

**Jens Stachowitz**  
**Kommunalberatung**

Liebigstraße 40  
44139 Dortmund

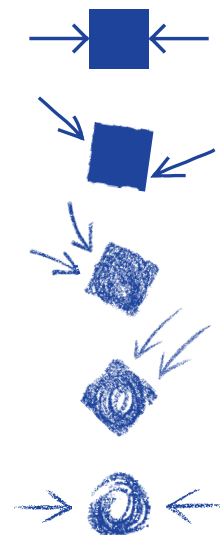
Telefon  
(02 31) 9 12 21 36

Telefax  
(02 31) 9 12 21 38

E-Mail  
office@stachowitz.de

Internet  
www.stachowitz.de

Moderation  
Prozessbegleitung  
Vermittlung



## Dialogforum zur B212n

Dokumentation des ersten Treffens am 13.06.2016

Dortmund, den 20. Juni 2016

## Dialogforum zur B212n

### Dokumentation des ersten Treffens am 13.06.2016

#### Gliederung

	Seite
Vorbemerkung	2
Begrüßung und Einführung	3
Rollen, Ziele und Spielregeln der Zusammenarbeit	7
Neubau der B 212 zwischen Harmenhausen und Bremen – Aufgabendarstellung und Vorgeschichte	10
Planungsablauf der Straßenbaumaßnahme	18
Organisatorische Struktur des Dialogforums zur B212n	21
Thematische Struktur des Dialogforums zur B212n – erste Skizze	23
Zeitpunkt, Ort und Thema des nächsten Treffens	25
Bilanz des Treffens	25

#### Vorbemerkung

Hier lege ich als neutraler Moderator eine Dokumentation vor, die enthält, was mir durch Notizen und aus dem Gedächtnis zur Verfügung steht. Mein Ziel ist, sinngemäß und gestrafft wiederzugeben, was ich verstanden habe. Die Äußerungen der Behördenvertreter habe ich immer als solche gekennzeichnet. Diese Äußerungen sind nicht ausdrücklich offiziell bestätigt. Bei allen anderen Äußerungen aus dem Teilnehmerkreis habe ich nur dann den Namen notiert, wenn ich den Eindruck hatte, dass die Aussage zugeordnet werden muss. Sollte sich eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer nicht korrekt wiedergeben fühlen, lade ich ein, dies in Form einer Stellungnahme zum Protokoll zur Kenntnis zu geben. Die Dokumentation ist nicht streng chronologisch. Fragen, Hinweise, Anregungen und Argumente habe ich thematisch eingeordnet. Ausdrücke in eckigen Klammern sind Einfügungen, die ich nachträglich vorgenommen habe, um mehr Klarheit und Verständnis herzustellen.

## Dialogforum zur B212n

### Dokumentation des ersten Treffens am 13.06.2016

#### Begrüßung und Einführung

Der Moderator, Jens Stachowitz, begrüßte die rund 45 Teilnehmenden im Begegnungszentrum Lemwerder herzlich und skizzierte die Ziele für dieses erste Treffen.

#### Ziele für das erste Treffen

Die Ziele waren in der Einladung wie folgt formuliert:

- Die Teilnehmenden lernen sich näher kennen.
- Der Vorhabenträger erläutert den Prozess der Planung der B212n,
- zeigt auf, welche Arbeit aktuell vor ihm liegt, und,
- bei welcher Aufgabe die Teilnehmenden zur Mitwirkung eingeladen sind.
- Der Moderator erläutert seine Rolle und die des Lenkungskreises,
- die Zusammensetzung des Dialogforums und
- die Ziele und die Regeln der Zusammenarbeit, die er verbindlich verabreden will.
- Der Moderator erläutert die Ergebnisse seiner Konfliktanalyse und
- macht einen Vorschlag zur Abarbeitung der Konfliktthemen.
- Die Teilnehmenden haben Gelegenheit zu Rückfragen und zur Diskussion und
- verabreden die Agenda für die nächsten Treffen des Dialogforums.

#### Rolle des Moderators

Der Moderator hob hervor, dass er Menschen mit unterschiedlichen Interessen zu konsensfähigen Ergebnissen führe, dabei die Potenziale der Beteiligten nutzt und sich strikt neutral und lösungsorientiert verhält. – Die Charts zum Vortag sind im Anhang. – Er machte deutlich, dass die Teilnehmenden ihre Konflikte selbst lösen müssten und er dabei nur assistiere.

#### Die Aufgabe des Vorhabenträgers

Der Vorhabenträger [Bauherr ist die Bundesrepublik Deutschland] wird wegen der grenzüberschreitenden Planung durch die nieder-

sächsische und die bremische Landesstraßenbaubehörde vertreten. Diese beiden Landesstraßenbaubehörden haben gemeinsam die Aufgabe zu erfüllen, einen Planfeststellungsbescheid, vergleichbar mit einer Baugenehmigung für ein Gebäude, für die B212n ab Harmenhausen bis zum Anschluss an die A281 zu erwirken. Dieser Auftrag wird absehbar im Herbst 2016 vom Bundestag erneut erteilt.

Beide müssen gemeinsam der Planfeststellungsbehörde [in diesen zwei Bundesländern] eine Planung und darauf bezogene Gutachten zur Genehmigung vorlegen. [Das Genehmigungsverfahren ist ein öffentlich-rechtliches Verfahren und schließt eine förmliche Beteiligung ein. Die Planfeststellungsbehörde ist unabhängig kann die Genehmigung auch versagen oder eine Genehmigung mit Auflagen verbinden. Die Entscheidung der Genehmigungsbehörde kann vor Gericht überprüft werden.]

#### **Gegenstand der Zusammenarbeit**

Der Moderator machte deutlich, dass sich das Dialogforum mit der Führung der B212 im Bereich Deichpausen und den Anschlüssen an die L875 beschäftigen werde. Drei Trassenvarianten und drei Anschlussvarianten müssen vom Vorhabenträger systematisch und sorgfältig auf Vor- und Nachteile hin untersucht werden.

#### **Beteiligungsspielraum und Ziele des Dialogverfahrens**

Die Beteiligten im Dialogforum haben die Gelegenheit, im Vorfeld des Antrages auf Planfeststellung durch den Vorhabenträger die Arbeiten des Vorhabenträgers kritisch zu begleiten.

Die zentralen Ziele dieses Dialogverfahrens sind,

- die Transparenz der Planung zu erhöhen und
- die Konflikte um den Neubau der Trasse und der Anschlussstelle bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens zu minimieren.

Diese Runde, so der Moderator, habe nicht die Möglichkeit, wie möglicherweise von manchen angenommen, sich kompromissweise auf eine Trassenführung / Anschlussvariante zu einigen. Der Vorhabenträger muss seine Planung der Planfeststellungsbehörde gegenüber durch fachliche Argumentation und durch Gutachten begründen. Diese Runde habe aber sehr wohl die Möglichkeit, durch Hinweise und Vorschläge dabei mitzuwirken, Konflikte zu mindern.

Ein Beteiligter fasste zusammen: Wir reden hier über das Wie und nicht über das OB der B212n. [Ob die B212n gebaut werden soll wird in einem Gesetzgebungsverfahren durch den Bundestag bestimmt. Es muss aber deutlich gemacht werden, dass es auch unüberwindbare Hindernisse geben könnte. Diese aufzuspüren ist Aufgabe der noch folgenden Gutachten.]

### Beteiligte im Dialogverfahren

Der Moderator führte eine Vorstellungsrunde durch. Zur Mitwirkung eingeladen sind Vertreter(innen) folgender Organisationen:

#### Vorhabenträger

- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Dezernat 22, Planung und Umweltmanagement
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg
- Freie Hansestadt Bremen – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr – Stabsstelle – Verkehr, Koordination Bund/Länder
- Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen

#### Landkreise

- Landkreis Wesermarsch
- Landkreis Oldenburg

#### Kommunen

- Stadt Delmenhorst
- Gemeinde Lemwerder
- Gemeinde Ganderkesee

#### Orts(bei)räte

- Ortsbeirat Strom und Ortsamt Strom
- Ortsrat Hasbergen

#### Orts- und Heimatvereine

- Orts- und Heimatverein Schönemoor
- Ortsverein Elmeloh-Almsloh

#### Interessengemeinschaften

- IG B212 freies Deich- und Sandhausen
- IG für ein ruhiges Dorf Deichhausen
- IG Pro B212
- Bürgergemeinschaft Ochtum
- Wir in Bookholzberg e.V. (WIB) (kein Vertreter anwesend)
- BI Bookholzberg

#### Umweltverbände

- Die Umweltverbände BUND und NABU haben ihre Teilnahme abgesagt.\*

#### Wasser- und Deichverbände

- 1. Oldenburgischer Deichband
- Entwässerungsverband Stedingen
- Ochtumverband

#### Wirtschaft

- Oldenburgische IHK
- Handelskammer Bremen
- GVZ Entwicklungsgesellschaft mbH

#### Landwirtschaft

- Landwirtschaftskammer Oldenburg – Oldenburg Süd
- Landwirtschaftskammer Oldenburg – Oldenburg Nord
- Kreislandvolk Oldenburg
- Kreislandvolk Wesermarsch

\* Das Fernbleiben der Umweltverbände begründete Herr Martin Rode (Geschäftsführer des BUND Landesverbandes Bremen) in einem Schreiben an die Teilnehmenden: „Nabu und BUND werden am Dialogforum nicht teilnehmen und sich dadurch [nicht] an einem Planungsprozess beteiligen, dessen Ziel es ist, die Straßenplanung so zu optimieren, dass ein etwaiges Genehmigungsverfahren leichter und schlanker durchlaufen werden kann.“ – Der Moderator bedauerte die Entscheidung der Umweltverbände, zeigte aber auch Verständnis dafür. [Die Umweltverbände brachten an anderer Stelle zum Ausdruck, dass sie sich im formellen Verfahren intensiv beteiligen werden.]

## Rollen, Ziele und Spielregeln der Zusammenarbeit

Der Moderator berät sich mit dem Lenkungskreis. Die Mitglieder des Lenkungskreises bestehen aus dem Vorhabenträger und den betroffenen Gebietskörperschaften. Gemeinsam beraten Sie, wie der Dialog erfolgreich verlaufen kann. Es ist nicht Aufgabe des Lenkungskreises inhaltlich in die Debatte einzugreifen. Der Moderator betonte erneut seine Neutralität und stellte klar, dass er unabhängig agieren werde. Er führte eine Reihe von Bedingungen auf, die erfüllt sein müssen, damit die Zusammenarbeit erfolgreich verlau-fe.

Eine erste, wichtige Bedingung sei, dass es eine klare Situations-analyse gäbe. Er habe deswegen im Vorfeld dieses Dialogforums Interviews fast mit allen Beteiligten in dieser Runde durchgeführt und mit dem Lenkungskreis die Konfliktanalyse sorgfältig bespro-chen [siehe Protokoll vom 08.12.15 auf der Projekthomepage zur B212n: [http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=21025&article\\_id=140007&psmand=135](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21025&article_id=140007&psmand=135) ].

Der Lenkungskreis habe als zweite, wichtige Voraussetzung, die über den Konflikt verbundenen Organisationen identifiziert. Durch die Interviews des Moderators wurde diese Einschätzung bestätigt. Nachträglich hat sich die Bürgergemeinschaft Ochtum gemeldet und wurde wie die anderen in dieses Dialogforum eingeladen.

Die dritte wichtige Voraussetzung ist, dass die Rahmenbedingun-gen der Beteiligung geklärt sind. [Zum Gegenstand dieses Dialog-forums, dem Beteiligungsspielraum und den Zielen siehe oben.]

Eine weitere wichtige Voraussetzung für eine gute Zusammenarbeit schaffen die Teilnehmenden der Runde durch einen guten Kom-munikationsstil:

- Respekt vor den Interessen anderer
- fairer Umgang miteinander
- allgemein verständliche Ausführungen
- miteinander reden statt zur Tribüne zu reden
- Anvertrautes bleibt vertraulich

Der Moderator versicherte sich in der Runde, dass dies als verabredet gilt. Es wurde kein Widerspruch artikuliert.

Wichtig sind dem Moderator auch die Ergebnisorientierung der Zusammenarbeit, realistische Arbeitsziele und eine strukturierte Abarbeitung der Aufgabenstellung. [Eine wichtige Aussage dazu wurde bereits am Anfang formuliert: Es ist die Aufgabe des Vorhabenträgers einen Variantenvergleich durchzuführen. Das Dialogforum begleitet diese Arbeit. Wir suchen keinen Kompromiss.] Der Moderator

- sucht jedoch Konsens, wenn der Konsens möglich ist.
- Auch verbleibender Dissens geht in Ordnung. Abweichende Meinungen werdend in der Dokumentation festgehalten.

Des Weiteren betonte der Moderator,

- dass er die Ergebnisse des Dialogforums nach außen tragen werde und
- die Teilnehmenden bitte, von Verlautbarung abzusehen.
- Die Presse sei nur zu diesem ersten Treffen zugelassen, weil das öffentliche Interesse an diesem Auftakt überwiege,
- ansonsten fänden die Treffen nichtöffentlich statt.

Auch hierzu wurde kein Widerspruch artikuliert.

Mit dem Lenkungskreis ist der Moderator übereingekommen:

- Es wird öffentliche Informationsveranstaltungen geben.
- Der geeignete Zeitpunkt ist, wenn inhaltliche Fortschritte erzielt wurden.

Mit den Teilnehmenden gemeinsam sucht der Moderator nach einem Vorgehen, dass auf deren Motivation abgestellt ist und deren Zeitbudget berücksichtigt.

### Diskussion

Ein Teilnehmer fand die Sitzordnung unvoreteilhaft und regte an, diese so zu gestalten, dass alle Teilnehmenden sich ansehen könnten. – Er werde die Anregung aufgreifen und die Sitzordnung optimieren, so der Moderator, könne jedoch aufgrund der Vielzahl



der Teilnehmenden in diesem Raum nicht sicherstellen, dass niemand im Rücken eines anderen säße.

Ein Teilnehmer fragte, ob die Teilnehmenden selbst daran beteiligt sein werden, die Öffentlichkeit in einer öffentlichen Informationsveranstaltung zu informieren. – Im Idealfall, so der Moderator, werden die Teilnehmenden die Ergebnisse des Dialogforums in der Öffentlichkeit präsentieren können. Im Zweifelsfall werde er allein die Ergebnisse des Dialogforums präsentieren. Welche Lösung konkret gewählt wird, hängt vom Verlauf dieses Dialogforums ab und wird mit dem Lenkungskreis sorgfältig beraten.

Ein Teilnehmer fragte, ob die Teilnehmenden selbst innerhalb des Dialogforums Vorträge halten können. – Der Moderator bat darum, bei Bedarf entsprechende Wünsche anzumelden. Er werde dann prüfen, ob ein solcher Beitrag zielführend sein kann.

Ein Teilnehmer lobte die Auskunftsfreude und den Kontakt zur Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg. Zugleich klagte er über die Verhaltensweise der bremischen Behörde. – Der Vertreter der Freien Hansestadt Bremen gab zurück, dass er, sobald die Presse seitens des Absenders eine Durchschrift erhält, zu einer offiziellen Stellungnahme „gezwungen“ werde. Der Moderator forderte beide Beteiligte auf, bilateral einen geeigneten Weg für ihren Dialog zu suchen.

Ein Teilnehmer regte einen Faktencheck an und wollte wissen, welche Gutachten erstellt werden. – Der Moderator bat, diesen Punkt zurückzustellen, da er im Laufe der Veranstaltung noch angesprochen werde.

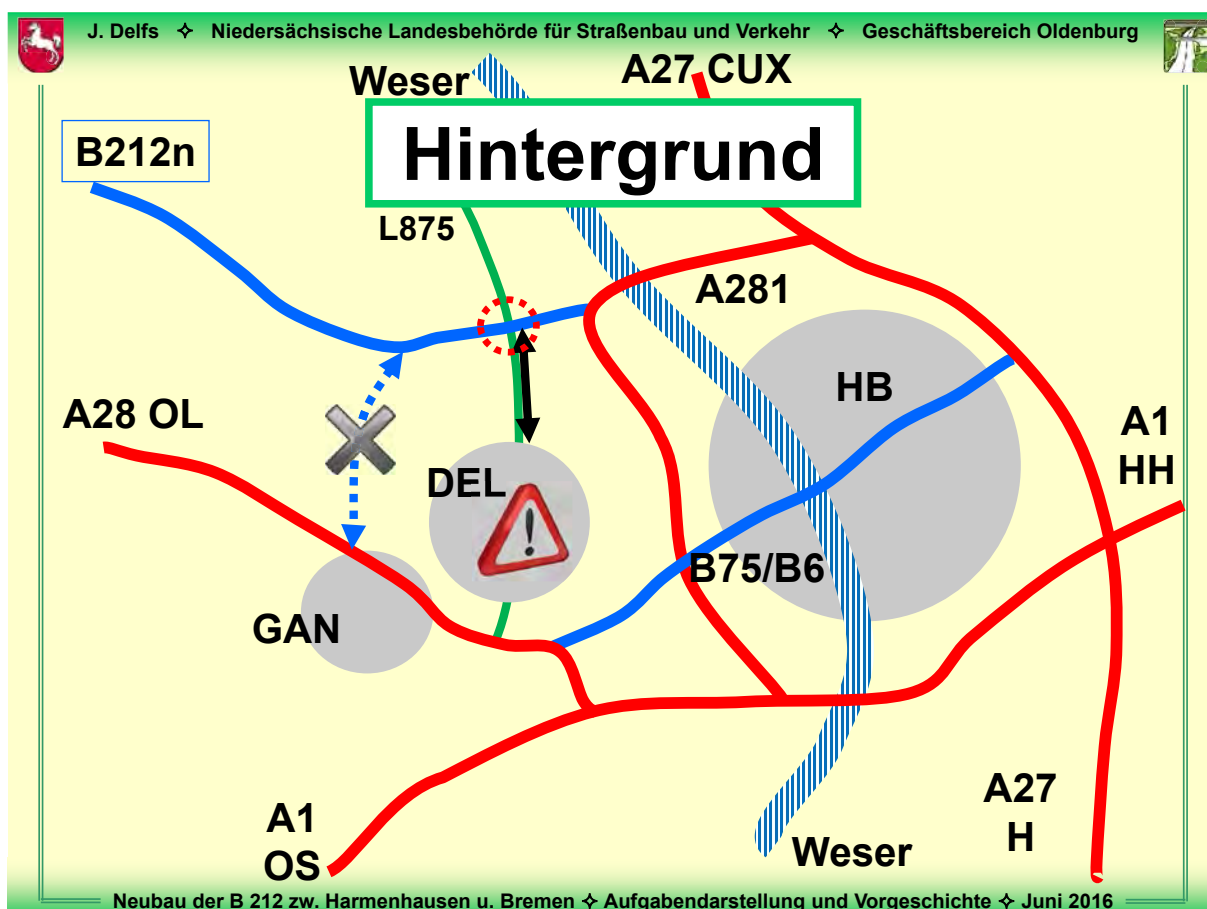
Ein Teilnehmer forderte, dass das Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) genauer erklärt werde und auch Gelegenheit gegeben werde, diesen zu diskutieren. – Eine Erläuterung des Bundesverkehrswegeplanes werde in einem Vortrag am selben Abend noch gegeben. Eine Diskussion über den Bundesverkehrswegeplan wolle er, so der Moderator, in diesem Dialogforum nicht anbieten, da es dazu einen eigenen Beteiligungsprozess gäbe. – Ein anderer Teilnehmer betonte, dass er und vermutlich auch andere nicht zur Verfügung stünden, die Bundesverkehrswegepla-

nung und das Raumordnungsverfahren wieder „aufzurollen“. Vielmehr würden sie bereitstehen, jetzt den nächsten Planungsschritt [also die Planfeststellung] zu begleiten.

Ein Teilnehmer forderte, dass die Referate, die in der Tagesordnung angekündigt sind, bereits im Vorfeld des Treffens verschickt werden und die Teilnehmenden somit Gelegenheit haben, sich darauf gründlich vorzubereiten. – Der Moderator machte deutlich, dass eine solche Regelung hilfreich sei und nach Möglichkeit auch angestrebt werde. Er machte aber auch deutlich, dass es sich hier um einen informellen und fortgesetzten Dialog handele und eine Stellungnahme der Beteiligten auch im Anschluss an die Veranstaltung oder beim nächsten Treffen vorgetragen werden könne.

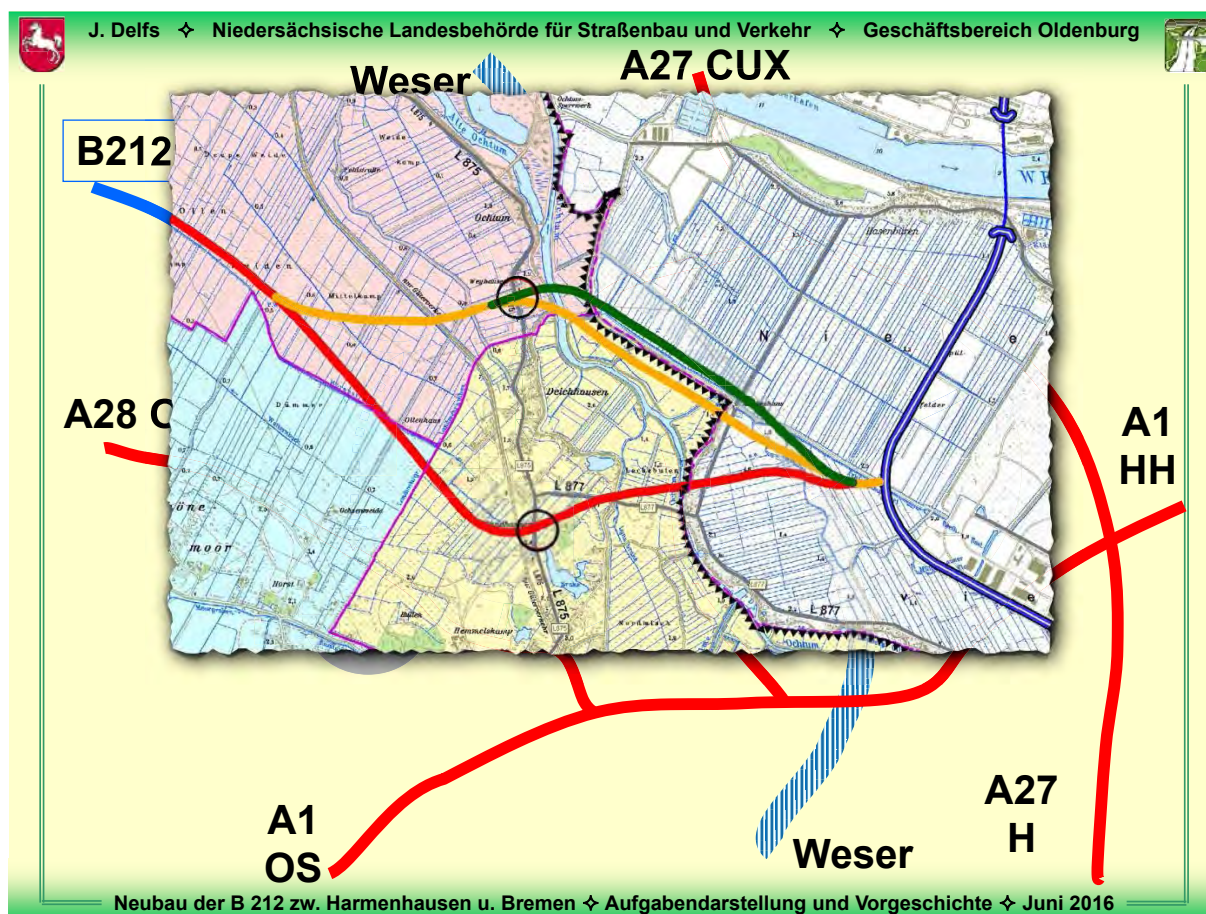
### Neubau der B 212 zwischen Harmenhausen und Bremen – Aufgabendarstellung und Vorgeschichte

Herr Joachim Delfs, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg, stellte die Aufgabe der B212n im Netz und die nun zu bewältigende Aufgabe seiner Behörde dar. – Die Charts zum Vortrag sind im Anhang. – Er betonte,



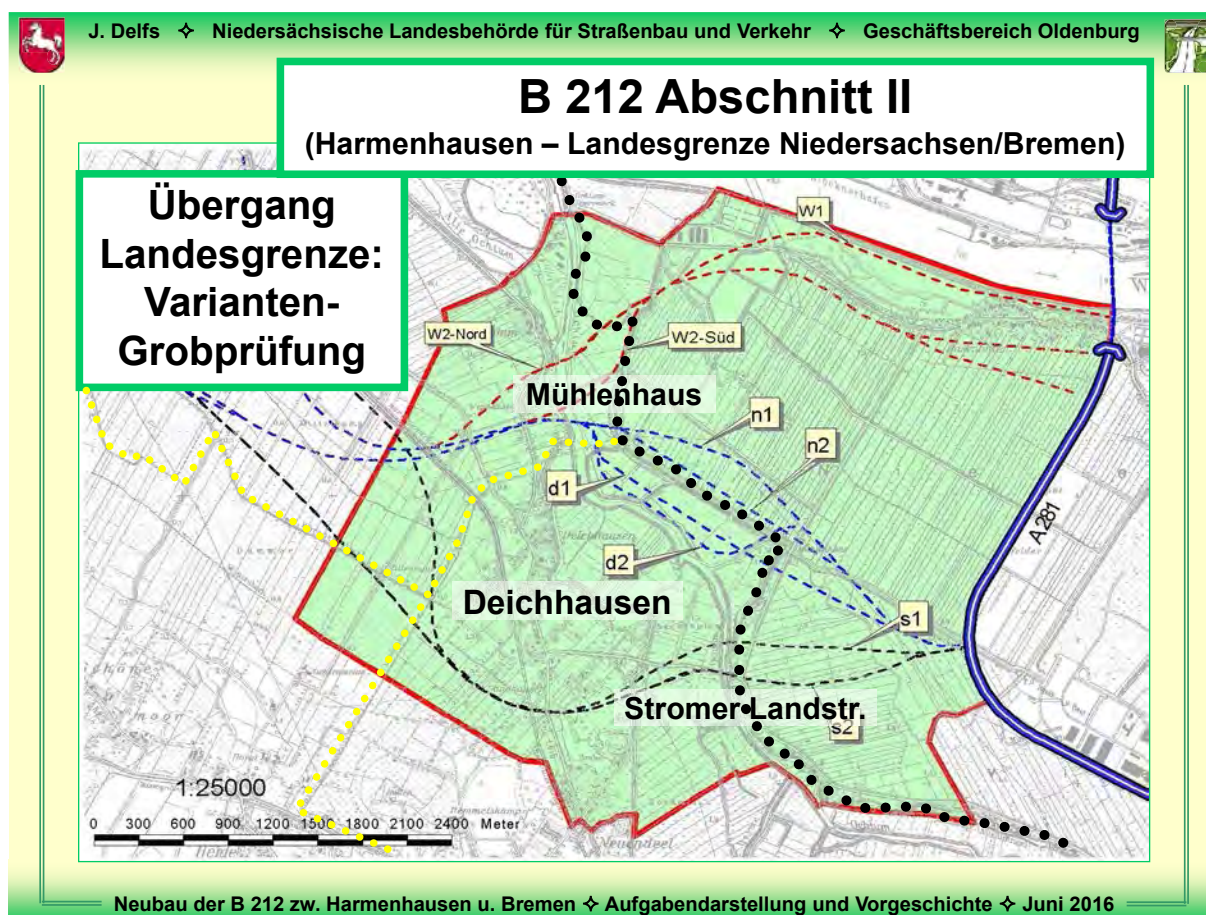
dass seine Behörde nicht den Auftrag habe, eine Ortsumfahrung Delmenhorst (im Chart oben als punktierte Line gezeigt) zu planen.

Der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr habe seiner Behörde aufgetragen, einen ergebnisoffenen Variantenvergleich für die Ortsumfahrung von Deichhausen durchzuführen. Drei Streckenvarianten mit je drei Anschlussvarianten (Vollanschluss, Teilanschluss in/aus Richtung Westen und kein Anschluss) sind auf ihre Vor- und Nachteile hin zu untersuchen.



Im Rahmen der Vorbereitung einer Planfeststellung sei ohnehin notwendig, dass alle sich aufdrängenden Lösungen untersucht werden und die vom Vorhabenträger gewählte Lösung ausführlich begründet wird. Bereits im Jahr 2004 hat der Bundestag in seinem Ausbaugesetz deutlich gemacht, dass in dem hier diskutierten Bereich eine besondere naturschutzfachliche Aufgabenstellung (im Chart 4 mit grünen Sternen gekennzeichnet) besteht. Für die Streckenführung vom Anschluss Harmenhausen bis zu dem Verschwen-

kungspunkt möglicher Umfahrungen um Deichhausen [links im Chart 3 oben] sei eine verträgliche Trasse gefunden worden. Diese stünde nicht in der Kritik. Im Rahmen der damaligen Grobprüfung wurden mehrere Varianten der Umfahrung von Deichhausen verglichen (Chart 6 unten). Der Verlauf der Südumfahrung Deichhausens (rot im Chart 3 oben) sei im Raumordnungsverfahren als die verträglichste Lösung eingestuft worden, wird jedoch massiv kritisiert.



Die Diskussion über die Anschlussvarianten an die L875 und über eine mögliche Umfahrung von Delmenhorst entstand aufgrund der erheblichen verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Vollanschlusses an die L875 in Deichhausen auf die Stadt Delmenhorst und deren Ortsteil Deichhausen.

Seinerzeit forderte das Bundesverkehrsministerium im Rahmen der der Linienbestimmung das Land Niedersachsen auf, eine Ortsumfahrung von Delmenhorst zu untersuchen und diese zum Bundesverkehrswegeplan 2015 [heute als Bundesverkehrswegeplan 2030

bezeichnet] (Chart 10) anzumelden. Seine Behörde habe insgesamt sechs Trassenalternativen für diese Ortsumfahrung untersucht. Drei davon sind früh aufgrund von Untauglichkeit ausgeschieden. Auch für die verbleibenden drei wurde dann aufgrund der Widerstände vor Ort der Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahren zurückgezogen (vgl. Chart 11).

Das Land Niedersachsen habe keine Ortsumfahrung von Delmenhorst zum BVWP 2030 angemeldet. Die B212n wurde wie linienbestimmt, jedoch ohne Verknüpfung mit der L875 nördlich von Delmenhorst angemeldet und mit dem Hinweis „und Varianten“ versehen. Das Bundesverkehrsministerium habe dies akzeptiert. Minister Lies habe allen Beteiligten in Planungsraum in einem gleichlautenden Brief vom 29.10.2014 angekündigt, dass zur Ortsumfahrung von Deichhausen ein ergebnisoffener Variantenvergleich und ein Dialogverfahren mit externer Moderation stattfinden werde.

Dr. Iotislav Kountchev, Freie Hansestadt Bremen – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr – Stabsstelle – Verkehr, Koordination Bund/Länder, stellte die Bremer Situation dar. – Die Charts zum Vortag sind im Anhang. – Die Fertigstellung des Autobahnringes um Bremen habe große Priorität.

## Sachstand A 281



- BA 2/1 und BA 3/1 seit 1/2008, BA 3/2 seit 10/2014 unter Verkehr
- BA 2/2 im PFV, Beschluss bis Ende 2016
- BA 4, vollziehbares Baurecht bis Ende 2016

Das Land Bremen geht davon aus, dass die Fertigstellung des Autobahnringes die wirtschaftliche Entwicklung des Raumes Bremen fördern wird. Der Wesertunnel der A281 kann nun gebaut werden und wird staatlich finanziert. Somit habe Bremen nicht mehr das Interesse an möglichst viel Maut, die einen privat finanzierten Tunnel hätte amortisieren müssen. Bremen kann also mit anderen Voraussetzungen in die Diskussion über die B212n gehen.

Sehr wohl aber habe Bremen weiterhin großes Interesse an der Verbesserung der Verbindung des Güterverkehrszentrums in Richtung Wesermarsch und auch in den Raum Delmenhorst. Das erklärte auch das Eintreten für einen Vollanschluss der B212n an die L875 in Deichhausen. Dieser habe, wie das Bundesverkehrsministerium in der Linienbestimmung feststellte, die Bewältigung der Mehrverkehre im Delmenhorster Norden durch eine Umfahrung von Delmenhorst zur Voraussetzung. Dieser Vollanschluss sei auch die Voraussetzung für eine wirkungsvolle Entlastung der Ortslage Strom.

Des Weiteren tritt Bremen dafür ein, die B212n wieder in den Vordringlichen Bedarf einzustufen. Es sei aus Bremer Perspektive naheliegend, dass die von der Linienbestimmung abweichende Anmeldung der B212n durch das Land Niedersachsen ohne einen Anschluss an die L875 in Deichhausen und ohne Ortsumfahrung Delmenhorst, die eine Verbindung zu der A28 herstellte, zu der Abwertung in die Kategorie WB\* [Weiterer Bedarf mit Planungsrecht] im Bundesverkehrswegeplan beigetragen habe.

Die B212n sei, so formulierte Dr. Kountchev in der Zusammenfassung, aus netzkonzeptioneller, städtebaulicher und raumordnerischer Sicht eine notwendige verkehrliche Maßnahme für den Siedlungsraum links der Weser und die zu realisierende Variante müsse eine signifikante Entlastung für den Ortsteils Strom sicherstellen.

Die im Bremer Flächennutzungsplan für die B212n vorgesehene Trasse mit dem Übergabepunkt „Stedinger Brücke/Boxenlaufstall“ stellt aus naturschutzrechtlicher Sicht (EU-Naturschutz, Natura-2000 Gebiete) die einzig mögliche Trassenführung dar, so Dr. Kountchev.

Bei der systematischen Betrachtung von Varianten dürften im Übrigen aus planungsrechtlicher Sicht sog. „sich aufdrängende Varian-

ten“ nicht ausgeschlossen werden. Damit müsse auch die in der Linienbestimmung des Bundesverkehrsministeriums festgehaltene Ortsumfahrung von Delmenhorst Bestandteil des Variantenvergleiches werden.

### Diskussion

Ein Teilnehmer kritisierte, dass der Bremer Vortrag in der Tagesordnung nicht angekündigt war, und kritisierte die Bremer Forderung, die Ortsumfahrung von Delmenhorst in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Er verwies zudem auf ein Papier, das seine Initiative, die IG B212 freies Deich- und Sandhausen, an alle Teilnehmenden des Dialogforums versandt hat. Darin ist wiedergegeben, wie sich aus Sicht der Initiative die Planungen zur B212n im Laufe der Jahrzehnte entwickelt haben – siehe Anlage –.

Ein Teilnehmer wandte sich dagegen, eine Ortsumfahrung von Delmenhorst zu planen. – Der Moderator entgegnete, dass eine Betrachtung dieser Ortsumfahrung noch keinen Plan darstellte, sondern lediglich eine planerische Überlegung. Nur, wenn die Ortsumfahrung von Delmenhorst im Bundesverkehrswegeplan auftauchen sollte, könne von einer Planung gesprochen werden. Wie alle wüssten, müsse darauf hin noch ein Raumordnungsverfahren folgen. Er plädierte dafür, in dieser Hinsicht zunächst abzuwarten, wie der Bundestag entscheide. – Herr Delfs fügte hinzu, dass es aus seiner Sicht sehr unwahrscheinlich ist, dass der Bundestag eine Ortsumfahrung Delmenhorst in dem Bundesverkehrswegeplan aufnehme. – Herr Delfs antwortete auf Rückfrage, dass das Land Niedersachsen die Ortsumfahrung Delmenhorst auch nicht nachträglich zum Bundesverkehrswegeplan 2030 anmelden werde.

Ein Teilnehmer regte an, die vom Land Bremen gewünschte Verbindung zwischen dem Autobahnring um Bremen und der A 28 durch den Ausbau der Achse B 75/B6 zu verbessern. Seiner Ansicht nach sei dies eine sinnvolle Alternative, durch Bestandsausbau den Neubau einer Ortsumfahrung von Delmenhorst zu vermeiden.

Ein Teilnehmer brachte seine Forderung in Erinnerung, in Bookholzberg eine Ortsumfahrung zu bauen. Im Bestand als B212 und auch zukünftig nach dem Bau einer durchgehenden B212n stelle die Stedinger Straße eine Querverbindung zwischen der B212n und der A28 dar und sei hoch belastet. Der Rat der Gemeinde Gander-

kessee setze sich zu seinem Bedauern nicht für diese Ortsumfahrung ein.

Mehrere Gesprächsteilnehmer aus unterschiedlichen Ortschaften forderten eine Entlastung vom Durchgangsverkehr. Sie erwarteten, dass durch den Bau der B212n eine deutliche Entlastung bewirkt wird. Die heute betroffenen Straßen seien für eine so hohe Verkehrsbelastung, insbesondere den LKW-Verkehr nicht ausgebaut. Die Planung der B212n solle zudem sehr zügig erfolgen, um weitere Schäden an den Straßen zu vermeiden und die Jahrzehnte andauernde Belastung der Bevölkerung endlich abzubauen. Andere Gesprächsteilnehmer machten deutlich, dass durch den Bau der B212n in den Ortschaften keine Mehrverkehre entstehen dürften.

Der Ortsamtsleiter Bremen-Strom hob hervor, dass die Bewohner des Ortsteiles Strom eine wirkungsvolle Entlastung vom Durchgangsverkehr forderten. Sollte dies durch eine andere Lösung als den Vollanschluss an die L875 und den Bau einer Ortsumfahrung Delmenhorst sichergestellt werden können, so würden sich die Anwohner(innen) der Straße sicherlich zufrieden zeigen.

Ein Teilnehmer fragte, ob das Land Bremen nach wie vor an dem Bau der Entlastungsstraße für Strom festhalte. – Dr. Kountchev berichtete, was die Verwaltung in der Deputation für Umwelt, Bau und Verkehr am 19.06.2016 vortrug: Die kommunalen Entlastungsstraße Strom (KES) sei für den Fall einer Nichtrealisierung oder Verzögerung der B 212n gedacht, solle die Stromer Landstraße vom Durchgangsverkehr entlasten und die A 281 und das GVZ mit Delmenhorst verbinden. Eine Entlastungsstraße für Strom habe im Delmenhorster Norden in etwa die selben Auswirkungen wie die B212n mit Vollanschluss an die L875. Diese Folgen des Neubaus der Entlastungsstraße auf Bremer Gebiet im Stadtgebiet Delmenhorst könne das Land Bremen nicht bewältigen. In der Abwägung der Vor- und Nachteile der KES überwiegen also die Nachteile.

Der Moderator machte darauf aufmerksam, dass die Metropolregion Nordwest bereits vor längerem festgestellt habe, dass eine moderierte Diskussion über die Verkehrsentwicklung dieses Raumes westlich / südwestlich von Bremen angezeigt wäre. Nun säßen zwar die betroffenen Gebietskörperschaften gemeinsam im Raum, auch würde ein Moderater das Gespräch leiten, aber es gehe in



erster Linie um die Bewertung der Varianten der Linienführung und der Anschlüsse der B212n im Bereich Deichhausen. Der Bedarf einer gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplanung, der durch verschiedene Wortbeiträge mittlerweile deutlich wurde, könne in diesem Rahmen nicht befriedigt werden. Dafür bedürfe es einer anderen Verabredung. – Ein Teilnehmer betonte, dass diese Runde keine neuen Straßen plane, dazu auch nicht zusammengerufen wurde, er dazu nicht bereit sei und die Runde im Übrigen damit überfordert wäre. Seine Motivation sei, den Bau der B212n zügig voranzubringen.

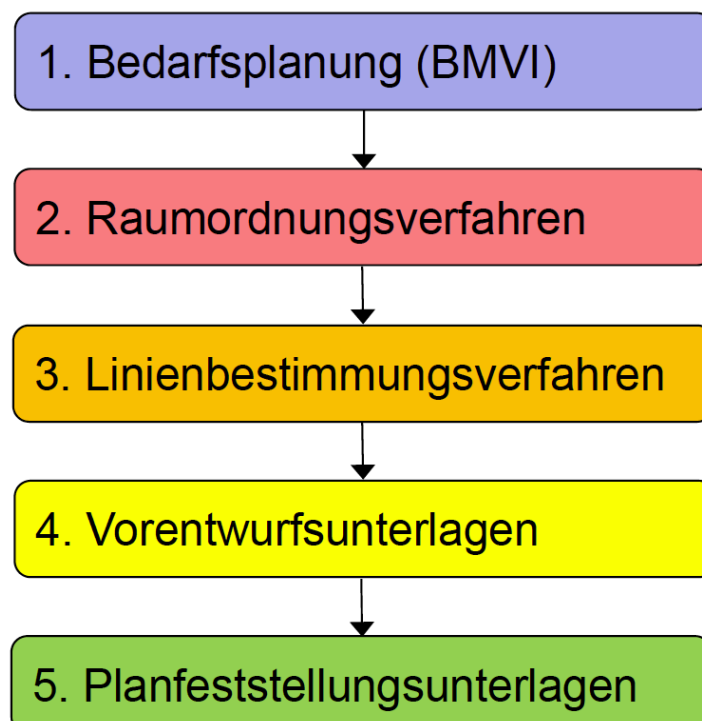
Ein Teilnehmer fragte, ob man nicht ein weiteres Teilstück der B212n in Richtung Deichhausen frühzeitig umsetzen könne. So müsse zum Beispiel der Sand, der derzeit zur Verdichtung des Bodens eingesetzt werde, nicht eigens wieder abtransportiert werden. – Herr Delfs antwortete, dass seine Behörde nur sinnvolle Abschnitte bauen könne. Auch wenn möglicherweise mehrere Kilometer Straße entstehen könnten, so endete die Straße in der Wiese und könnte ohne Anknüpfung an das übrige Straßennetz nicht dem Verkehr übergeben werden.

Ein Teilnehmer kritisierte das Verhalten des niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Dieses habe seinerzeit [Januar 2014] zugesagt, die von der Stadt Delmenhorst und der IG B212 gemeinsam vorgetragene Argumente ausführlich zu würdigen. Trotz mehrfacher Nachfragen sei über die zusammenfassende Einschätzung des Ministers in einem Brief [Okt. 2014] hinaus die Würdigung der Argumente nicht dokumentiert worden. Er sehe hier fehlende Transparenz. – Herr Delfs entgegnete, dass er das Verhalten des Ministeriums nicht zu beurteilen habe. Alle damals vorgetragene Argumente, auch die im März des Jahres 2014 nachgereichten Unterlagen seien seiner Kenntnis nach unter Beteiligung aller mitverantwortlichen Dienststellen geprüft worden. Das Ministerium konnte sich der Einschätzung der Stadt Delmenhorst nicht anschließen, dass das Raumordnungsverfahren zu wiederholen sei. Der Diskutant möge würdigen, dass der Minister entschieden habe, einen ergebnisoffenen Variantenvergleich durchzuführen. [Auch die Vorzugsvariante der Stadt Delmenhorst wird im Rahmen dessen geprüft.]

Ein Teilnehmer hob die hohe Bedeutung von klaren Randbedingungen für den Variantenvergleich hervor und regte zugleich an, dass die Teilnehmenden mehr „Großzügigkeit“ in der Debatte walten lassen sollten. Möglicherweise ergäben sich neue Einsichten und auch eine neue Bewertung von Fakten, die ein Aufeinander-zugehen möglich machten.

### Planungsablauf der Straßenbaumaßnahme

Den Planungsablauf der Straßenbaumaßnahme erläuterte Sebastian Mannl, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg. – Die Charts zum Vortag sind im Anhang. – Er machte deutlich, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Bedarfsplan, den Bundesverkehrswegeplan 2030, aufstelle und der Bundestag darauf aufbauend ein Fernstraßenausbaugesetz beschließe. Dann folge in Niedersachsen ein Raumordnungsverfahren, was nicht in allen Bundesländern üblich sei. Als nächster Schritt werde gemäß Bundesfernstraßengesetz die Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium vorgenommen. Dieser Schritt sei für die B212n abgeschlossen.



Seine Behörde habe bereits durch das Fernstraßenausbaugesetz aus dem Jahr 2004 einen Planungsauftrag, der durch den Bundestag aller Wahrscheinlichkeit nach erneuert wird.

Der nun zu bewältigende Arbeitsschritt sei die Erstellung der Vor-entwurfsunterlagen. Die örtlich zuständige Straßenbauverwaltung erarbeitet diese und muss diese dann dem Bundesverkehrsministerium vorlegen. Das Bundesverkehrsministerium prüft die Unterlagen und nach dieser Prüfung werden diese zu Planfeststellungsunterlagen, die der Planfeststellungsbehörde übergeben werden.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wird über die Verteilung der Investitionsmittel entschieden. Die Mittel werden auf Maßnahmen in den Bereichen Straße, Schiene und Wasserstraßen aufgeteilt. Zunächst wird festgelegt, welche Mittel für die Erhaltung und den Ersatz bereits vorhandener Infrastruktur verausgabt werden. Nachfolgend werden die Mittel für den Ausbau und den Neubau verteilt. Vorrang haben bereits laufende und fest disponierte Vorhaben. Bei den neuen Vorhaben unterscheidet der Bund zwischen dem vorrangigen Bedarf (VB), dem weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB\*) und dem weiteren Bedarf (WB). [In dem Bundesverkehrswegeplan 2003 gab es nur die Unterscheidung zwischen vorrangigen Bedarf und weiteren Bedarf. Die Maßnahmen, die heute im vorrangigen Bedarf und in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht unterschieden werden, waren zuvor alle im vorrangigen Bedarf untergebracht.]

Herr Mannl betonte, dass die Einordnung der B212n in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht für seine Behörde zunächst keinen Unterschied herstelle. Nach wie vor wäre damit der Auftrag verbunden, Planungsrecht herzustellen. Die Einordnung in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht jedoch bedeutete, dass die Straße nur dann finanziert werden könne, wenn Maßnahmen aus dem vorrangigen Bedarf nicht oder nicht schnell genug umgesetzt werden können. [Die gleich lautende Forderung des Landes Bremen und des Landes Niedersachsen, die B212 auch weiterhin im vorrangigen Bedarf einzuordnen, zielt darauf hin, die Finanzierungsbedingungen für die B212n zu verbessern.]

Die B212n werde im Bundesverkehrswegeplan 2030, so Herr Mannl, als Spange zwischen der A20 und der A281 angesehen. Sie habe

beim Nutzen-Kosten-Vergleich einen hohen Quotienten von 4,5. Das Bundesverkehrsministerium stellt im Bundesverkehrswegeplan 2030 auch fest, dass sowohl im Bereich des Umwelt- und Naturschutzes als auch im Bereich des Städtebaus eine hohe Beeinträchtigung durch die Straße im Teilabschnitt 2 ab Harmenhausen bis zur A281 zu verzeichnen ist.

Genau diesen Fragen werde sich seine und die Bremer Behörde jetzt in dem nächsten Schritt bei der Erstellung der Vorentwurfsunterlagen für die restlichen 13 km der B212n vertieft beschäftigen. Sämtliche Fragestellungen werden – weitaus detaillierter als in einem Raumordnungsverfahren üblich – nun auf Basis neu zu erstellender Erhebungen und Gutachten systematisch abgearbeitet. Die Fragestellungen im Natur- und Umweltbereich werden aufgrund der erforderlichen Erhebungen über zwei Vegetationsperioden hinweg am längsten dauern. Mit diesen Gutachten möchte die Landesstraßenbaubehörde als Erstes starten.

Der Dialogprozess (siehe Chart 5 und 6) soll den Teilnehmenden Gelegenheit geben, den Variantenvergleich, den seine Behörde federführend und in Kooperation mit der Bremer Straßenbaubehörde vornehmen werde, kritisch zu begleiten. Seine Behörde werde auch, bevor sie Büros beauftragt, den Untersuchungsumfang zu Diskussion stellen und werde die Teilnehmenden über den Untersuchungsfortschritt informieren. Auch der Variantenvergleich wird im Dialogforum präsentiert und kann diskutiert werden. Jedoch, das machte Herr Mannl deutlich, werde der Vorhabenträger seine Vorzugsvariante festlegen und diese auf den Weg zur Planfeststellung bringen (siehe Chart 7). Sollte sich eine Trasse als vorteilhaft erweisen, die von der bisher linienbestimmten Südumfahrung Deichhausens abweiche, würde eine Flächennutzungsplanänderung in Bremen erforderlich werden.

Seine Behörde werde Fach-Arbeitskreise einrichten, deren Arbeit sehr bald starten und die Erstellung der Vorentwurfsunterlagen begleiten soll. [Der Moderator wird im nächsten Tagesordnungspunkt auf diese Facharbeitskreise zu sprechen kommen.]

Bei der Erstellung des Vorentwurfs und den weiteren Schritten hin zur Planfeststellung sei die Fortsetzung des Dialoges in diesem Dialogforum nicht eingeplant, so Herr Mannl.

### Diskussion

Ein Teilnehmer fragte, ob bei der gutachterlichen Arbeit die Argumente und die Untersuchungen zum Natur- und Umweltbereich, die die Stadt Delmenhorst 2014 gemeinsam mit der IG B212 freies Deich- und Sandhausen vorlegte, berücksichtigt werden. – Herr Mannl betonte, dass alle bisherigen Erkenntnisse im Natur- und Umweltbereich genutzt werden, das Gutachterbüro auch weiteren Hinweisen von Ortskundigen nachgehen werde, und, da die Untersuchungen alle bereits älter sind, neue, detaillierte Untersuchungen anstelle.

### Organisatorische Struktur des Dialogforums zur B212n

Der Moderator machte deutlich, dass die betroffenen Gebietskörperschaften bereits im März 2015 gemeinsam mit dem Vorhabenträger eine organisatorische Struktur für den Dialogprozess skizziert hatten. Insofern sei es seine Aufgabe gewesen, zu klären, ob auch die übrigen Beteiligten, die er in seinen Interviews angesprochen hat, die skizzierte Organisation für sinnvoll halten. Am 15.02.16 habe der Lenkungskreis die Organisation

- Dialogforum,
- Fach-Arbeitskreise und
- öffentliche Informationsveranstaltungen

dann als sinnvoll bestätigt.

Auch die Einladung der breiten Öffentlichkeit in öffentliche Informationsveranstaltungen wurde in allen bisherigen Gesprächen begrüßt. In seinem letzten Treffen am 09.05.16 habe der Lenkungskreis darüber beraten, ob zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine öffentliche Informationsveranstaltung angezeigt sei. Er kam zu der Entscheidung, eine solche dann anzubieten, wenn inhaltliche Fortschritte erzielt wurden.

Der Lenkungskreis fühlt sich für die Gestaltung des Dialoges in den öffentlichen Informationsveranstaltung verantwortlich und der Moderator dieses Dialogforums wird auch die öffentlichen Informationsveranstaltung moderieren.

Die Fach-Arbeitskreise, die die Landesstraßenbaubehörde in eigener Regie – also ohne Mitverantwortung des Lenkungskreises und auch ohne externe Moderation – durchführen werde, seien mittlerweile in solchen Vorhaben üblich geworden. Sie geben all denjenigen, die bereit sind, sich tiefer in die Materie einzuarbeiten, Gelegenheit zum Informationsaustausch. Seine Hoffnung, so der Moderator, sei, dass ein konstruktives Zusammenspiel zwischen diesen Fach-Arbeitskreisen und dem Dialogforum entwickelt werden kann. Die Arbeit der Facharbeitskreise schaffe die Möglichkeit für die Teilnehmenden des Dialogforums, auf einer zusammenfassenden Ebene zu arbeiten, und entlaste diese von der Notwendigkeit, sich tief in die Details einzuarbeiten.

### Diskussion

Herr Mannl betonte, dass diese Fach-Arbeitskreise auch den Interessengemeinschaften und Nicht-Fachleuten offen stehen. – Die Vertreter der IG B212 freies Deich- und Sandhausen nahmen diese Einladung an und kündigten an, dass sie Fachleute benennen werden.

Ein Teilnehmer forderte, dass sich das Dialogforum mit allen Fragen intensiv befassen müsse. – Dem entgegnete der Moderator, dass die Teilnahme im Dialogforum freiwillig sei, und, dass er als Moderator darauf Acht geben muss, dass möglichst viele motiviert mitarbeiten. Er sehe durch die Facharbeitskreise ein Angebot geschaffen, das diejenigen, die sich intensiver mit der Materie befassen wollten, nutzen könnten.

### Thematische Struktur des Dialogforums zur B212n – erste Skizze

In seinem Treffen am 09.05.2016 hat der Lenkungskreis eine thematische Struktur erarbeitet, die er, der Moderator, hier nun den Teilnehmenden des Dialogforums zum Vorschlag machte – Die Charts zum Vortag sind im Anhang. – :

- Verkehr und Siedlungsentwicklung
- Umwelt
- Hochwasserschutz und Landwirtschaft

Jeder Themenblock werde in mindestens folgenden Schritten bearbeitet:

- Diskussion von Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm im Dialogforum
- Vergabeverfahren (ohne Mitwirkung des Dialogforums)
- Gutachterliche Arbeit (begleitet durch Facharbeitskreis)
- Ergebnisse des Gutachtens im Dialogforum

Möglicherweise ist es auch angezeigt im Dialogforum über Zwischenergebnisse zu reden. Die gutachterlichen Arbeiten werden aufgrund des Umfangs der Arbeiten europaweit ausgeschrieben werden müssen. Das Dialogforum habe nicht die Gelegenheit, die Gutachterbüros seiner Wahl zu bestimmen.

Der Moderator betonte, dass das Untersuchungsprogramm und die Beurteilungskriterien im Rahmen der Planfeststellung durch Gesetze, Richtlinien und durch die Rechtsprechung weitgehend festgelegt sei. Im Rahmen des Dialogforums könnten die Teilnehmenden diese noch ergänzen.

Er als Moderator wolle in jedem der Themenblöcke eine Reihe von Querschnittsthemen bzw. sich wiederholende Fragestellungen aufrufen:

- Was ist gesetzlich festgelegt?
- Wie groß ist der planerische Entscheidungsspielraum?
- Welches Optimierungspotenzial / Konfliktminderungspotenzial erkennen wir?
- Wie hoch sind die Baukosten einschließlich der Kosten für Schutz- und Kompensationsmaßnahmen?
- Welche zeitlichen Auswirkungen haben die unterschiedlichen planerischen Überlegungen?

Im Folgenden ging der Moderator dann auf die inhaltliche Struktur innerhalb der einzelnen Themenblöcke ein. Er betonte, dass dies eine erste und noch unvollständige Sammlung von Gesichtspunkten aus den Gesprächen mit den Beteiligten sei.

## Verkehr und Siedlung

### Beurteilungskriterien / Untersuchungsprogramm Verkehr

- Verkehrsbelastungen in einer Anzahl von relevanten Orten / Strecken / Querschnitten im weiteren Planungsraum
- Wegestreckenverkürzung / induzierter Verkehr
- ...

### Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm Siedlung

- Flächenverbrauch
- Durchschneidung / Trennwirkung / Auswirkungen auf Wegeverbindungen
- Lärmwirkung / Luftschadstoffe
- Orts- und Landschaftsbild
- Inanspruchnahme von Wohneigentum
- Auswirkungen während der Bauphase
- ...

## Umwelt

### Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm Flora und Fauna

- viele durch Gesetze vorgegebene Kriterien
- ...

## Hochwasserschutz und Landwirtschaft

### Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm Hochwasserschutz

- Wasserregime und bauliche Ausführung der drei Trassenführungen

### Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm Landwirtschaft

- Flächenverbrauch
- Durchschneidung / Trennwirkung / Auswirkungen auf Wegeverbindungen
- Inanspruchnahme von Hofstellen
- ...



Im Rahmen der Beurteilung der Trassen- und Anschlussvarianten sollten immer die Schutz- und Kompensationsmaßnahmen ein Thema werden, so der Moderator. Im Bereich Naturschutz wünschte er sich eine rechtliche Einschätzung insbesondere in Bezug auf die Schutzgebiete mit europäischem Rang. Hier sehe er den Bedarf an besonders qualifizierten Fachleuten, weil die Frage aufgerufen werde, ob hier ein mögliches K.o.-Kriterium vorläge.

### Diskussion

Ein Teilnehmer regte an, im Themenfeld Siedlung auch die Auswirkungen auf Wirtschaftsstandorte zu betrachten. – Dazu gab es keinen Widerspruch. Der Moderator machte darauf aufmerksam, dass die Auswirkung auf landwirtschaftliche Betriebe im Themenfeld Hochwasserschutz und Landwirtschaft angesprochen werden.

### Zeitpunkt, Ort und Thema des nächsten Treffens

Die Teilnehmenden gingen auf den Vorschlag von Herrn Mannl ein, das nächste Treffen dem Thema Umwelt zu widmen. Aufgrund der absehbaren Dauer der Bearbeitung in diesem Feld solle es als erstes aufgerufen werden. Herr Mannl sagte zu, seinen inhaltlichen Beitrag zu diesem Dialogforum, den Entwurf eines Untersuchungsprogramms mindestens zwei Wochen vor dem Treffen vorzulegen. Die Teilnehmenden verabredeten sich Ende September 2016 wieder im Begegnungszentrum Lemwerder.

Das übernächste Treffen wird wahrscheinlich nicht mehr vor Weihnachten 2016 stattfinden.

### Bilanz des Treffens

Die Beteiligten zeigten sich zufrieden mit Ablauf und Ergebnis des ersten Treffens. Ein Teilnehmer lobte die Referenten: Es sei ihnen gelungen für Laien verständlich vorzutragen. Der Moderator bedankte sich herzlich bei allen Teilnehmenden. Alle hätten ruhig, konzentriert und auf Kooperation hin orientiert mitgewirkt.

## Agenda für das Dialogforum zur B212n am 13.06.2016

Stand 17. Mai 2016 | Verfasser: Jens Stachowitz

### Zielvorstellungen

Die Zielvorstellungen sind im Dialogkonzept vom 21.02.2016 ausführlich formuliert. Hier die Kernaussage:

„Die zentralen Ziele des Dialogverfahrens sind,

- die Transparenz der Planung zu erhöhen und
- die Konflikte um den Neubau der Trasse und der Anschlussstelle bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens zu minimieren.“

Das erste Treffen der Teilnehmenden soll zu Folgendem dienen:

- Die Teilnehmenden lernen sich näher kennen.
- Der Vorhabenträger erläutert den Prozess der Planung der B212n,
- zeigt auf, welche Arbeit aktuell vor ihm liegt, und,
- bei welcher Aufgabe die Teilnehmenden zur Mitwirkung eingeladen sind.
- Der Moderator erläutert seine Rolle und die des Lenkungskreises,
- die Zusammensetzung des Dialogforums und
- die Ziele und die Regeln der Zusammenarbeit, die er verbindlich verabreden will.
- Der Moderator erläutert die Ergebnisse seiner Konfliktanalyse und
- macht einen Vorschlag zur Abarbeitung der Konfliktthemen.
- Die Teilnehmenden haben Gelegenheit zu Rückfragen und zur Diskussion und
- verabreden die Agenda für die nächsten Treffen des Dialogforums.

## Ablauf

- 17:30 Einlass
- 18:00 Begrüßung und Einführung (Moderator)
- 18:10 Wer sind die beteiligten Gruppen in diesem Dialogforum? (Moderator)
- 18:20 Rolle des Moderators / Rolle des Lenkungskreises (Moderator) – Rückfragen, Kommentare
- 18:40 Ziele und Spielregeln der Zusammenarbeit im Dialogforum (Moderator) – Rückfragen, Kommentare, Vereinbarung
- 19:10 Bedarf und Bundesverkehrswegeplanung - vormalige BVWP und aktueller Stand BVWP 2030 (NLSTBV) – Rückfragen
- 19:30 Der Planungsprozess der B212n bis hin zum Planfeststellungsbeschluss (NLSTBV) – Rückfragen, Kommentare
- 20:00 Pause | Imbiss
- 20:30 Dialogforum und Fach-Arbeitskreise / öffentliche Informationsveranstaltungen (Moderator) – Rückfragen, Kommentare
- 20:45 Liste der zu besprechenden Themen, Themenreihenfolge (Moderator) – Rückfragen, Kommentare, Vereinbarung
- 21:45 Bilanz des ersten Treffens | Verabschiedung
- 22:00 Ende

Der Moderator verabredet mit den Teilnehmenden eine Änderung der Agenda, wenn es sinnvoll erscheint. Des Weiteren spricht nichts dagegen, wenn wir eher fertig werden als hier angenommen.



Delmenhorst, den 10. Juni 2016

## **Kommentar zum B212-Dialogforum**

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 13.6.2016 werden wir uns erstmalig im Kreis des Dialogforums zur Planung der B212 von Harmenhausen bis zur A 281 treffen, um weitere Informationen über das geplante Verfahren zu erhalten.

Geladen sind 52 Teilnehmer/innen aus 34 verschiedenen Behörden und Verbänden. Die Tagesordnung räumt den Teilnehmer/innen an 5 Stellen die Möglichkeit für Rückfragen und Kommentare ein. Geschätzt stehen an diesem Abend damit jeder geladenen Organisation max. 2 Minuten Redezeit zur Verfügung. Angesichts des großen Kreises und der Fülle der Themen ist dies verständlich und wohl unabänderlich. Da es in der Kürze der Zeit kaum möglich sein wird, die eigene Position in der gebotenen Ausführlichkeit darzustellen, haben wir uns entschlossen, dieses vorab auf diesem Wege zu erledigen.

Wir hatten gehofft, dass vor allem die Beiträge der NLSTBV allen Organisationen im vorab zur Verfügung gestellt werden könnten, damit eine gezielte Einarbeitung möglich wird, und Rückfragen und Kommentare nicht aus dem Moment heraus geleistet werden müssen. Dies ist leider nicht möglich.

Unsere 20 Jahre währende Beschäftigung mit dem Thema hat u.a. gezeigt, wie wichtig es ist, über schriftliche Unterlagen zu verfügen. Nur so ist es möglich später Bezüge herzustellen.

Wir möchten uns, trotz teilweise unerfreulicher Vorgeschichte, konstruktiv an dem Dialogforum beteiligen. Wir werden uns, genau wie in der Vergangenheit, rein sachlich mit der Problematik auseinandersetzen und jede Aussage anhand von Dokumenten belegen können. Der besseren Lesbarkeit halber verzichten wir hier auf präzise Quellenangaben, liefern diese aber selbstverständlich auf Nachfrage gerne nach.

1996 verwarf das Niedersächsische Innenministerium, mit aufgrund einer Fachaufsichtsbeschwerde der Interessengemeinschaft (IGB), die damalige

[IGB212neu@aol.com](mailto:IGB212neu@aol.com) [www.IGB212neu.de](http://www.IGB212neu.de)

Interessengemeinschaft B212- freies Deich- und Sandhausen  
Uwe Kroll Sandhauser Weg 50 27751 Delmenhorst Tel. 04221/43148

Landesplanerische Feststellung zur B212 für das Teilstück Harmenhausen- A 281. Ausdrücklich sollten Übergabepunkte an der Landesgrenze nördlich und südlich von Deichhausen in einem zweiten Raumordnungsverfahren (ROV) untersucht werden. Der damalige Flächennutzungsplan (FNP) des Landes Bremens sah einen nördlich gelegenen Trassenverlauf vor.

2003 hatten sich die Landesregierungen von Niedersachsen und Bremen für einen südlichen Trassenverlauf ausgesprochen, obwohl keine Variantenvergleiche vorlagen. Im Grunde wurde das Ergebnis damit auf politischer Ebene schon vorweg festgelegt.

Folgerichtig beantragte der Vorhabenträger dann 2004, zwei südlich gelegene Trassenvarianten in einem zweiten ROV einer erneuten Betrachtung zu unterziehen. Aufgrund erheblicher Proteste wurden in diesem Verfahren dann aber im Rahmen einer kurzen Grobprüfung in einem sehr eingegrenzten Untersuchungsraum auch nördlich und wesernah verlaufende Trassenverläufe untersucht.

Man kam zu dem Ergebnis, dass nur ein südlich verlaufender Trassenverlauf umsetzbar sei. Da die vorgelegten Gutachten Mängel aufwiesen, bewerteten die Gutachter ihr eigenes Gutachten im Rahmen der Grobprüfung erneut. In einem Punktesystem wurde ermittelt, dass, mit einem sehr knappem „Vorsprung“, der südliche Trassenverlauf vorteilhafter wäre. Die Auswirkungen auf das Stadtgebiet Delmenhorst wurden nicht betrachtet.

Die im Rahmen des ROV s angefertigte Verkehrsuntersuchung (2006) bestätigte die schon lange vorgetragene Sorge, dass es zu deutlichen Verkehrszunahmen, vor allem im nördlichen Stadtgebiet von Delmenhorst, durch den Bau der B212 kommen würde. Dies betraf sowohl die Südvarianten wie auch die Nordvarianten (mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt Deichhausen).

Laut Prognose würden sich auf der L875 im Bereich Neuendeel nicht mehr 8000 KFZ/tgl (davon 800 LKW), dafür zukünftig 23000 KFZ/tgl (davon 3400 LKW) bewegen. Auf der vierspurigen Straße durch die Ochtumniederung und das Bremer Natura 2000 Gebiet 26400 KFZ/tgl.

Die Dörfer Strom, Deichhausen und weiter nördlich gelegene Ortschaften im Verlauf der L875 würden im Gegenzug zu verkehrsberuhigten Zonen, mit nur ca. 800 KFZ / tgl. werden. Auch im südlichen Stadtgebiet von Delmenhorst würde es, wenn auch relativ geringfügige, Entlastungen durch nördliche Verlagerungsverkehre in Richtung B212n von ca. 6000 KFZ/tgl. geben.

Die Entscheidung für den südlichen Trassenverlauf wurde von zwei Hauptargumenten gestützt. Zum einen würde durch eine B212n mit Vollanschluss an die L875 nördlich von Deichhausen auch die Ortschaft Deichhausen mit über 20000 KFZ / tgl. belastet, zum anderen würde eine südlich verlaufende Trasse die Belastungen der Natur in den Schutzgebieten, minimal verringern. In mehreren Gutachten war festgestellt worden, dass alle Trassenverläufe in den Schutzgebieten erhebliche Beeinträchtigungen verursachen würden. Auch die jetzt gewählte Südvariante, an die Bremen seinen FNP am 29.09.2009 anpasste. Die auf niedersächsischer Seite entstehenden Beeinträchtigungen im Naturschutzgebiet im Bereich der Sandhauser Brake sollten erst im Rahmen des folgenden

Planfeststellungsverfahrens betrachtet werden. Im Variantenvergleich wurden diese Beeinträchtigungen nicht berücksichtigt.

Nach heftigen Protesten wurde 2009 in einer zweiten verkehrswirtschaftlichen Untersuchung, die einen größeren Raum betrachtete, die übermäßig hohe verkehrliche Belastung, die für Delmenhorst, alleine durch den Bau der B212n mit Vollanschluss an die L875 entstünde, bestätigt.

Im Bundesverkehrsministerium wurde diese, mit den bisherigen Vorschlägen nicht lösbare Problematik erkannt und daher Ende Januar 2012 die Aufnahme von Planungen für eine Ortsumfahrung von Delmenhorst (OU DEL) „erbeten“. Diese OU DEL sollte, da nicht Bestandteil des BVWP 2003, über den § 6 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) realisiert werden (unvorgesehener Verkehrsbedarf).

§ 6 FStrAbG lautet:

*„Die Straßenbaupläne können im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, soweit dies wegen eines unvorhergesehenen höheren oder geringeren Verkehrsbedarfs, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur, erforderlich ist.“*

Im Frühjahr 2012 wurden, im Rahmen einer Antragskonferenz für die B213/ OU DEL, von dem Vorhabenträger fünf unterschiedliche Trassenvarianten vorgestellt.

Schon im Vorfeld der Antragskonferenz wurde sehr deutlich, dass eine OU DEL auf erheblichen politischen Widerstand in der Region stoßen würde. Es würden nicht nur weitere, bisher unberührte Naturräume durchschnitten, sondern es entstünden auch gravierende verkehrliche Mehrbelastungen für den Ort Ganderkesee selbst sowie Teile seiner umliegenden Ortschaften im Ganderkeseer Norden, ebenso auf weiteren Ausfallstraßen im nördlichen Delmenhorster Stadtgebiet. Auch auf der Stedinger Landstraße würden trotz OU DEL mit 16400 Kfz/tgl. erhebliche Mehrverkehre verbleiben (ca. 5800 Kfz/tgl. mehr gegenüber dem Prognosenullfall 2025 ohne B212n).

Dabei wurde auch schnell klar, dass §6 FStrAbG keine Anwendung finden konnte. U.a. konnte man nicht von einem unvorhergesehenen höheren Verkehrsbedarf ausgehen. Eine OU DEL müsste daher zwingend Bestandteil des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 (jetzt BVWP 2030) werden.

Das BMVS (heute BMVI) bestätigte in der Linienbestimmung für die B212n Mitte Dezember 2012 die unbedingte Notwendigkeit einer OU DEL.

*„Die B212 wird erhebliche verkehrliche Mehrbelastungen durch fernverkehrsrelevante Durchgangsverkehre...generieren. Einen nachgewiesenen Nutzen erfährt eine zusätzliche Umfahrung von Delmenhorst. Beide Maßnahmen stehen in einem unmittelbaren netzkonzeptionellen und planerischem Zusammenhang...Bei der zeitlichen Disposition der Vorlage der RE- Entwürfe ( hier B212n ) und der Planfeststellungsunterlagen bitte ich zu berücksichtigen, dass die Fertigstellung beider Maßnahmen im zeitlichem Zusammenhang zu erfolgen hat.“*

Fast zeitgleich hatte die damalige Niedersächsische Landesregierung (bestehend aus CDU und FDP) die OU DEL nicht in die Liste der Projekte aufgenommen, die sie für den BVWP 2015 meldete.

Anfang 2013 bestätigte die neue Landesregierung aus SPD und den Grünen diese Entscheidung, meldete die OU DEL nicht für den BVWP2030 und versah das gemeldete Projekt B212n mit dem Hinweis:

**„ohne Anschluss an L875; weitere Varianten“**

Im Oktober 2014 formulierte der Niedersächsische Wirtschaftsminister, Herr Olaf Lies, in einem Schreiben an das NLSTBV und auch an die IGB folgendes sehr deutlich:

- die B212n ist ohne Anschluss an die L875 zu planen-
- das Planungsverfahren für eine B213 ( OU Del. ) ist einzustellen
- der bisher geplante Trassenverlauf im Bereich Sand- Deichhausen ist einer erneuten Prüfung zu unterziehen.
- der gesamte Prozess ist im Rahmen eines Dialogforums zu begleiten

Dieses Vorgehen entstand offensichtlich in enger Abstimmung mit dem Land Bremen und dem BMVI, denn im Dezember 2014 teilte der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in einer Presseerklärung mit:

*„Im Gespräch im Bundesministerium hat sich der Bund bereit erklärt, die B212n, wie von Niedersachsen gewünscht, ohne Anbindung von Delmenhorst zu akzeptieren. Im weiteren Verlauf der Trasse auf bremischem Gebiet wird es keine Änderung der Trasse geben. Für die Stromer Landstrasse kann somit ebenfalls eine Entlastung erreicht werden.*

*Aus Sicht Bremens ist dies ein erfreuliches Ergebnis...“*

Das BMVI teilte der IGB auf Anfrage im August 2015 mit:

*„Die B212n wurde für eine Beurteilung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 und des Bedarfsplans für die Bundesverkehrsstraßen von den Ländern Niedersachsen und Bremen als einbahnige Straße ohne Verknüpfung mit der L875 angemeldet; abweichende Nachmeldungen sind nicht erfolgt.“*

Entsprechend der Meldung der Länder Niedersachsen und Bremen wurde die Zielrichtung für das Projekt B212n im Referentenentwurf des BVWP 2030 im Frühjahr 2016 wie folgt formuliert:

*„Mit der Realisierung der Teilprojekte im Zuge der B212 wird eine Fernverkehrsanbindung mit überregionaler Verbindungsfunktion von Nordenham über Bremen...geschaffen. Die Hinterlandanbindung und Vernetzung der Hafenstandorte zwischen Nordenham, Brake und Bremen wird verbessert. Die Versorgungsbeziehung zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Landkreis Wesermarsch und seinen Mittelzentren Nordenham und Brake wird deutlich verbessert.“*

Auch die Verkehrszahlen, als Bestandteil der PRINS- Unterlagen zum BVWP 2030 machen klar, dass wie gemeldet und akzeptiert, von einer zweibahnigen Straße ohne Anbindung an die L 875 ausgegangen wird.

Die Zielrichtung und damit der Planungsauftrag für das Projekt B212n wurde mit dieser Beschreibung neu definiert und unterscheidet sich deutlich von der Projektbeschreibung des alten BVWP von 2003. Dort wurden vollkommen andere Schwerpunkte gesetzt:

*„Das Projekt mit verkehrlich überregionaler Bedeutung verbessert durch seine Netzwirkung insbesondere die Anbindung von Delmenhorst ( Mittelzentrum und Hafen Bremen ) ...Das Projekt trägt durch erreichbarkeitsverbessernde Wirkung zur Stärkung des Systems der zentralen Orte bei. Die höchste Punktzahl wird auf die Relation Delmenhorst- Hafen Bremen erzielt.“*

Die Entscheidung des Lenkungskreises, dass im Rahmen des Dialogforums drei Trassenvarianten ( 1 x Süd; 2 x Nord) mit jeweils drei Anschlussvarianten ( ohne Anschluss, Teilanschluss, Vollanschluss ) zu betrachten seien, sorgt vor diesem Hintergrund natürlich für Verwunderung. Trassenvarianten mit Vollanschluss sind, wie dargelegt, nur mit einer OU DEL zu realisieren. Diese ist nicht mehr vom BMVI, nicht mehr von Niedersachsen und jedenfalls bis vor kurzem auch von Bremen nicht gewollt.

Dass der Lenkungskreis, entgegen den ministeriellen Vorgaben, den Vollanschluss betrachten lassen möchte, haben wir bisher nur als einen formalen Akt betrachtet. Das Dialogforum kann von dem Vorhabenträger eine detaillierte Begründung erwarten, warum diese Untersuchungen zur Abwehr eines Abwägungsausfalles jetzt noch erforderlich sind.

Damit ein Vollanschluss überhaupt erst möglich wird müsste zunächst die OU DEL Bestandteil des BVWP 2030 werden. Im weiteren Planungsverlauf wäre dann, nach unserem Verständnis, nicht das Dialogforum der Ort, um über OU- Trassenverläufe zu diskutieren und Empfehlungen auszusprechen. Nur ein abgeschlossenes ROV, eine Landesplanerische Feststellung und in der Folge eine Linienbestimmung könnte dies leisten.

Darüber hinaus wäre dann sicherlich auch juristisch zu prüfen, ob ein erneutes ROV auch für das Projekt B212n notwendig werden würde. Wurde doch die OU Del (mit allen möglichen Trassenvarianten sowie Anschluss/ Verknüpfungspunkten) bei der Variantenbewertung im ROV für die B212n in keiner Weise berücksichtigt.

Eine B212n mit Vollanschluss ergäbe in der Summe voraussichtlich zwei neue Raumordnungsverfahren, die in einem zeitlichen und planerischen Zusammenhang bewältigt werden müssten.

Die gewünschte schnelle Umsetzung einer verbesserten Anbindung der Wesermarsch an das Oberzentrum Bremen würde damit zwangsläufig in sehr, sehr weite Ferne rücken.



Mitte März 2016 veröffentlichte die DEGES eine Übersichtskarte in der die B212n mit dem Streckenverlauf von 1996 abgebildet wurde, und befremdlicherweise gab dann der Bremer Senat in einer „*Stellungnahme des Landes Bremen zum BVWP 2030 und zum Umweltbericht*“ Mitte Mai folgendes bekannt:

*„... wird Bremen das Land Niedersachsen bitten, die Variantenführung auf Niedersächsischem Gebiet zu klären und eine zeitnahe uns umsetzbare Lösung für den Netzschluss durch die Verbindung von der B212n zur A 28 herbeizuführen. Ziel ist es auf diesem Wege die Voraussetzungen zu schaffen, um die B212n wieder in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVP aufzunehmen.“*

Solange Bremen darum bangen musste, einen Wesertunnel im Zuge der A281 nur über eine Mautfinanzierung durch private Investoren realisieren zu können, wurde der B212n als Zulaufstrecke von der Bremer Seite *“ eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für den mautfinanzierten Wesertunnel“* beigemessen (nur hohe Verkehrsmengen konnten das Geschäft für einen Investor attraktiv machen). Diese Notwendigkeit besteht jetzt nicht mehr, den Bund übernimmt den entsprechenden Finanzierungsanteil und die Finanzierung erfolgt herkömmlich aus Steuermitteln.

In seiner Stellungnahme von Mitte Mai 2016 beschreibt Bremen neue eigene wirtschaftliche Interessen im Zusammenhang mit der B212n. Diesmal mit einem anderen Schwerpunkt:

*„Unter raumordnerischen und stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten ist festzustellen, dass das GVZ ebenfalls von einer leistungsfähigeren Anbindung Richtung Delmenhorst und Landkreis Wesermarsch profitieren würde.“*

Wir denken, dass folgendes unstrittig ist:

1. Die Entscheidung, das GVZ an dem jetzigen Standort anzusiedeln, war die alleinige Entscheidung des Landes Bremen!
2. Die damalige Entscheidung, dies an einem Standort mit noch völlig unzureichender Verkehrsanbindung zu tun, war ebenfalls die alleinige Entscheidung des Landes Bremen!

Nach unserem Verständnis kann es nicht die Aufgabe der Region Delmenhorst/ Ganderkesee sein mit einer Gesamtlösung aus B212n und B213 (OU DEL) eine zusätzliche wirtschaftliche Entwicklung des GVZ voran zu treiben. Dies kann auch keine Aufgabe für das anstehende Dialogverfahren sein.

Offensichtlich teilt Bremen nicht mehr wie bisher die Meinung von Niedersachsen, die B212n mit einer „schlanken Lösung ohne Anbindung an die L875“ in den „Vordringlichen Bedarf“ einbringen zu können.

Das Dialogforum kann seine Arbeit auch dann erbringen, wenn die B212n, wie im aktuellen Referentenentwurf zum BVWP 2030, im „Weiterem Bedarf mit Planungsrecht“ verbleibt. Bedauerlicherweise wird es im Rahmen des Dialogforums nur möglich sein, über das Wie und nicht über das Ob einer neuen B212 zu sprechen. Alle Unterlagen über die IGB bisher verfügt, zeigen deutlich, dass es sich bei der B212n um eine reine Angebotsplanung, nicht um eine Bedarfsplanung

handelt. Wir wären dankbar, wenn aus dem Teilnehmerkreis belastbare Daten vorgelegt werden könnten, die anders belegen.

Wie hoffentlich nachvollziehbar dargelegt, ist eine B212n mit Vollanschluss und zwingend daraus folgender OU DEL keine Variante, die im Rahmen des Dialogforums zu betrachten ist. Dagegen sind Nord- und Südvarianten mit Teil- oder ohne Anschluss Varianten, die, genau wie eine Ausbauvariante, umfassend betrachtet werden müssen. Betroffenheiten von Natur und Mensch müssen bei jeder dieser Varianten ehrlich gegeneinander abgewogen werden.

Letztendlich ist es dann an dem Vorhabenträger, einen gerichtsfesten Planfeststellungsbeschluss herbeizuführen. Wir werden auch diesen Verfahrensschritt intensiv begleiten und unsere Interessen ggfs. auch juristisch über unseren Klagefonds durchsetzen.

Besonders hinweisen möchten wir auf die Bedeutung des Frankenschnellweg-Urteiles vom 17.03.2005.

Auch auf der Beiratssitzung am 01.06.2016 in Strom wurde bei der Darstellung des B212-Sachverhaltes durch das Verkehrsressort Bremen auf das Frankenschnellweg-Urteil vom 17.03.2005 verwiesen. Es wurde aufgezeigt, dass eine KES aufgrund der dadurch entstehenden verkehrlichen und lärmtechnischen Auswirkungen in Delmenhorst nicht möglich ist (Ausschlusskriterium!).

Womit wir wieder bei dem Thema Vollanschluss B212n wären. Wie bekannt, sind die verkehrlichen Auswirkungen der KES und des Vollanschlusses an die L875 für das Delmenhorster -und das Ganderkeseer Gebiet gleich.

Auf die juristische Relevanz dieses Sachverhaltes hat die Delmenhorster Delegation bereits am 15.01.2014 bei ihrem Vortrag in Hannover hingewiesen (Folien 26-28). Auch das Bremer Verkehrsressort war bei dem Treffen am 15.01.2014 anwesend und war daher spätestens zu diesem Zeitpunkt über den Sachverhalt Frankenschnellweg informiert. Trotzdem der Vorschlag für eine KES im Februar 2015. Die Bürger in Strom hatten für diese Vorgehensweise im Nachhinein kein Verständnis und fühlten sich „veräppelt“, da das Urteil für den Frankenschnellweg seit 2005 vorliegt.

Wir möchten ungern eine vergleichbare Situation im Dialogforum erleben. Nach wie vor gibt es nicht die bei dem Treffen am 15.01.2014 durch die niedersächsische Landesregierung zugesagte Überlassung der Stellungnahmen der Teilnehmer des Treffens, auch nicht in verkürzter Form. Die Voraussetzung für einen Dialog auf Augenhöhe (gleicher Informationsstand der Gesprächsteilnehmer) ist so bisher nicht gegeben.

Wir bitten daher darum, dass die Auswirkungen des Frankenschnellweg-Urteiles incl. aller vorliegenden Lärmgutachten im Dialogforum ausführlich und detailliert betrachtet werden. Dies sollte gleich zu Beginn erfolgen, um zu verhindern, dass eine vergleichbare Situation wie in Strom entsteht.

Ebenso bitten wir darum, dass die Argumente der Stadt Delmenhorst vom 15. Januar 2014 und 18. März 2014 detailliert im Dialogforum betrachtet werden, ebenso die

Stellungnahmen der Teilnehmer vom 15.01.2014.

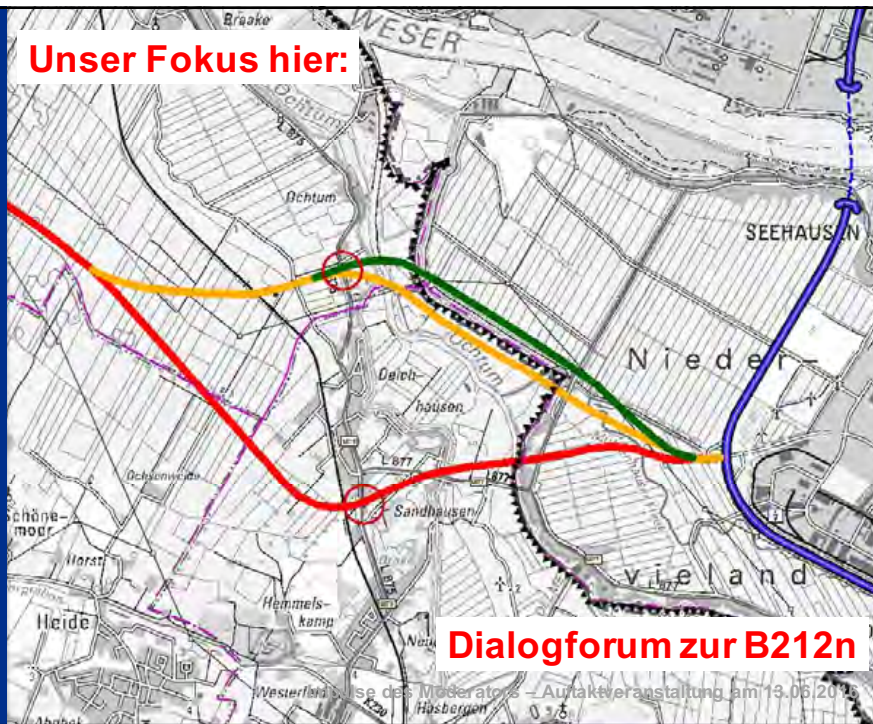
Auch sollte gleich zu Beginn des Dialogforums geklärt werden, welches Verständnis die beteiligten Parteien hinsichtlich der Begriffe Transparenz, Verständlichkeit, Ergebnisoffenheit, Mitwirkungsmöglichkeit und Verlässlichkeit haben.

Wichtig ist vor allem, dass alle Teilnehmer über den gleichen Informationsstand verfügen können. Bisher haben wir den Eindruck einer 3-Klassen-Gesellschaft in der Abstufung Vorhabenträger, Teilnehmer Lenkungsreis und Teilnehmer Dialogforum. Dies gilt es zu beheben.

Martin Clausen

Uwe Kroll

Sprecher der Interessengemeinschaft B212-freies Deich- und Sandhausen



## Über mich

### Spezialisierung

Menschen mit unterschiedlichen Interessen  
zu konsensfähigen Ergebnissen führen

### Haltung

- strikt neutral
- lösungsorientiert
- Potenziale der Beteiligten nutzend

## Woran kann dieser Kreis teilhaben?

Der Vorhabenträger hat einen Auftrag zu  
erfüllen:

„Holen Sie eine „Baugenehmigung“  
für die B212n ein“

Die Baugenehmigung einer Straße ist ein Planfeststellungsbescheid.

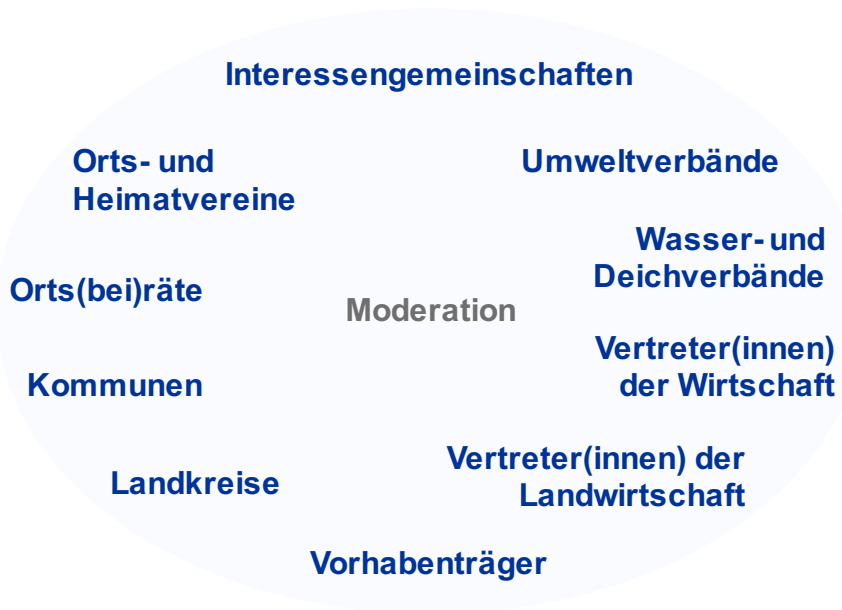
Der Auftrag wird absehbar im Herbst 2016  
vom Bundestag (erneut) erteilt.

Eine kritische Begleitung  
im Vorfeld der Antragstellung bei der  
Planfeststellungsbehörde ist möglich.

## Die zentralen Ziele des Dialogverfahrens

- die Transparenz der Planung zu erhöhen und
- die Konflikte um den Neubau der Trasse und der Anschlussstelle bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens zu minimieren

## Wer ist an diesem Dialogforum beteiligt?



## Wie kann das Dialogverfahren gelingen? 1

Es gibt eine klare Situationsanalyse.

- Moderator führte Interviews,
- wertete die Presse und Unterlagen aus
- Lenkungskreis bestätigte die Einschätzung

Die wichtigen Akteure sind beteiligt.

- Lenkungskreis traf die Auswahl
- Moderator bestätigte

## Wie kann das Dialogverfahren gelingen? 2

Die Rahmenbedingungen der Beteiligung müssen klar sein.

- Der Vorhabenträger benennt seine Rechte und Pflichten und lotet seine Spielräume aus
- Moderator trug zur Klärung bei
- Lenkungskreis bestätigte die Einschätzung

Der Gegenstand der Beteiligung muss klar sein.

- Der Vorhabenträger benennt seine Absichten
- Moderator trägt zur Klärung bei
- Lenkungskreis bestätigt die Einschätzung

### Wie kann das Dialogverfahren gelingen? 3

Entscheidend ist ein guter Kommunikationsstil

- Respekt vor den Interessen anderer
- fairer Umgang miteinander
- allgemein verständliche Ausführungen
- miteinander reden statt zur Tribüne zu reden
- Anvertrautes bleibt vertraulich

Entscheidend ist eine Ergebnisorientierung

- Konsens, wenn Konsens möglich
- auch verbleibender Dissens geht in Ordnung
- Die Öffentlichkeit wird vom Moderator über den Stand des Dialoges informiert.

### Wie kann das Dialogverfahren gelingen? 4

Wichtig sind realistische Arbeitsziele.

- Wir klären, wer wie viel Zeit mitbringt.
- Wir klären wer wie intensiv in die Materie „einsteigen“ will.

Wichtig ist eine strukturierte Abarbeitung

- Externe Gutachter werden beteiligt sein.
- Wir müssen alles nacheinander abarbeiten.
- Aber alles hängt doch miteinander zusammen!  
– Ja, damit müssen wir klarkommen.
- Es wird öffentliche Informationsveranstaltungen geben.





# **Neubau der B 212**

## **zwischen Harmenhausen und Bremen**

# **Aufgabendarstellung**

# **und Vorgeschichte**

**Stand: Juni 2016**



Weser A27 CUX

B212n

# Hintergrund

L875

A281

A28 OL



DEL



HB

A1 HH

B75/B6

GAN

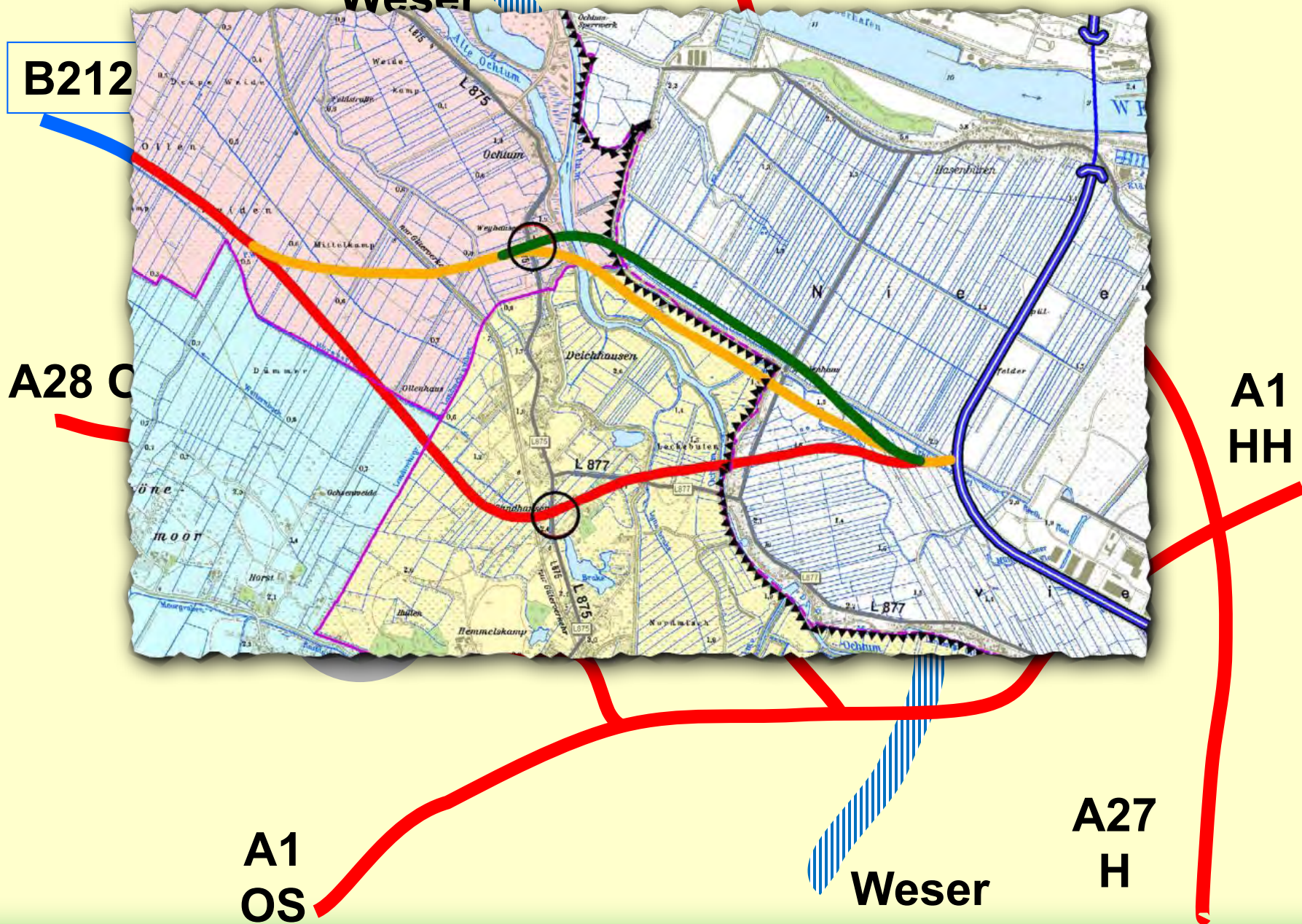
A1 OS

Weser

A27 H

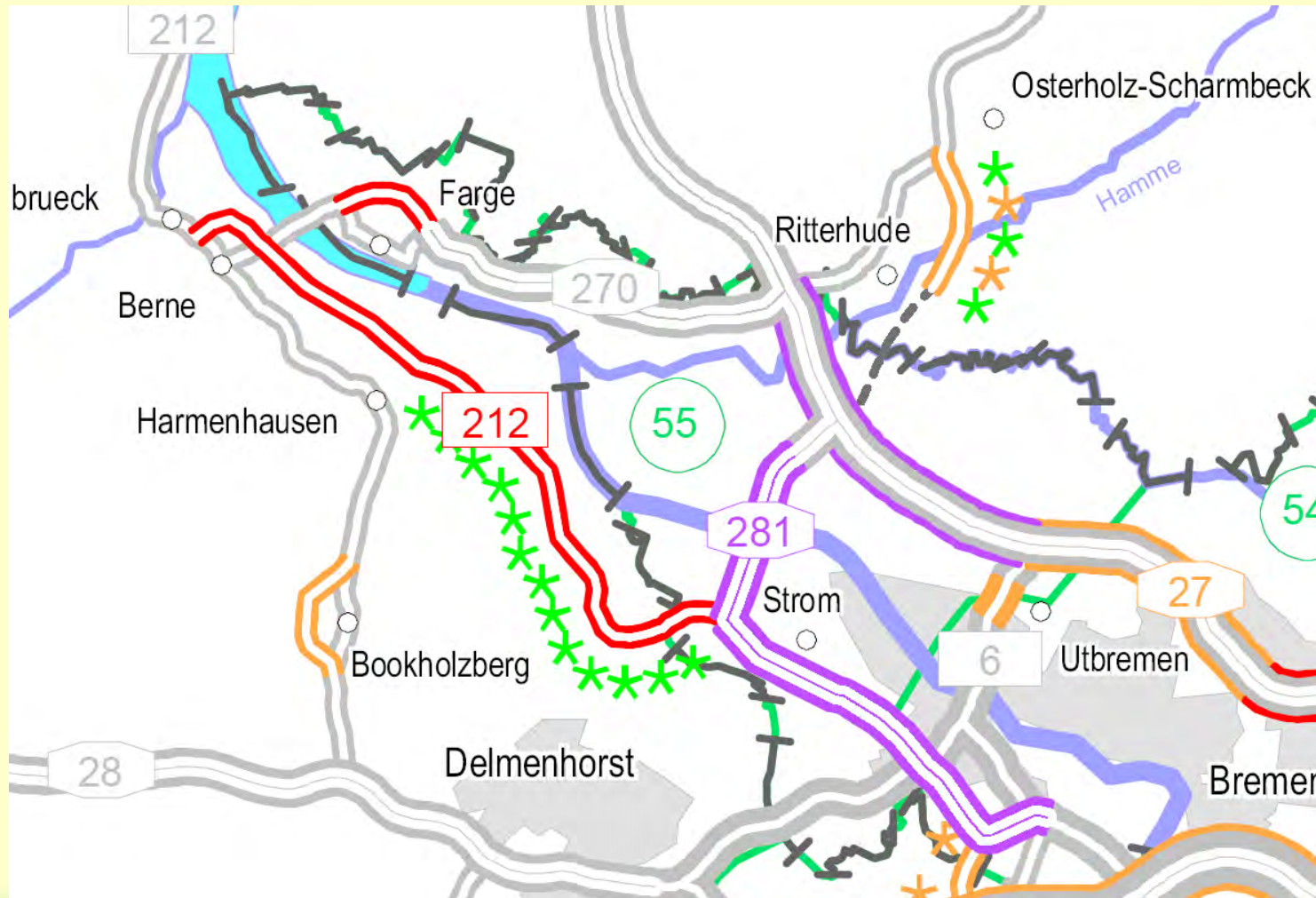


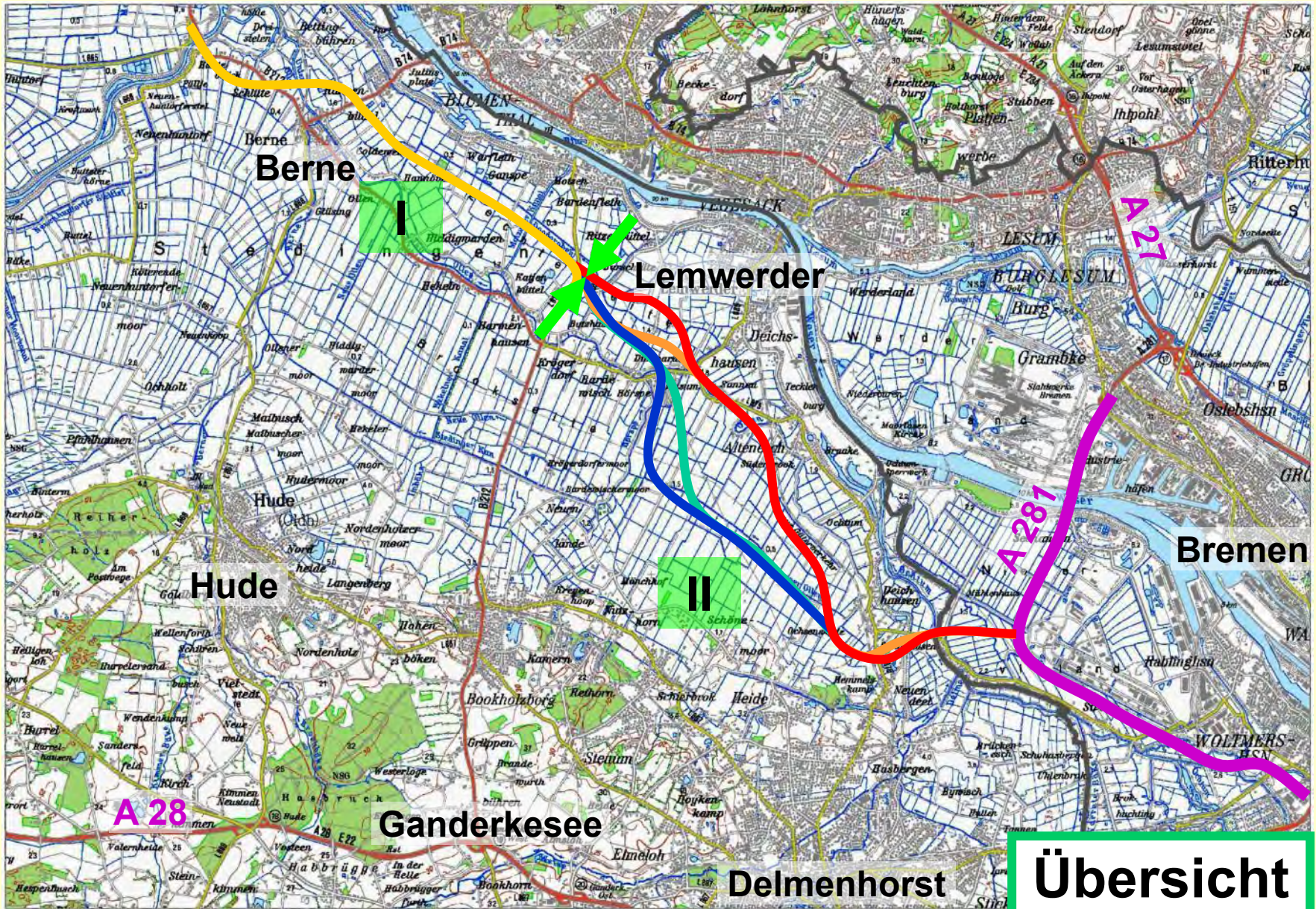
# Weser A27 CUX





# Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 - Ausschnitt Bremen / Unterweser -



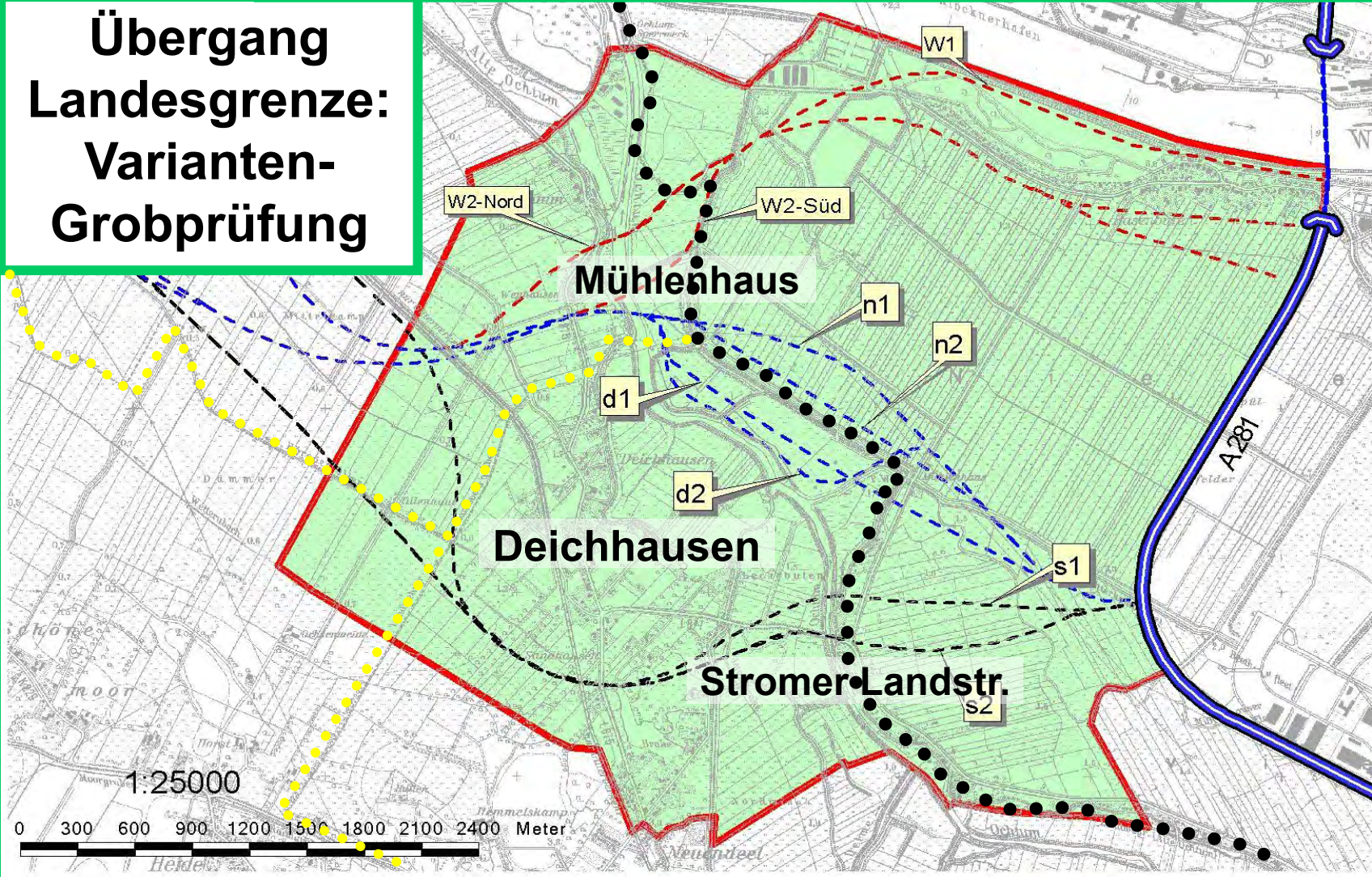


# Übersicht



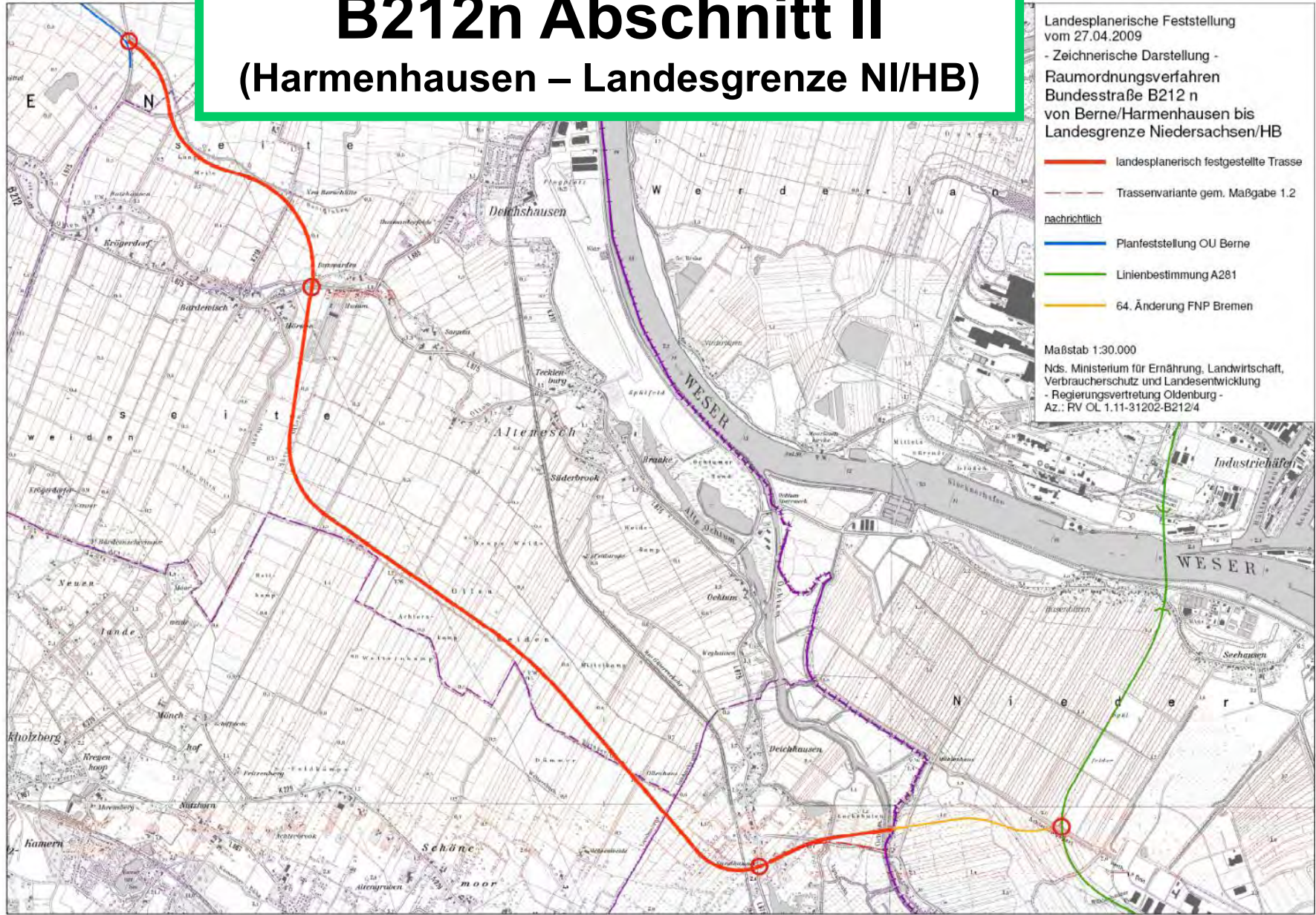
# B 212 Abschnitt II (Harmenhausen – Landesgrenze Niedersachsen/Bremen)

**Übergang  
Landesgrenze:  
Varianten-  
Grobprüfung**





# B212n Abschnitt II (Harmenhausen – Landesgrenze NI/HB)



Landesplanerische Feststellung vom 27.04.2009  
 - Zeichnerische Darstellung -  
 Raumordnungsverfahren  
 Bundesstraße B212 n  
 von Berne/Harmenhausen bis Landesgrenze Niedersachsen/HB

- landesplanerisch festgestellte Trasse
- Trassenvariante gem. Maßgabe 1.2
- nachrichtlich
- Planfeststellung OU Berne
- Linienbestimmung A281
- 64. Änderung FNP Bremen

Maßstab 1:30.000  
 Nds. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung  
 - Regierungsvertretung Oldenburg -  
 AZ.: RV OL 1.11-31202-B212/4



**212**

**Gemeinsamer Antrag auf  
Linienbestimmung**

**B 212neu**  
**Harmenhausen – A 281 (AS Bremen-Strom)**

<p><b>Aufgestellt:</b> Oldenburg, den 28.04.2010 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Oldenburg im Auftrage:</p>	<p><b>Geprüft:</b> Hannover, den 28.04.2010 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Kompetenzzentrum im Auftrage:</p>
<p><b>Mit aufgestellt:</b> Bremen, den 27.04.2010 Amt für Straßen und Verkehr im Auftrage:</p>	<p><b>Mitgeprüft:</b> Bremen, den 27.04.2010 Der Leiter der Obersten Landesstraßenbaubehörde im Auftrage:</p>
<p>BMVBS-Stempel</p>	<p>MW-Stempel</p>

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

**April 2010: Antrag auf  
Linienbestimmung  
gem. § 16 FStrG**





# 13.12.2012: Linienbestimmungserlass des BMVBS



## Detailplanung für die B 212n von Harmenhausen in Niedersachsen bis zur A 281 in Bremen kann beginnen

**Ferlemann:** Die B 212n ist eine wichtige Verbindung für den Unterweserraum

**Erscheinungsdatum** 13.12.2012  
**Laufende Nr.** 301/2012

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, **Enak Ferlemann**, hat heute die Linienbestimmung für den rund 14 Kilometer langen länderübergreifenden Abschnitt der Bundesstraße B 212n von Harmenhausen über die Landesgrenze Niedersachsen/Bremen bis zum Anschluss an die A 281 in Bremen bekanntgegeben.

**Ferlemann:**

„Die B 212n ist eine wichtige Verbindung für den Unterweserraum. Künftig werden die verkehrlichen Verbindungen zwischen den Räumen Wesermarsch, Delmenhorst, Oldenburg-Land und Bremen verbessert. Insbesondere durch den Anschluss der beiden niedersächsischen Nordseehäfen Nordenham und Brake an das Güterverteilzentrum Bremen (GVZ), den Flughafen Bremen und an das Fernstraßennetz werden die Ortschaften entlang der L 875 in Niedersachsen und Bremen deutlich entlastet. Nun kann das Land Niedersachsen mit der Detailplanung beginnen.“

Bei der Linienbestimmung wurde neben den verkehrlichen Belangen besonderer Wert auf die umweltfachlichen Aspekte gelegt. Intensive Abstimmungen auf Bundesebene, insbesondere mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, waren der Linienbestimmung vorangegangen.

Durch den Bau der B 212n ergeben sich erhebliche verkehrliche Auswirkungen für das Gebiet der Stadt Delmenhorst. Anfang 2011 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung daher das Land Niedersachsen beauftragt, die Planungen für eine Umfahrung von Delmenhorst aufzunehmen. Hierfür wird das Land Niedersachsen ein Raumordnungsverfahren durchführen.

„Mir ist bewusst, dass es in diesem außerordentlich schwierigen Planungsprozess nicht einfach sein wird, einen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen zu finden“.

so **Ferlemann**.

Der Parlamentarische Staatssekretär machte aber deutlich, dass für die Entwicklung des Unterweserraums der Neubau der B 212n unverzichtbar ist.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Oldenburg  
Kaiserstr. 27  
26122 Oldenburg

über  
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Kompetenzzentrum  
Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover

über  
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Freie Hansestadt Bremen  
Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, -55-  
Amt für Straßen und Verkehr  
Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen

Betreff: Neubau der B 212n zwischen Harmenhausen (L 875) über LGr. NI/HB und A 281 (AS Bremen-Seehausen) - Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG

Bezug: Gemeinsamer Antrag der Länder Niedersachsen und Bremen, Schreiben der NLStbV, regionaler Geschäftsbereich Oldenburg, vom 26.04.2010, Az.: L-2-22-21/ 31201-B 212neu  
Aktenzeichen: StB 21/72131.9/1212-1217687  
Datum: Bonn, 13.12.2012  
Seite 1 von 6

Im Benehmen mit Ihrer Landesplanungsbehörde bestimme ich gemäß § 16 (1) Bundesfernstraßengesetz die Linienführung der B 212 zwischen Harmenhausen (L 875) und der A 281 (AS Bremen-Seehausen),

**Eingang**  
31. Jan. 2013

**Abgesandt**  
22. JAN 2013

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53176 Bonn

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Eng. 17.12.2012  
Anl.: .....

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.H. Josef Kunz  
Leiter der Abteilung Straßenbau  
HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn  
POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn  
TEL +49 (0)228 99-300-5000  
FAX +49 (0)228 99-300-5099  
al-ett@bmvs.bund.de  
www.bmvbs.de

31202-B212  
**Gesehen und weitergeleitet:**  
Hannover, den 22.01.2013  
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover  
Im Auftrage  
Eine Ausfertigung der Unterlagen für ZGB antworten, eine Ausfertigung weitergeben



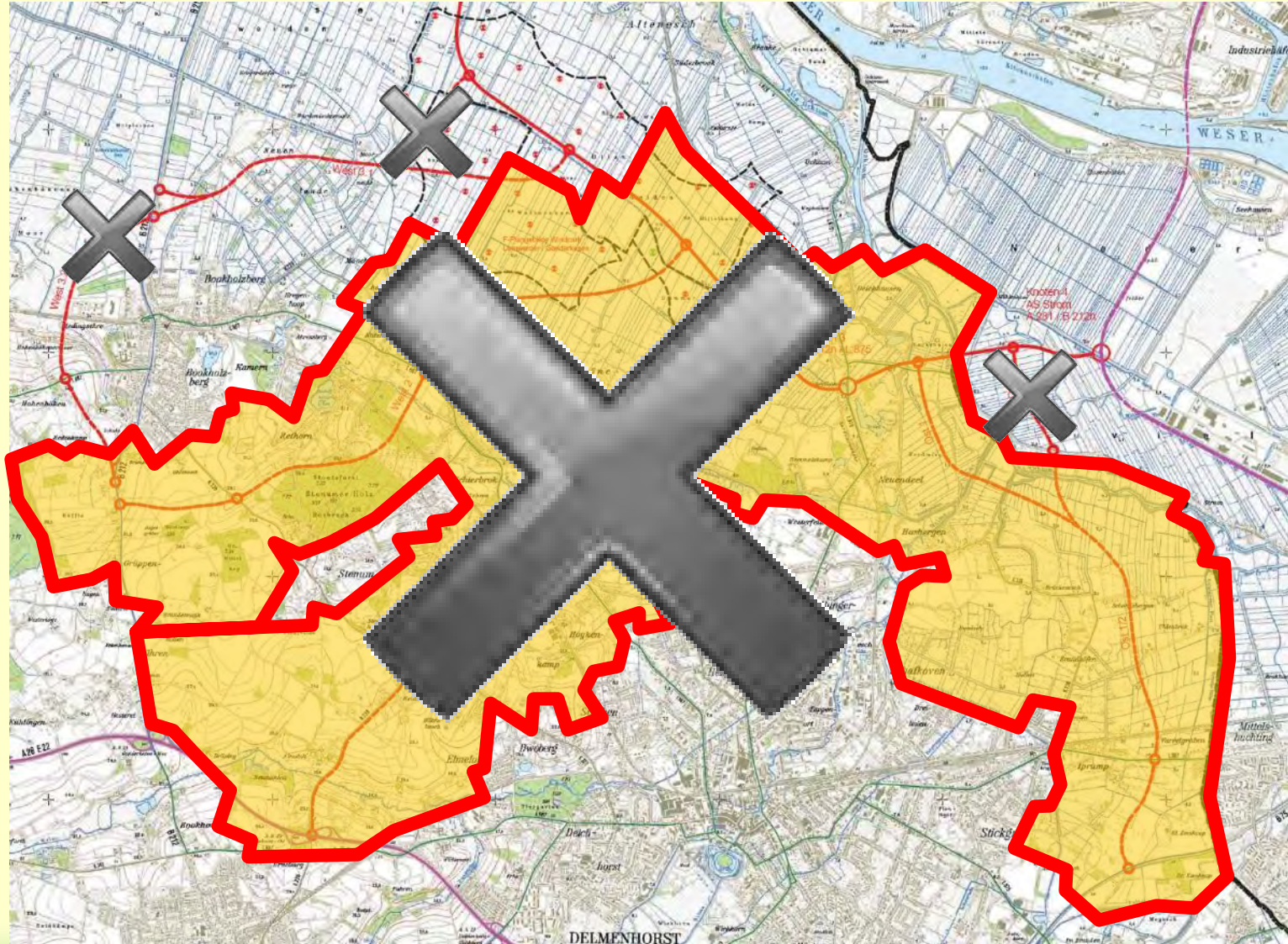
## 13.12.2012: Linienbestimmungserlass des BMVBS

Die B 212 wird aufgrund ihrer verkehrsbündelnden Wirkung erhebliche verkehrliche Mehrbelastungen durch fernverkehrsrelevante Durchgangsverkehre insbesondere im nördlichen Stadtgebiet von Delmenhorst generieren. **Einen nachgewiesenen verkehrswirtschaftlichen Nutzen erfährt eine zusätzliche Umfahrung von Delmenhorst.** Beide Maßnahmen stehen in einem unmittelbaren netzkonzeptionellen und planerischen Zusammenhang. **Erst mit Realisierung dieser Gesamtmaßnahme bestehend aus B 212 und zusätzlicher Umfahrung lassen sich die Probleme in Delmenhorst nachhaltig und langfristig lösen.**

Der weitere Planungsschritt (Aufstellung RE-Entwurf) ist in Abhängigkeit des Fortschritts des Raumordnungsverfahrens (ROV) für eine Umfahrung von Delmenhorst mit mir abzustimmen. Dies betrifft insbesondere den neuen Verknüpfungspunkt der Umfahrung Delmenhorst mit der B 212. **In diesem Zusammenhang bitte ich die Umfahrung Delmenhorst zur Fortschreibung des Bedarfsplans auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2015 anzumelden.** Bei der zeitlichen Disposition der Vorlage der RE-Entwürfe und der Planfeststellungsverfahren **bitte ich zu berücksichtigen, dass die Fertigstellung beider Maßnahmen im zeitlichen Zusammenhang zu erfolgen hat.**



# Vorbereitung zu einer Planung B 213 OU DEL





# B212n – Gespräche / Diskussion / Presse 2014

15. Januar 2014 | Hannover



Argumente für ein neues ROV zur B212n

# B212n – Gespräche / Diskussion / Presse 2014



Olaf Lies Niedersächsischer Minister  
für Wirtschaft, Arbeit  
und Verkehr

ver

Senator für Umwelt, Bau  
und Verkehr der Freien  
Hansestadt Bremen  
Herr Dr. Joachim Lohse  
Ansgaritorstraße 2  
28195 Bremen

Hannover,

## B 212n - Verlegung von Harmenhausen bis Landesgrenze NI/HE

Sehr geehrter Herr Dr. Lohse, *lieber Joachim,*

ich komme zurück auf die bisherigen Abstimmungen bzw. Gespräch  
B 212n zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersach  
Ich wende mich an Sie, um Sie über das weitere Vorgehen zu inform  
Unterstützung des weiteren Planungsprozesses zu bitten.

Zunächst möchte ich kurz den Planungsstand skizzieren:  
Das Raumordnungsverfahren (ROV) für die Verlegung der B 212n

Die Stadt Delmenhorst vertritt die Auffassung, dass die Raumordnungsergebnisse für die B 212n rechtlich nicht umsetzbar sind. Sie spricht sich für ein neues ROV für die Verlegung der B 212n aus. Ohne eine Westumfahrung Delmenhorst und ohne Chance auf Realisierung einer nördlicher verlegten B 212n möchte die Stadt, dass auch auf die B 212n verzichtet wird.

Die Stadt hat ihre Argumente mit Schreiben vom 7. August 2013 übersandt und stellte ihre Position am 15. Januar 2014 in Hannover vor. Im Nachgang zu diesem Termin übersandte die Stadt Delmenhorst mit Datum vom 18. März 2014 noch ein Schreiben zur Thematik.

Die formale Prüfung der Argumente der Stadt ist abgeschlossen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Gründe für eine Führung der B 212n südlich von Deichhausen nach wie vor überwiegen. EU-rechtliche oder sonstige Fehler oder Unstimmigkeiten im Raumordnungsverfahren, die eine erneute Aufnahme eines Verfahrens erforderlich machen, wurden nicht festgestellt.

Details, die aufgrund der gröberen Planungsstufe eines Raumordnungsverfahrens in einem solchen nicht oder nicht abschließend geregelt werden konnten, könnten formal auch in der nachfolgenden Planungsphase behandelt werden.

Ich möchte jedoch nicht meine Zustimmung geben, einfach ohne Rücksicht auf die besondere Situation weiter zu planen. Aus meiner Sicht muss auch die nördlich von Deichhausen verlaufende Trasse möglich sein.

Deshalb habe ich entschieden, dass der bisher vorgesehene Planungsablauf neu gestaltet wird. Wir werden einen ergebnisoffenen Variantenvergleich vor der konkreten Entwurfsplanung durchführen, detaillierter gestalten und über den dazu erforderlichen Untersuchungsraum ausdehnen.



# B212n – Gespräche / Diskussion / Presse 2014

15. Januar 2014 | Hannover

B 212: Land will Bau genauer prüfen - Lokalnachrichten aus Delmenhorst - WESER-KURIER

Minister Olaf Lies geht damit in Opposition zum Bundesverkehrsministerium - 29.10.2014

## B 212: Land will Bau genauer prüfen

Von Andreas D. Becker

Delmenhorst. Das Bundesverkehrsministerium befürwortet den Bau der Bundesstraße 212 wie er derzeit noch geplant ist, nämlich mit der Südvariante durch Sandhausen. Das geht einer Stellungnahme aus Berlin hervor. In Hannover sieht man das aber anscheinend ein wenig anders.



© Ingo Moellers

Während das Bundesverkehrsministerium an den Plänen festhält, die B 212 n ungefähr auf Höhe der heutigen Kreuzung Stedinger Landstraße/Stromer Landstraße verlaufen zu lassen, will das

Am Thema B 212 neu scheiden sich die Geister. In der Wesermarsch wollen sie diese Straße, die den Norden Delmenhorsts zerschneiden würde, unbedingt, Delmenhorst lehnt sie wegen des drohenden Verkehrsinfarktes ab. Und nun scheint es noch eine neue Front in der sich eh schon sehr lange hinziehenden Debatte zu geben: Während sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur klar für die Südvariante der B 212 n ausspricht, will das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr noch einmal etwas genauer hinschauen.

*Delme report 17.12.2014*

## DELMENHORST

# Alle Varianten werden geprüft

Landesregierung sieht in Bremer Äußerungen keine Bedeutung für Trassenplanung

VON ROBERT LÖRSSEN

Die Fraktionen von SPD, CDU und FDP im Niedersächsischen Landtag sind sich einig, dass bei der Planung der B 212 n zwischen Harmenhausen und der A 281 in Bremen alle Trassenvarianten zu prüfen sind.

Am Rande der Dezember-Sitzung des Niedersächsischen Landtags erörterte der Vorsitzende der CDU-Landtagsfraktion, Björn Thümler, gemeinsam mit Verkehrsminister Olaf Lies und den Landtagsabgeordneten Karin Logemann (SPD), Horst Kortlang (FDP) und dem FDP-Fraktionsvorsitzenden Christian Dürr sowie Vertretern der Bürgerinitiative „Pro B212 neu“ die aktuelle Situation und das weitere Vorgehen zur Verlegung der Bundesstraße 212 n.

„Minister Lies bestätigte uns im Rahmen des Gesprächs, dass der Bund nicht länger auf den Planungen einer Ortsumgehung von Delmenhorst beharrt und damit die niedersächsische Vorgehensweise unterstützt“, sagt Logemann. „Bestehen bleibe auch die bisherige Planung ohne einen Anschluss an die L875. „Nun kommt es darauf an, dass Zeitverzögerungen bei der weiteren Planung zum Neubau der B212 unbedingt vermieden werden. Wir haben uns darauf verständigt, dass alle im Raum stehenden Varianten der Streckenführung geprüft werden – auch um spätere Klagen zu vermeiden“, betonte Thümler. Hierzu werde die Straßenbauverwaltung Anfang 2015 die Details mit den kommunalen Vertretern abstimmen.

Die Bundestagsabgeordnete Susanne Mittag wertete die Nachricht vom Zugeständnis des Bundes als „großen Schritt in die richtige Richtung“. Die Trassenführung werde im



Zwei mögliche Trassenführungen der B212n: In Grün die von Delmenhorst bevorzugte „Verkehrsoptimierte Nordvariante“, in Rot die „Südvariante ohne Verkehrsanbindung“. Karte: py

Rahmen des derzeitigen Raumordnungsverfahrens geprüft.

Stefan Wittke, Pressesprecher im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr betonte auf Nachfrage, dass Niedersachsen aus dem Hinweis aus Bremen, es werde dort keine weiteren Trassenveränderungen geben, keine direkte Bedeutung für die Trassenführung auf niedersächsischer Seite ableite. „Nach unserer Auffassung ist Bremen erfreut, dass die B212n kommen soll

und einen Vollanschluss an der A281 erhalten wird. Bremen kann dadurch die Planungen zur A281 weiterführen“, erklärte Wittke. Eine Abstimmung mit Bremen und den Kommunen über den weiteren Planungsablauf sei für Anfang 2015 vorgesehen.

Die Interessengemeinschaft B212-freies Deich- und Sandhausen dürfte sich bestätigt fühlen. Sie hatte bereits seit längerem auf Widersprüche in der Planung aufmerksam gemacht und eine Berücksichtigung aller Varianten gefordert.



# Anmeldung zum BVWP 2030

287600	B 212	Verl. Harmenhausen (L 875) - L-Gr NI/HB	2)
B212-G21-NI-HB-T2-NI		02KK, Neubau, 2-streifig ohne Standstreifen	II

2) Ohne Anschluss an L 875; weitere Varianten

## Keine Anmeldung für B213 OU DEL!

### Auszug aus Ministerschreiben vom 29.10.2014:

Das noch ausstehende Raumordnungsverfahren zur B 213 Umfahrung Delmenhorst wird vorerst zurückgestellt. Der Antrag für dieses Verfahren wird zurückgezogen.

### Internet NLStbV:

Mittlerweile ist jedoch entschieden worden, dass eine Ortsumgehung Delmenhorst (B 213) nicht weiter verfolgt werden soll. Die Raumordnungsbehörde wurde darüber informiert, dass für diese Maßnahme die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht beantragt werden wird.

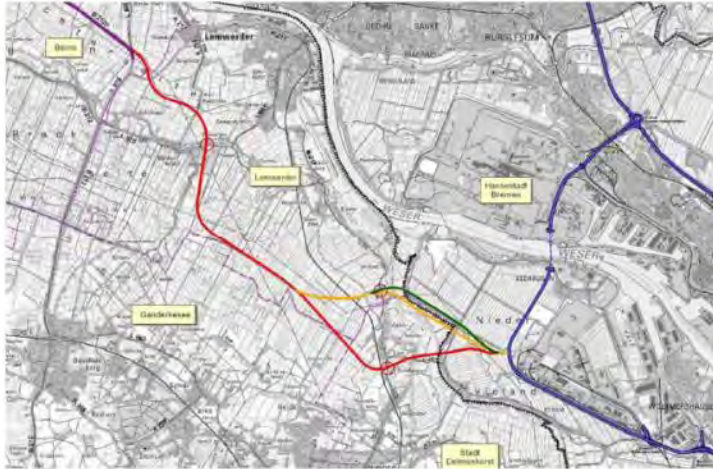
Nach niedersächsischen Auffassung ist die B 212n auch ohne eine ergänzende Ortsumgehung Delmenhorst realisierbar und wird wie linienbestimmt zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet, jedoch ohne Verknüpfung mit der L 875 nördlich von Delmenhorst.



# ➔ Dialogverfahren mit externer Moderation

## Planungsgegenstand und Planungsraum

Von der Anschlussstelle Harmenhausen (links im Bild) und bis zur Anschlussstelle Bremen-Seehausen an die A281 (rechts im Bild) soll ein Neubau der B212 erfolgen. Dieser Abschnitt ist ca. 13 km lang.



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV), Geschäftsbereich Oldenburg

In dem Dialog über die B212n geht es um einen ca. 5 km langen Teilabschnitt, konkret um

- den Abschnitt der B212n von einem möglichen Verschwenkungspunkt im Westen von Deichhausen bis zur Anschlussstelle Seehausen an die A281 (s. Karte unten).

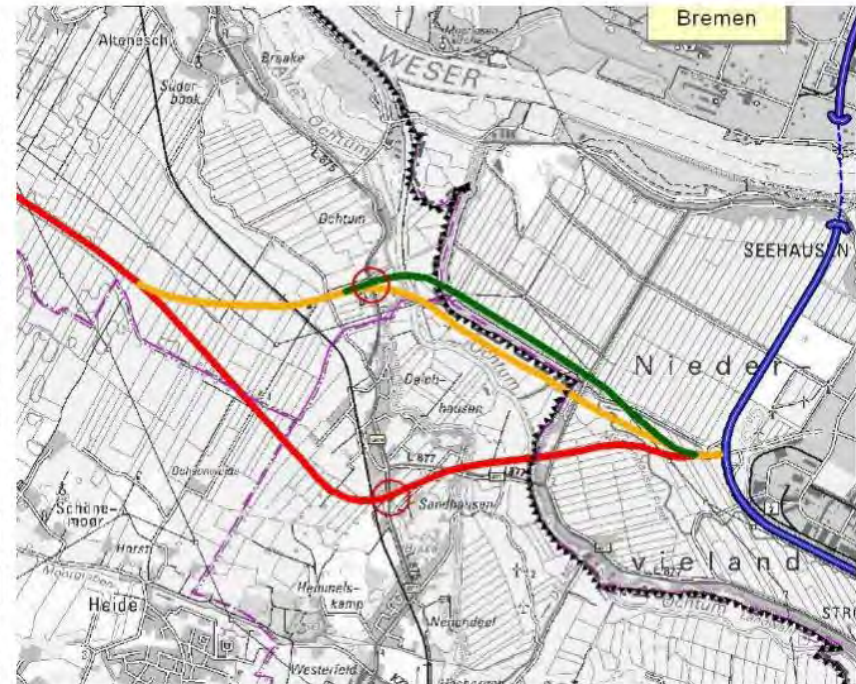
Hier sind durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV), Geschäftsbereich Oldenburg, im Auftrag des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

- drei Varianten der Trassenführung (im Bild) und
- drei Varianten der Verknüpfung (Vollanschluss, Teilanschluss von und nach Westen, kein Anschluss) mit der L875 (Stedinger Landstraße) ergebnisoffen zu überprüfen.

## Das Dialogverfahren

### Gegenstand des Dialogverfahrens

Wie oben gezeigt, ist es beabsichtigt, den Gegenstand des Dialogverfahrens auf dem umstrittenen ca. 5 km langen Abschnitt der Ortsumfahrung von Deichhausen und auf die Ausführungsvarianten der Anschlussstelle der L875 an die B212n in Deichhausen zu konzentrieren. Daraus ergeben sich je nach Themenstellung sachlich gebotene Betrachtungsräume für die zu berücksichtigenden Belange (etwa der Folgen im Verkehrsnetz), die über den (unten erneut gezeigten) Planungsraum hinausgehen.







Dialogprozess B 212n

Vorstellung auf der Auftaktveranstaltung  
am 13. Juni 2016



# Ergebnisse BVWP 2030 Bereich Straße

212

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr

Freie  
Hansestadt  
Bremen

Projekte BVWP	BVWP 2003 Dringlichkeit	BVWP 2030 Dringlichkeit	Kosten [Mio. €]
<b>Bundesfernstraßen</b>			
<b>BAB 281</b>			
BA 2/2	VB	fest disponiert	112,1
BA 4 Weserquerung	VB	PF	260,4
B6n	WB*	VB	147,9
B212n	VB	WB*	10,3
A 27 6-streifiger Ausbau	WB	VB	112,7
A 1 8-streifiger Ausbau	WB	WB*	112,9
<b>Schiene</b>			
Ausbau EVB-Netz	-	Bewertung in Arbeit	65,0
ABS Rotenburg/Wümme – Minden	VB	Bestandteil Alpha E	356,9
Mehrgleisiger Ausbau Bremen-Burg-Verden	-	Bewertung in Arbeit	210,0
Ertüchtigung Strecke Delmenhorst – Bremen	-	( s. Knoten Bremen)	k.A.
Zweigleisiger Ausbau Strecke Langwedel - Uelzen	nicht wirtschaftlich	Bestandteil Alpha E	227,0
Korridor Hamburg/Bremen – Hannover (Y)	VB	(Ersatz durch Alpha E)	2.865,4
Knoten Bremen	VB	nachgelagerte Bewertung	k.A.
Beschleunigung Korridor Hamburg - Ruhrgebiet	-	PB	k.A.
Variante Dialogforum Nord Alpha E	-	Bewertung in Arbeit (VB)	3.000,0
<b>Wasserstraßen</b>			
Außenweser	VB	VB-E	62,3
Unterweser	VB	VB-E	40,7
Mittelweser	VB	Lauf. Projekt	10,0

# Sachstand A 281

212

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr

Freie  
Hansestadt  
Bremen



- BA 2/1 und BA 3/1 seit 1/2008, BA 3/2 seit 10/2014 unter Verkehr
- BA 2/2 im PFV, Beschluss bis Ende 2016
- BA 4, vollziehbares Baurecht bis Ende 2016

# Sachstand A 281

## BA 4 Weserquerung

212

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr

Freie  
Hansestadt  
Bremen



**Aufhebung der Trennung durch Weser: Förderung der wirtsch. Entwicklung**

**Kosten:** - 260,4 Mio. EUR (Fortschreibung BVWP 2030)

**Länge:** - 4.200m, davon 1.095m Tunnelbauwerk

**Verfahrensstand:**

- Einleitung Planfeststellung 29.02.2008 - Planfeststellungsbeschluss 30.06.2010  
- Relevante Klagen vom BVerwG 24.11.2011 und vom Bundesverfassungsgericht 14.01.2016 abgewiesen.
- Fortsetzung **Grunderwerb und Entschädigung ARCELOR und Holcim**
- Bauabschnitt im Entwurf **BVWP 2030** als Maßnahme **VB** dargestellt mit

**konventionelle Umsetzung**

**Raumordnung in NI und FNP-Änderung in HB abgeschlossen.**

**Gemeinsamer länderübergreifender Antrag April 2010; Linienbestimmung 13. Dez. 2012.**

**Antragskonferenz für Festlegung eines Untersuchungsraumes „Ortsumgehung Delmenhorst“ hat am 24.04.2012 stattgefunden. Festlegung hat nicht stattgefunden. Das Verfahren wurde eingestellt.**

**B 212n in NI abweichend von der Linienbestimmung des Bundes ohne vollwertige Verknüpfung mit der L 875 und ohne verkehrlich erforderliche Ortsumgehung Delmenhorst zur Bewertung im BVWP 2015 (2030) gemeldet.**

**Im Entwurf zum BVWP 2030 ist die B 212n als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB\*) eingestuft wurden. Ein Zusammenhang zwischen der von der Linienbestimmung abweichende Anmeldung zum BVWP 2030 und der Abstufung der B212n im Vergleich zu dem noch geltenden BVWP 2003 ist nahliegend.**

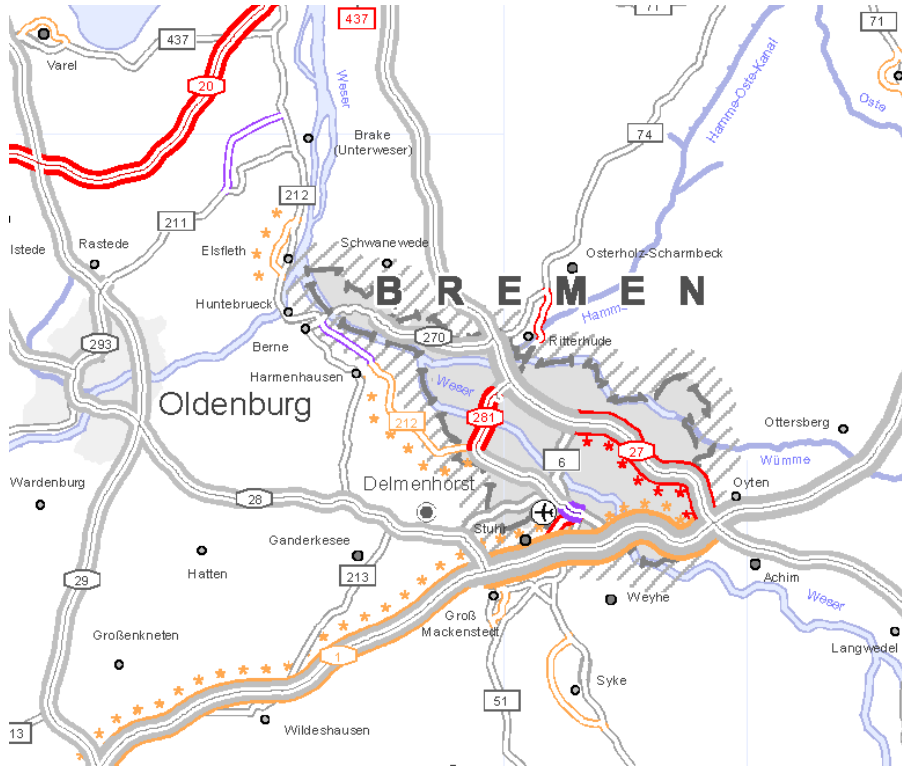
## Linienbestimmung des BMVI v. 13. Dez. 2012, Auszug

Die B 212 wird aufgrund ihrer verkehrsbündelnden Wirkung erhebliche verkehrliche Mehrbelastungen durch fernverkehrsrelevante Durchgangsverkehre insbesondere im nördlichen Stadtgebiet von Delmenhorst generieren. Einen nachgewiesenen verkehrswirtschaftlichen Nutzen erfährt eine zusätzliche Umfahrung von Delmenhorst. Beide Maßnahmen stehen in einem unmittelbaren netzkonzeptionellen und planerischen Zusammenhang. Erst mit Realisierung dieser Gesamtmaßnahme bestehend aus B 212 und zusätzlicher Umfahrung lassen sich die Probleme in Delmenhorst nachhaltig und langfristig lösen.

Der weitere Planungsschritt (Aufstellung RE-Entwurf) ist in Abhängigkeit des Fortschritts des Raumordnungsverfahrens (ROV) für eine Umfahrung von Delmenhorst mit mir abzustimmen. Dies betrifft insbesondere den neuen Verknüpfungspunkt der Umfahrung Delmenhorst mit der B 212. In diesem Zusammenhang bitte ich die Umfahrung Delmenhorst zur Fortschreibung des Bedarfsplans auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2015 anzumelden. Bei der zeitlichen Disposition der Vorlage der RE-Entwürfe und der Planfeststellungsverfahren bitte ich zu berücksichtigen, dass die Fertigstellung beider Maßnahmen im zeitlichen Zusammenhang zu erfolgen hat.

# Ergebnisse BVWP 2030 Bereich Straße

## Stellungnahme Bremen



Dringlichkeiten

Bestehendes Netz	Laufende und fest disponierte Projekte	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf
Ende 2015 in Verkehr	Laufende und fest disponierte Projekte (FD)	Vordringlicher Bedarf (VB)	Weiterer Bedarf (WB)
	Laufende und fest disponierte Projekte - Engpassbeseitigung (FD-E)	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

„Die B 212n hat eine wichtige Zubringerfunktion zur A 281 und in das weitere Autobahnnetz. Unter raumordnerischen und stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten ist festzustellen, dass das GVZ ebenfalls von einer leistungsfähigen Anbindung in Richtung Delmenhorst und Landkreis Wesermarsch profitieren würde. Daher ist der Neubau der B 212n zur A281 AS Bremen Seehausen in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Bremen wird sich gemeinsam mit Niedersachsen dafür einsetzen. Parallel wird Bremen das Land Niedersachsen bitten, die Variantenführung auf Niedersächsischen Gebiet zu klären und eine zeitnahe und umsetzbare Lösung für den Netzschluss durch Verbindung von der B212n zur A 28 herbeizuführen. Ziel ist es, auf diesem Weg die Voraussetzung zu schaffen, um die B212n wieder in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP aufzunehmen“ Senatsvorlage, Senatssitzung am 03.05.2016

# Zusammenfassung Dialogverfahren

212

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr

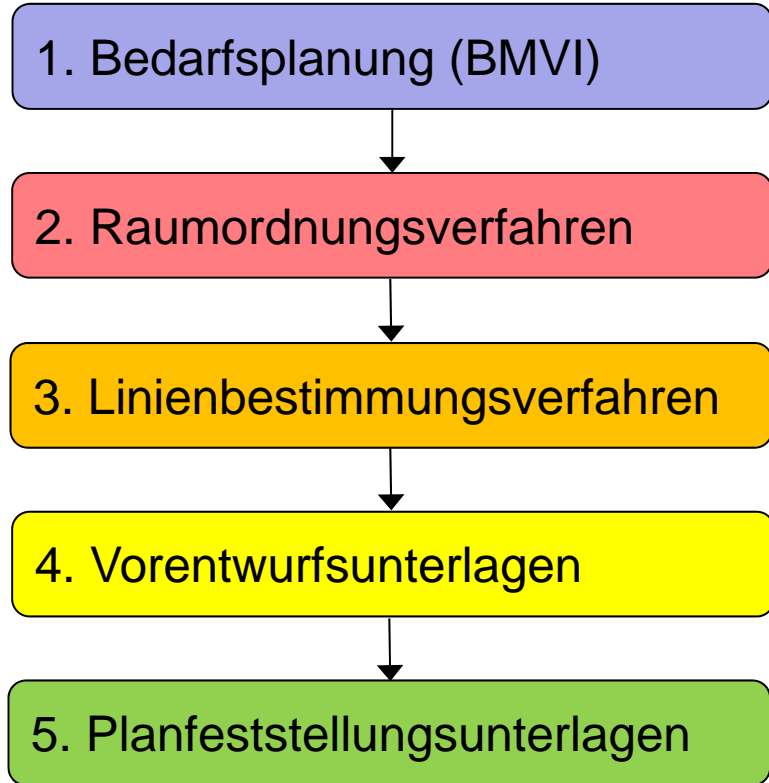
Freie  
Hansestadt  
Bremen

## Bedeutsame Aspekte für das Dialogverfahren

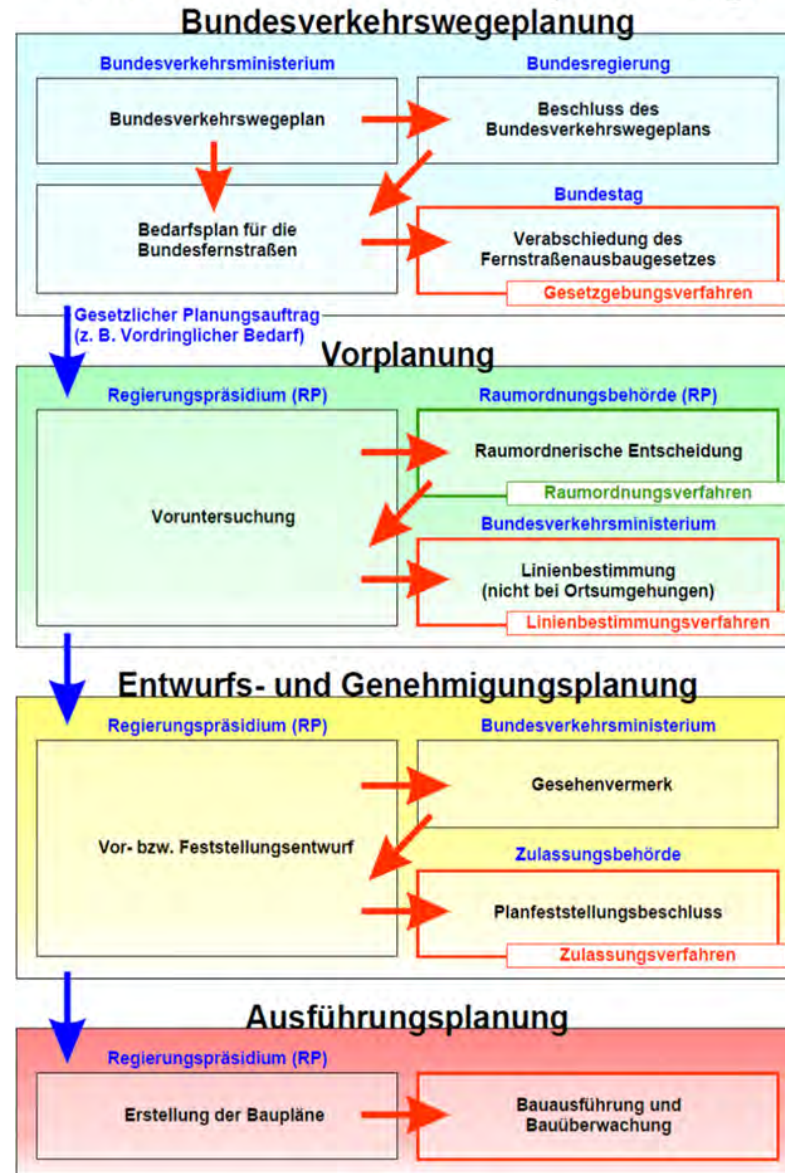
- Im bisherigen Planungsprozess der B212n hat sich Bremen stets als zuverlässiger Partner erwiesen. Bremen hat seinen FNP entsprechend den bisherigen Absprachen mit NI im Jahre 2009 geändert. Nach den bisherigen Erkenntnissen stellt die im FNP dargelegte Variante mit dem Übergabepunkt „Stedinger Brücke/Boxenlaufstall“ aus naturschutzrechtlicher Sicht (EU-Naturschutz, Natura-2000 Gebiete) die einzig mögliche Trassenführung dar.
- Die B212n hat eine untergeordnete Bedeutung für die Realisierung des Ringschlusses der A 281 in Bremen, ist nach wie vor aus netzkonzeptioneller, städtebaulicher und raumordnerischer Sicht eine notwendige verkehrlicher Maßnahme für den Siedlungsraum Links der Weser. Aus diesem Grund hat Bremen eine Einstufung der B212n in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 gefordert.
- Die zu realisierende Variante muss eine signifikante Entlastung für den Ortsteils Strom sicherstellen.
- Aus planungsrechtlicher Sicht dürfen sog. „sich aufdrängende Varianten“ nicht ausgeschlossen werden.







### Bundesfernstraßenplanung





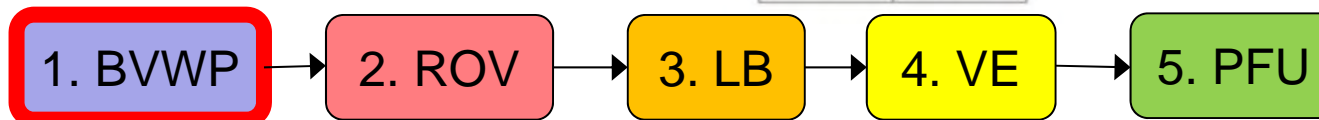
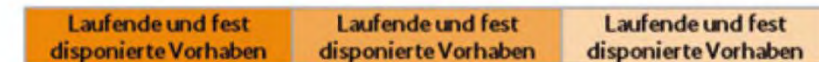
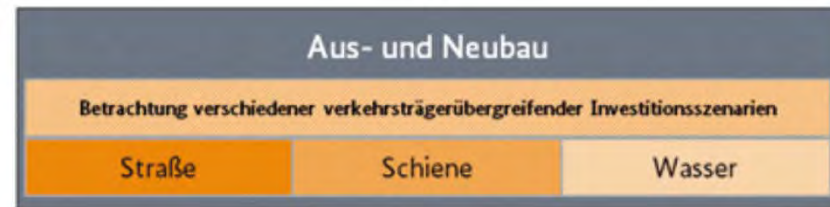
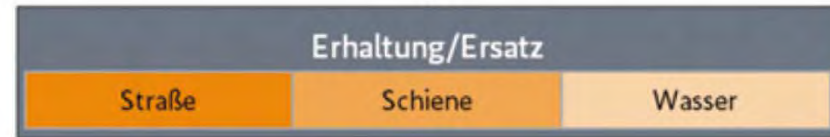
# BVWP 2030

**1** Festlegung  
Erhaltungs-  
/Ersatzmittel  
Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen

**2** Strategische Priorisierung  
auf Grundlage der  
Projektbewertung und  
resultierende  
Mittelaufteilung  
Basis: Vergleich der  
Gesamtplanwirkungen

**3** Dringlichkeitseinstufung  
innerhalb der  
Verkehrsträger  
Basis: Einzelprojektbewertungen  
(Nutzen-Kosten-Analyse,  
Umwelt- und Naturschutz,  
Raumordnung, Städtebau)

Erhaltungsbedarfsprognose +  
Einzelprojektbewertung +  
Gesamtvolumen Investitionsmittel BVWP 2030

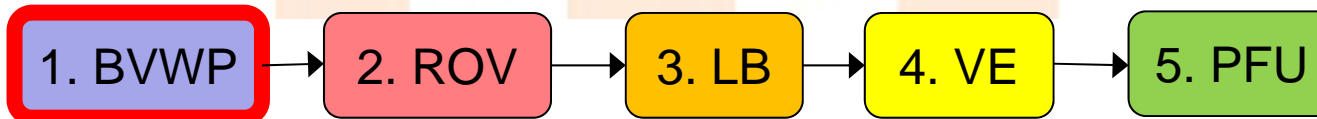


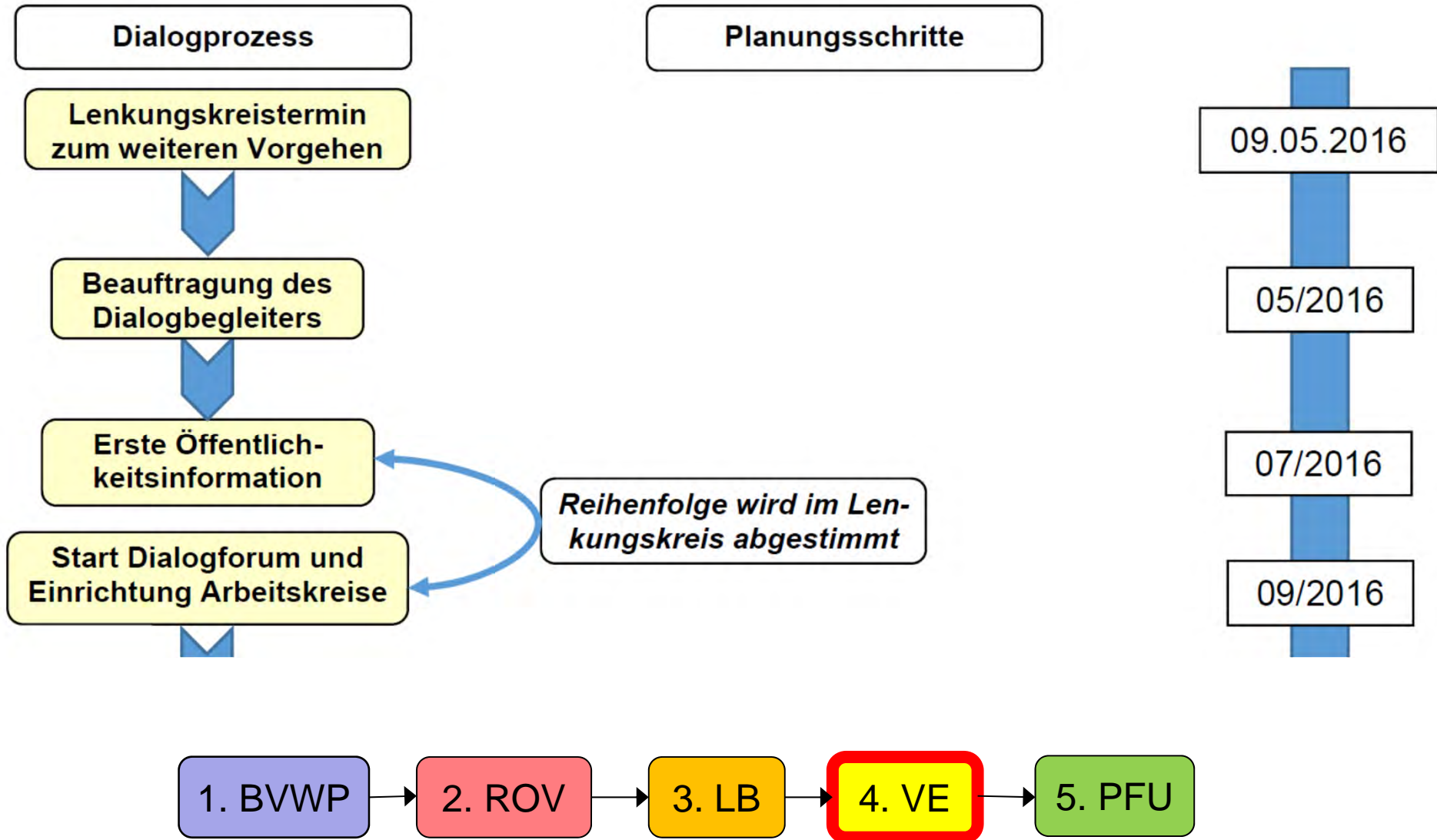


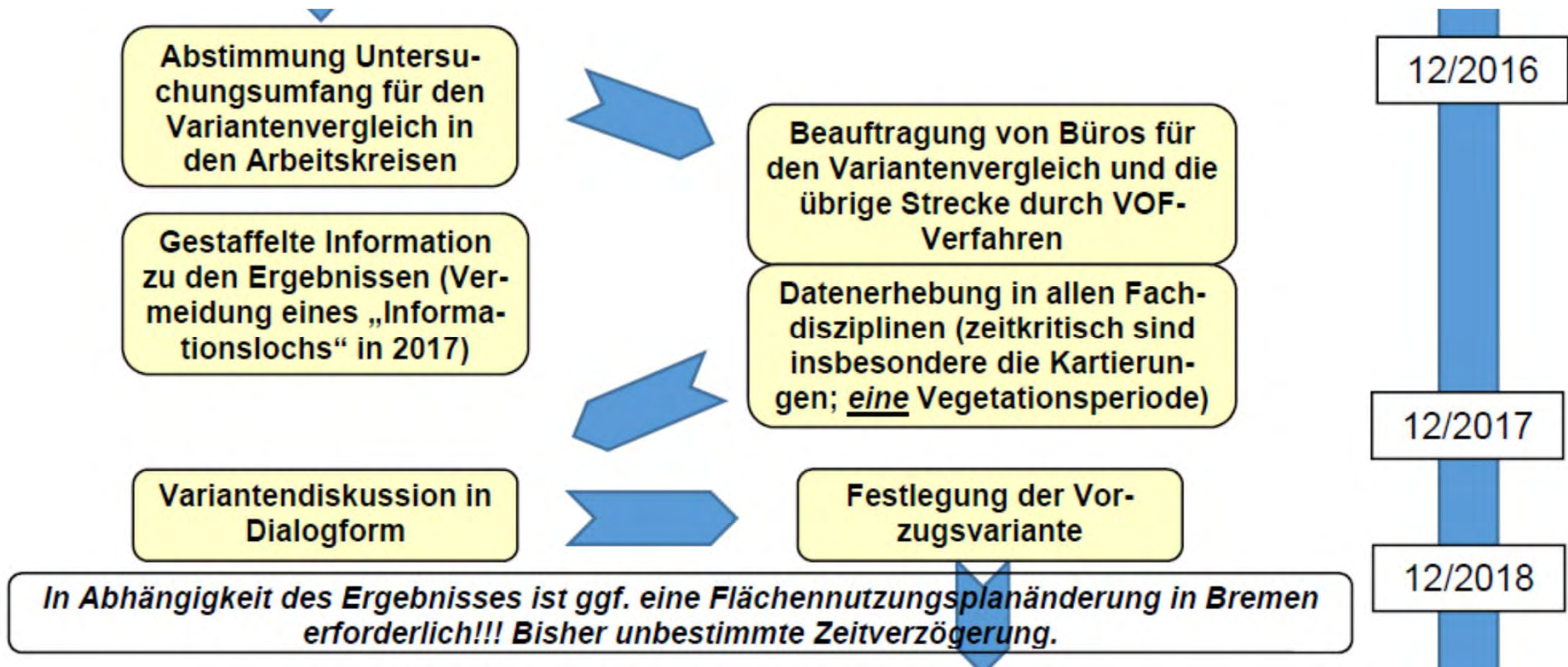
# BVWP 2030

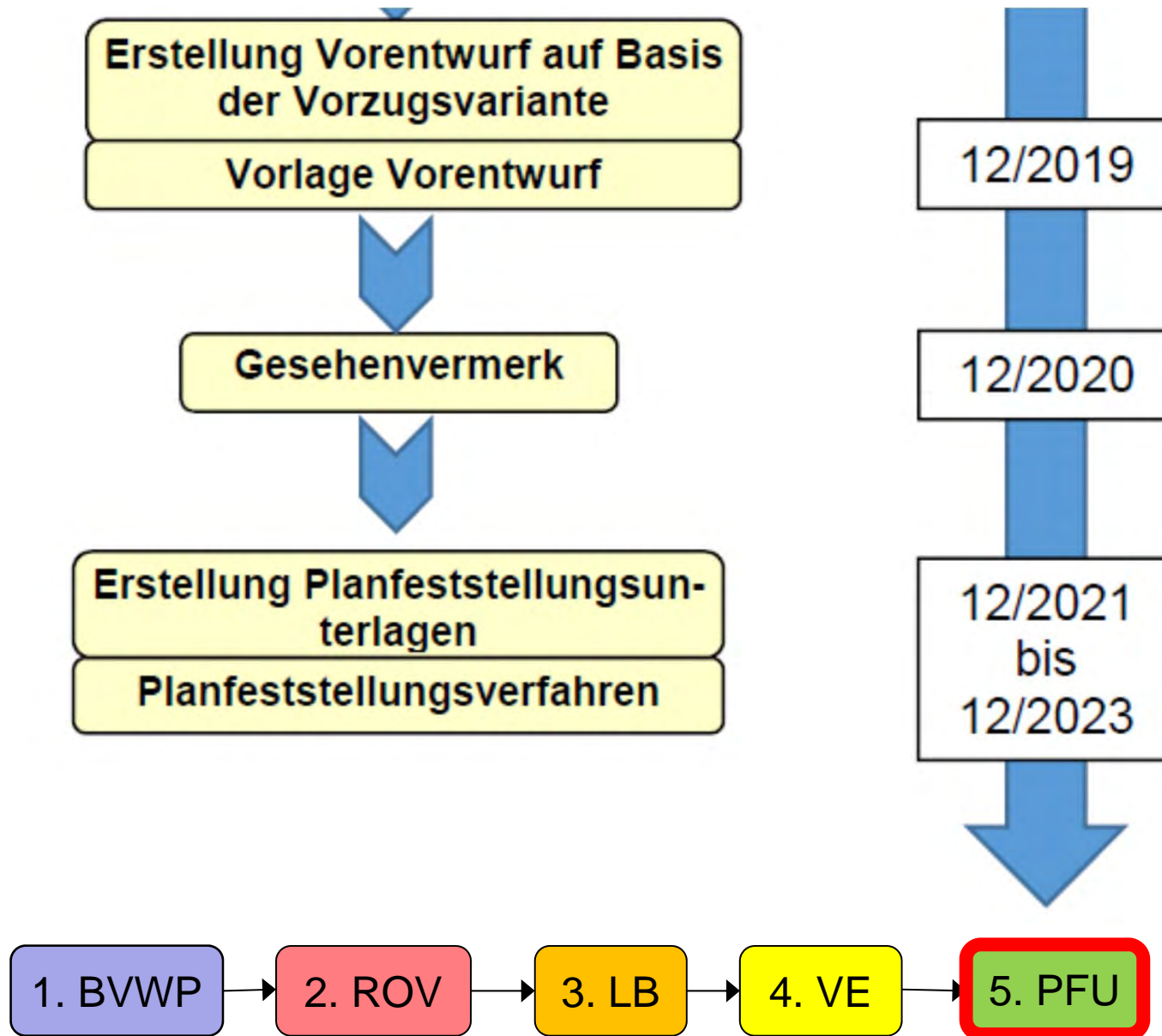
B212-G21-NI-HB	B 212		n Rodenkirchen (A 20)	A 281
B212-G21-NI-HB-T1-NI	B 212		OU Elsfleth	
B212-G21-NI-HB-T2-NI	B 212n		Harmenhausen (L 875)	Lgr. NI / HB

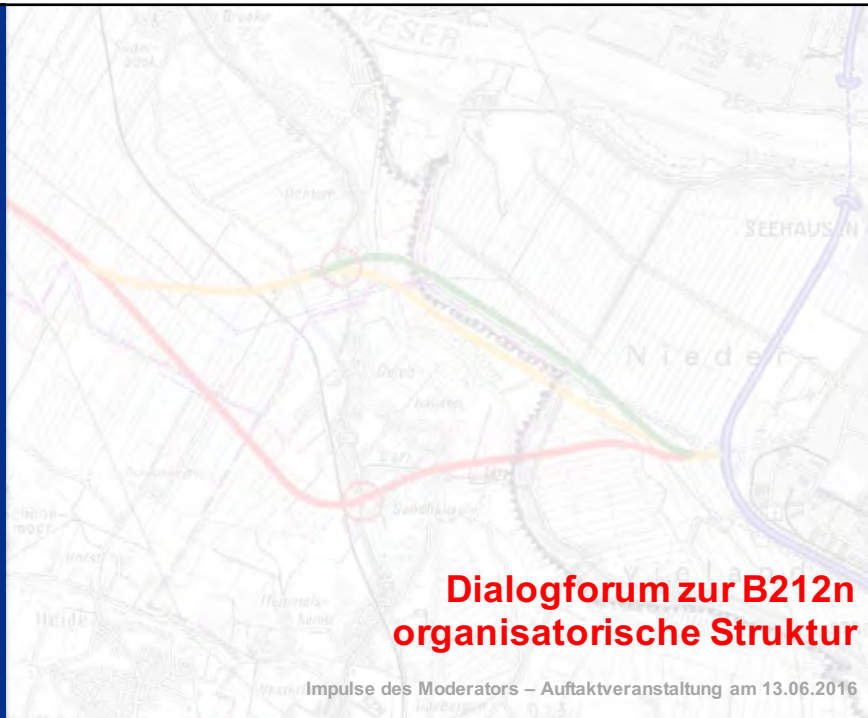
Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeseitigung	Dringend anstehender Ersatz- / Erhaltungsbedarf
WB*	4,5	hoch		hoch		
				hoch		
		hoch		hoch		











## organisatorische Struktur

Diese organisatorische Struktur hält der Lenkungsreis für sinnvoll:

- Dialogforum
- Fach-Arbeitskreise
- öffentliche Informationsveranstaltungen



## Dialogforum

- wird gestaltet im weitgehenden Einvernehmen zwischen Moderator und Teilnehmenden.
- Lenkungskreis bespricht das Vorgehen im Dialogprozess (und nicht die Inhalte), berät den Moderator / berät sich mit dem Moderator.
- Moderator muss im Zweifel / Konfliktfall die Entscheidung über das Vorgehen selbst treffen.
- Moderator dokumentiert die Diskussions-Ergebnisse (Konsens wie Dissens). Teilnehmende können abweichende Meinungen dokumentieren.

## Fach-Arbeitskreise

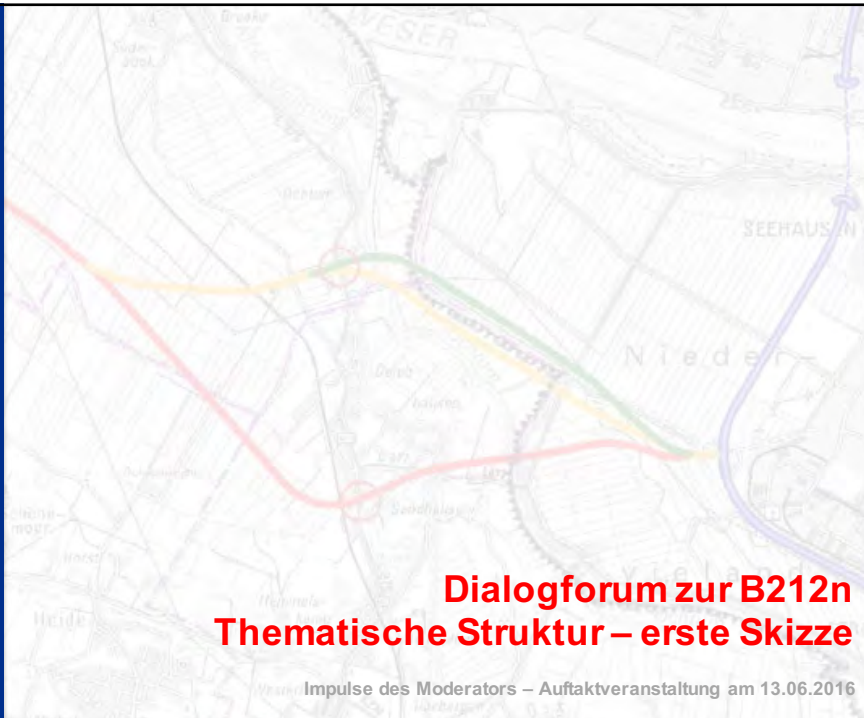
- Wird gestaltet von der Landestraßenbaubehörde
- Moderator und Lenkungskreis sind hier nicht involviert

Zu klären:

- Wie läuft die Arbeit von Fach-Arbeitskreisen in anderen Verfahren ab?
- Was ist hier im Bezug zum Dialogforum hier anders?

## öffentliche Informationsveranstaltungen

- finden statt sobald wir inhaltliche Ergebnisse vorlegen können
- schaffen Transparenz und geben Gelegenheit zur Diskussion
- werden extern moderiert und
- mit dem Lenkungskreis strukturiert



## Themenblöcke

Diese Aufteilung der inhaltlichen Fragen der Trassenbewertung im Dialogforum hält der Lenkungsreis für sinnvoll:

- Verkehr und Siedlungsentwicklung
- Umwelt
- Hochwasserschutz und Landwirtschaft

## Was nun folgt ...

... ist eine erste Sammlung von Stichworten, die aus den vorbereitenden Gesprächen des Moderators stammt.

Das Untersuchungsprogramm und die Beurteilungskriterien im Rahmen einer Planfeststellung sind weitgehend festgelegt.

Im Rahmen des Dialogforums können wir die bereits festgelegten Kriterien ergänzen.

## Querschnittsthemen

- Was ist gesetzlich festgelegt?
- Wie groß ist der planerische Entscheidungsspielraum?
- Welches Optimierungspotenzial / Konfliktminderungspotenzial erkennen wir?
- Wie hoch sind die Baukosten einschließlich der Kosten für Schutz- und Kompensationsmaßnahmen?
- Welche zeitlichen Auswirkungen haben die unterschiedlichen planerischen Überlegungen?

## Arbeitsweise

Jeder Themenblock wird in mindestens folgenden Schritten bearbeitet:

- Diskussion von Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm im Dialogforum
- Vergabeverfahren (ohne Mitwirkung des Dialogforums)
- Gutachterliche Arbeit (begleitet durch Facharbeitskreis)
- Ergebnisse des Gutachtens im Dialogforum

## Verkehr und Siedlung

Beurteilungskriterien / Untersuchungsprogramm

- Verkehrsbelastungen in einer Anzahl von relevanten Orten / Strecken / Querschnitten im weiteren Planungsraum
- Wegestreckenverkürzung/ induzierter Verkehr
- ...

## Verkehr und **Siedlung**

### Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm

- Flächenverbrauch
- Durchschneidung / Trennwirkung / Auswirkungen auf Wegeverbindungen
- Lärmwirkung / Luftschadstoffe
- Orts- und Landschaftsbild
- Inanspruchnahme von Wohneigentum
- Auswirkungen während der Bauphase
- ...
- Schutz- und Kompensationsmaßnahmen
- Fach-Arbeitskreis „Siedlung“

## **Umwelt**

### Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm Flora und Fauna

- viele durch Gesetze vorgegebene Kriterien
- ...
- Schutz- und Kompensationsmaßnahmen
- rechtliche Einschätzung insbesondere in Bezug auf die Schutzgebiete mit europäischem Rang
- Fach-Arbeitskreis „Umwelt“

## Hochwasserschutz und Landwirtschaft

- Wasserregime und bauliche Ausführung der drei Trassenführungen

### Beurteilungskriterien und Untersuchungsprogramm Landwirtschaft

- Flächenverbrauch
- Durchschneidung / Trennwirkung / Auswirkungen auf Wegeverbindungen
- Inanspruchnahme von Hofstellen
- ...
- Schutz- und Kompensationsmaßnahmen
- Fach-Arbeitskreis „Hochwasserschutz und Landwirtschaft“

## Welche Reihenfolge wollen wir wählen?

- Verkehr und Siedlungsentwicklung
- Umwelt
- Hochwasserschutz und Landwirtschaft

## Planung der B212n geht weiter - Dialogforum begleitet die Arbeit der Landesstraßenbaubehörde

Seit Jahrzehnten wird über die Streckenführung der B212n in der Wesermarsch diskutiert. Manchen der Teilnehmenden geht diese Diskussion schon bei weitem zu lang. Dennoch kamen sie am Montag, 13.06.16 zum Dialogforum in das BEGU nach Lemwerder, zu dem der Geschäftsbereich Oldenburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV-OL) eingeladen hatte. Joachim Delfs (Leiter der NLSTBV-OL) und Sebastian Mannl (Leiter des Fachbereichs Planung in der NLSTBV-OL) erläuterten den rund 45 Teilnehmenden die nun anstehende Stufe der Planung für den 13 km langen Streckenabschnitt vom Anschluss Harmenhausen bis hin zur A281 in Bremen. Es gälte ein Planfeststellungsverfahren vorzubereiten. Die Planfeststellung sei für Straßen das, was private Bauherren als Baugenehmigung kennen, erläuterte der externe Moderator, Jens Stachowitz. Der Vorhabenträger werde bei dieser Landesgrenzen überschreitenden Planung sowohl durch eine niedersächsische Behörde vertreten als auch durch eine bremische. Der Vorhabenträger müsse seine Planung begründen, präzise darstellen und detaillierte Gutachten beibringen, die belegen, dass das Vorhaben zulässig sei. Entscheiden werde die Planfeststellungsbehörde als unabhängige Behörde in einem öffentlich-rechtlichen Verfahren, und deren Entscheidung kann vor Gericht angefochten werden.

Im Dialogforum will der Vorhabenträger seine Planung transparent machen, die Teilnehmenden, die als Vertreter(innen) der unterschiedlichen Interessen mitwirken, können dessen Arbeit kritisch begleiten und zur Minderung von Konflikten beitragen. Im Dialogforum soll der strittige Abschnitt der Ortsumfahrung im Bereich Deichhausen diskutiert werden. Neun Varianten (drei Trassenvarianten mit je drei Anschlussvarianten) müssen vom Vorhabenträger systematisch auf ihre Vor- und Nachteile hin untersucht werden. Dabei kommen die Auswirkungen auf die Siedlung genauso zur Sprache wie die Eingriffe in Natur und Landschaft. Er werde mit den Teilnehmenden auf Konsens hinarbeiten, so der Moderator, aber verbleibender Dissens wäre als Ergebnis auch in Ordnung. Zu unterschiedlich seien die Interessen der Beteiligten, sodass eine gemeinschaftliche Lösung unwahrscheinlich und damit ein unrealistisches Arbeitsziel sei. BUND und NABU nehmen nicht am Dialogforum B212n teil, das teilten sie in der Woche zuvor mit, da sie nicht mithelfen wollten, die Planung genehmigungsfähig zu machen. Der Moderator bedauerte deren Fernbleiben, zeigte aber auch Verständnis für diese Entscheidung.

Dass die Ansichten über die Straßenplanung sehr unterschiedlich sind, belegte auch die Diskussion in diesem ersten Treffen. Zum Ende der Veranstaltung wurde aber deutlich, dass die Teilnehmenden zufrieden damit waren, wie kultiviert der Streit geführt wurde. Selbst die derzeit hoch umstrittene Forderung des Bremer Senats, die Planung der Ortsumfahrung Delmenhorst wieder aufzunehmen, wurde in sachlicher Atmosphäre angesprochen. Der Moderator machte hierzu aber klar, dass das Dialogforum kein Ort für die Debatte um den Bundesverkehrswegeplan sei. Im Zusammenhang der Variantenprüfung jedoch, auch das führte Dr. Iotislav Kountchev als Vertreter Bremens aus, müsse der systematischen Abarbeitung wegen die Ortsumfahrung Delmenhorst als Beitrag zur Lösung angesprochen werden. Das sei dann aber eine planerische Überlegung und keine Straßenplanung, stellte der Moderator klar. Joachim Delfs machte deutlich, dass seine Behörde ausschließlich den Auftrag habe, die B212n zu planen. Er erwarte, dass genau dieser Auftrag vom



Bundestag erneuert wird.

Das Dialogforum geht im September weiter. Sebastian Mannl wird den Teilnehmenden dann das Untersuchungsprogramm für die Umweltuntersuchungen erläutern und zur Diskussion stellen, bevor die Gutachterleistungen ausgeschrieben werden. Die Teilnehmenden dürften sich darauf einstellen, dass diese Arbeit zwei volle Jahre in Anspruch nehmen werde, weil in dieser Stufe der Planung weitaus gründlicher untersucht werde, als im vorgelagerten Raumordnungsverfahren üblich. Ein Gutachter werde die bereits niedergelegten Erkenntnisse berücksichtigen, also auch die von der Stadt Delmenhorst im Jahr 2014 vorgelegten Untersuchungen, jedem fachlichen Hinweis der Umweltverbände und Umweltbehörden nachgehen und sorgfältige eigene umweltfachliche Untersuchungen anstellen. Weitere Gutachtaufträge zu dem weiten inhaltlichen Feld der Variantenuntersuchung werden folgen. Der Moderator kündigte an, dass die breite Öffentlichkeit zu einer Informationsveranstaltung eingeladen werde, sobald Ergebnisse von Gutachtern vorliegen.

Jens Stachowitz am 14.06.2016

Jens Stachowitz Kommunalberatung  
Liebigstraße 40 | 44139 Dortmund  
0231/9122136 | office@stachowitz.de