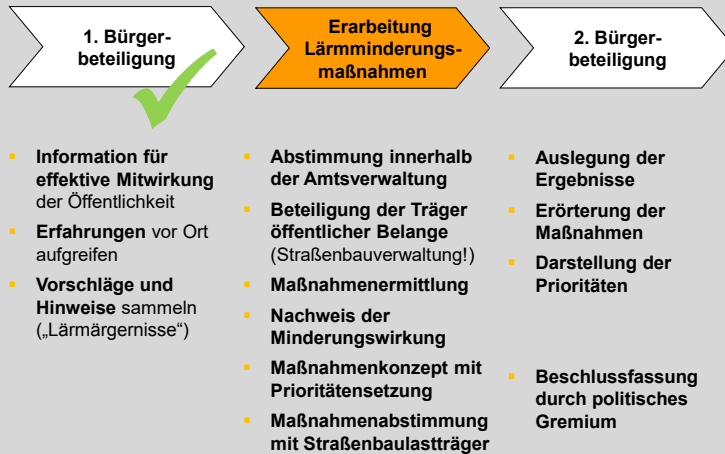
Lärmkartierung



12



Bearbeitung des Lärmaktionsplanes



15

Bürgerversammlungen

- Problem Nr. 1: Nächtlicher Straßenverkehrslärm
- Problem Nr. 2: Lkw-Verkehr

• Straßenbaulastträger

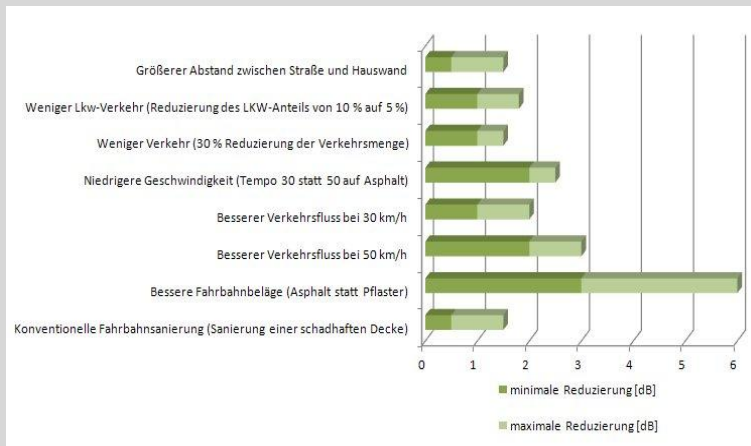
- Begründungsproblem für Maßnahmen: Ergebniskonflikt mit RLS-90
- getrennte Betrachtung Lkw- und Pkw-Geschwindigkeiten

Lärmaktionsplan

- Nicht nur Argumentation mit Beurteilungspegelreduzierungen
- Konzentration auf Vergleich von **Betroffenzahlen**

16

Minderungsinstrumentarium



Immissionsschutz

17

Diskussion von Lärminderungsmaßnahmen

- Verstetigung des Verkehrs
 - Optimierung „grüne Welle“
- Querschnittsgestaltung von Straßen
- Fahrbahnoberflächen
 - Einsatz lärmoptimierter Fahrbahndecken
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (bspw. „T30“)
- Aktive/passive Schallschutzmaßnahmen
 - Schallschutzwände
 - Schallschutzfenster (Förderzuschuss 75 %!)

Immissionsschutz

18

Handlungsschwerpunkte

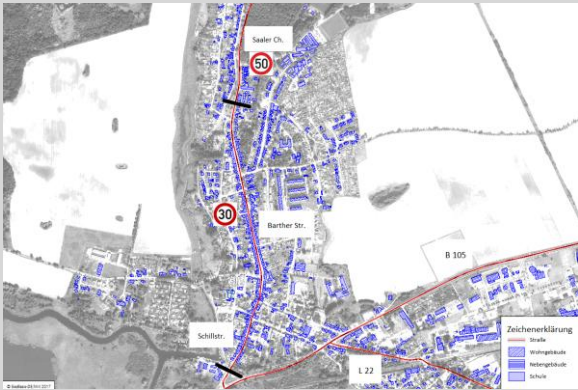


Immissionsschutz

19

Kurz- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen in Ribnitz-Damgarten (1)

1. Schillstraße, Barther Straße: Ausweitung des Tempo-30-Bereiches auf Straßenzug Schillstr. und Barther Str., lärmoptimierte StrO

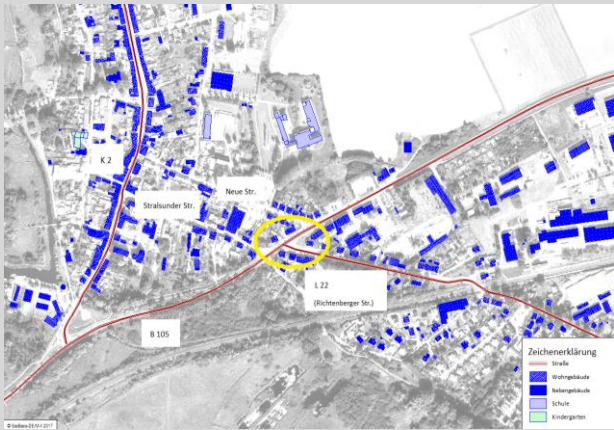


Immissionsschutz

20

Kurz- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen in Ribnitz-Damgarten (2)

2. OD Damgarten: Ampel durch Kreisel ersetzen → Verstetigung



21

Kurz- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen in Ribnitz-Damgarten (3)

3. Damgartener Ch. West: T30 im Zusammenhang mit derzeitigen T30-Bereichen Am See/Fritz-Reuter-Str. und Lange Str., lärmoptimierte StrO



22

Kurz- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen in Ribnitz-Damgarten (4)

4. Fritz-Reuter-Str./Am See: Durchfahrverbot für LKW auf 24 h ausweiten, lärmoptimierte StrO



23

Kurz- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen in Ribnitz-Damgarten (5)

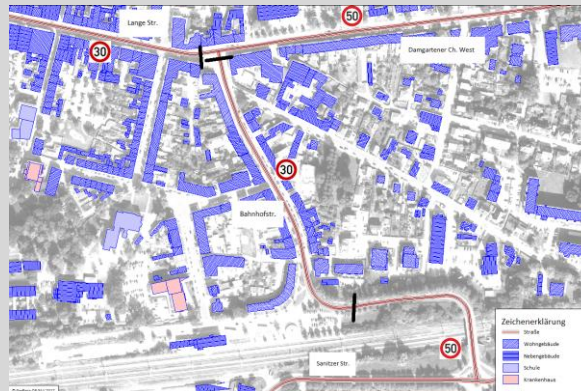
5. Lange Str.: Einführung eines verkehrsberuhigten Bereiches in Teilbereichen zur Verdrängung von Durchfahrverkehr auf die OU Ribnitz



24

Kurz- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen in Ribnitz-Damgarten (6)

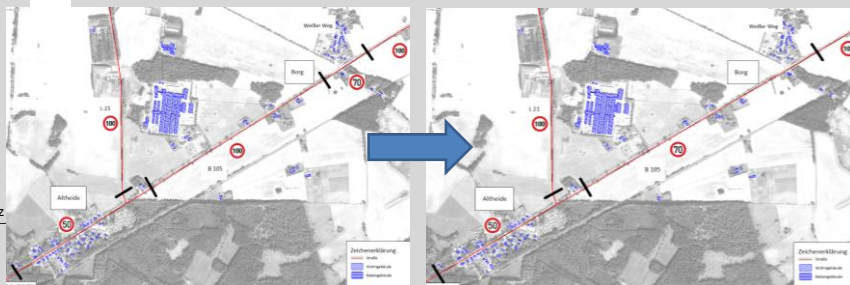
6. **Bahnhofstr.:** T30 im Zusammenhang mit derzeitigen T30-Bereichen Am See/Fritz-Reuter-Str. und Lange Str. und vorgeschlagener T30 für Damgartener Ch. West, lärmoptimierte StrO



25

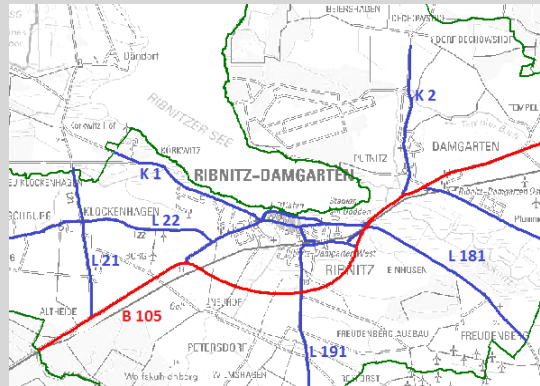
Kurz- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen in Ribnitz-Damgarten (7)

7. **Körkwitzer Weg:** lärmoptimierte StrO
8. **Rostocker Straße:** lärmoptimierte StrO
9. **OD Altheide:** zulässige Geschwindigkeit auf T50 reduzieren, lärmoptimierte StrO
10. **OD Borg:** zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausweiten auf den Bereich zwischen den Ortslagen Altheide und Borg, lärmoptimierte StrO



Kurz- und langfristige Lärminderungsmaßnahmen in Ribnitz-Damgarten (8)

11. OU Ribnitz: Prüfen der Einstellungen der Lichtsignalanlagen auf der Ortsumgehung und Optimierung dieser, mit dem Ziel den Verkehrsfluss zu verstetigen und die Umgehung damit attraktiver zu gestalten



27

Immissionsschutz

Methodik

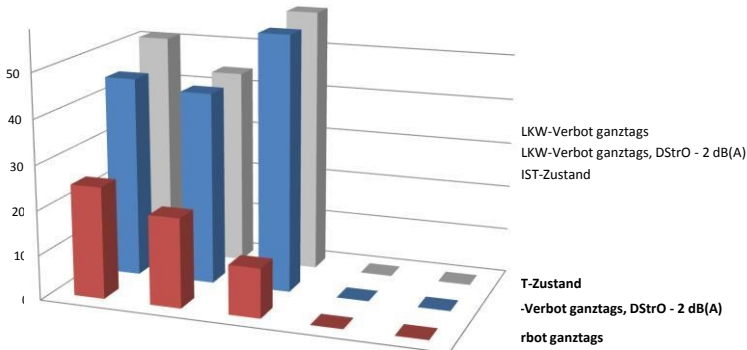
- Berechnung Betroffenenzahlen in den 5-dB(A)-Intervallen
- Differenzbildung Verbesserungsszenario zum Ausgangszustand
- Differenzen in Diagramme → visueller Abwägungszugang
- erzielbare Pegelminderungen hier immer < 5 dB(A) → nur ein Intervallwechsel
- Achtung: Zahlen je Intervall lediglich ein Maß für die Wirksamkeit (Darüber hinaus: Wirkung für alle Anwohner!)
- Szenarien: für kurzfristige und langfristige Maßnahmen
Geschwindigkeitsreduzierungen auf T30...T50...T70
D_{stro} -2 dB(A)

28

Immissionsschutz

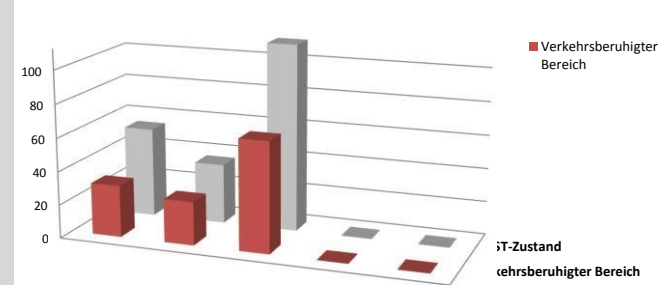
Beispiele für erzielbare Reduzierungen (1)

Reduzierung der Anzahl betroffener Einwohner durch Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zum IST-Zustand
Am See/Fritz-Reuter-Str., ganztags



Beispiele für erzielbare Reduzierungen (2)

Reduzierung der Anzahl betroffener Einwohner durch Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zum IST-Zustand
Lange Str., ganztags



„Ruhige Gebiete“ – Sie sind gefragt!

- Sollen gegen Zunahme von Lärm geschützt werden.
- Sollen durch die Kommune bestimmt werden.
- Durch Ausweisung ergibt sich ein Schutzstatus.
- Welche Gebiete kommen infrage?

Aktuell eingebrachte Vorschläge:

- Stadtwald Damgarten
- Nizzepark