

Jens Stachowitz
Kommunalberatung

Liebigstraße 40
44139 Dortmund

Telefon
(02 31) 9 12 21 37

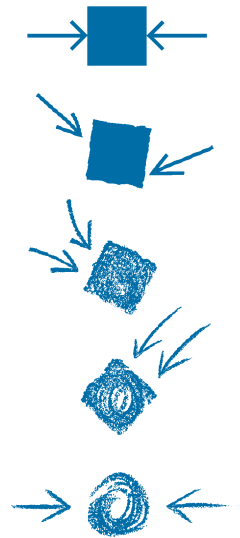
Telefax
(02 31) 9 12 21 38

E-Mail
office@stachowitz.de

Internet
www.stachowitz.de

Moderation
Prozessbegleitung
Vermittlung

Dipl.-Ing.
Raumplanung
Organisationsentwickler



Dialogforum zur B212n

Dokumentation des fünften Treffens am 16.04.2018

Dortmund, den 24. April 2018

Dialogforum zur B212n

Dokumentation des fünften Treffens am 16.04.2018

Gliederung

	Seite
Vorbemerkung	2
Begrüßung und Einführung	3
Ziele für das fünfte Treffen	3
Rückblick auf das vierte Treffen am 25.09.17	3
Entwicklungen seit dem vierten Treffen	4
Stand der Arbeiten der Verkehrsuntersuchung	4
Stand der Umweltfachlichen Untersuchung	5
Technische Planung der Varianten, Entwässerung und Hochwasserschutz	6
Die Treffen 6, 7 und 8	17
Bilanz des Treffens	18

Anlagen:

Präsentation NLStBV-OL
Präsentation Büro Grote

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 kor-

rekt 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.

Begrüßung und Einführung

Herr Quiske, Gemeinde Lemwerder, begrüßte die rund 35 Teilnehmenden und die Gäste in der „Milchbar“ in der Ernst-Rodieck-Halle. Der Moderator, Jens Stachowitz, skizzierte die Ziele für dieses fünfte Treffen.

Ziele für das fünfte Treffen

Folgende Zielvorstellungen für dieses fünfte Treffen wurden während des Dialogforums 4 am 25.09.2018 formuliert (vgl. Dokumentation S. 9):

„Absehbar ist, dass zu folgenden Themen die Arbeiten dann am weitesten fortgeschritten sind:

- Landwirtschaft
- Verkehrsuntersuchung“

Die Arbeiten an beiden Untersuchungen sind jedoch, anders als im Sept. 2017 erwartet, noch nicht abgeschlossen, weswegen der Lenkungskreis am 19.02.2018 die

- Vorstellung der techn. Planung der Varianten inkl. Entwässerung

auf die Tagesordnung gesetzt hat. In diesem Zusammenhang soll auch

- der Hochwasserschutz

thematisiert werden.

Rückblick auf das dritte Treffen am 25.09.2017

Im vierten Treffen wurde der Stand der Arbeiten zum agrarstrukturellen Gutachten berichtet. – Dieses steht laut Herrn Mannl, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg (NLStBV-OL), mittlerweile kurz vor seiner Fertigstellung.

Im vierten Treffen wurden die Teilnehmenden, so der Moderator, ausführlich darüber informiert, wie im Land Niedersachsen Variantenvergleiche gehandhabt werden. In den folgenden Treffen werden die einzelnen Bausteine des Variantenvergleiches Schritt für Schritt bearbeitet (siehe dazu: Die Treffen 6, 7 und 8).

Entwicklungen seit dem vierten Treffen

Herr Delfs, NLStBV-OL, berichtet, dass Herr Mannl seit Sept. 2017 Projektleiter für die Planung der A20 ist und stellte Herrn Ansgar Behrens vor, der die Aufgabe als Leiter der Abt. Planung übernommen hat. Der Übergang der Verantwortung für die Planung der B212n wird gleitend sein. Auch wird Herr Mannl seinen Dienstsitz in Oldenburg behalten.

Herr Briem, wird, so Herr Delfs, ebenfalls mit der Planung der A20 beschäftigt sein und seine Aufgaben bei der Planung der B212n werden durch Frau Monika Holste, die Herr Delfs ebenfalls vorstellte, übernommen.

Stand der Arbeiten der Verkehrsuntersuchung

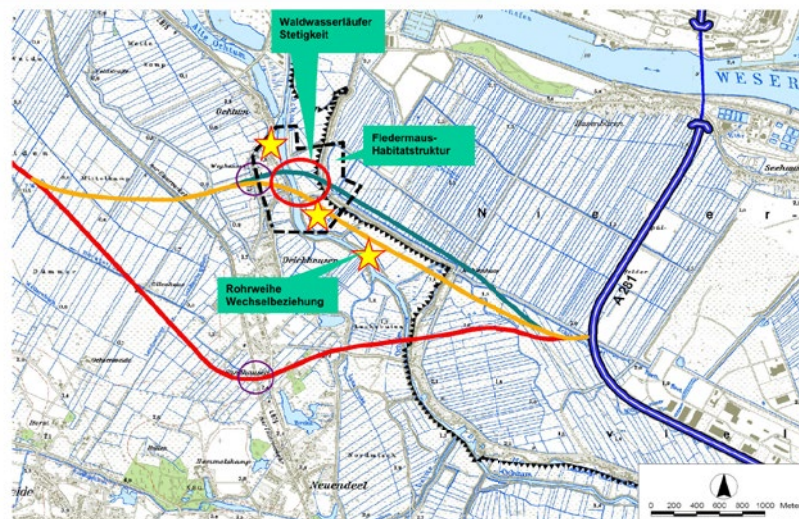
Etwa zwei Wochen vor diesem fünften Treffen des Dialogforums hatte Frau Baehr, NLStBV-OL, die Teilnehmenden darüber informiert, dass die Arbeiten an der Verkehrsuntersuchung nicht, wie bislang erwartet, vor den Sommerferien 2018 fertig würden. Sie schrieb: „Die von uns mit der Erstellung des Verkehrsgutachtens beauftragte Ingenieurgruppe IVV (Aachen) sieht aufgrund umfangreicher Analysen und Fortschreibungen der statistischen Daten keine Möglichkeit, im Juni die belastbaren Ergebnisse für alle Trassen- und Anschlussvarianten vorzustellen.“ Herr Mannl stellte in Aussicht, dass im August Ergebnisse vorlägen.

Stand der umweltfachlichen Untersuchung

Herr Wolfgang Briem, NLStBV-OL, trug vor. Die PPT-Charts finden Sie in der Anlage. Er stellte dar, dass in 2018 umfangreiche Arbeiten der Gutachter stattfänden, und stellte in Aussicht, dass im Dialogforum ab dem Herbst die relevanten Informationen für den Variantenvergleich zur Verfügung stünden. Die bisherigen Erkenntnisse seien bereits in die technische Planung eingeflossen, die wenig später am Abend präsentiert werde.

Die Kartierungen für die Umweltuntersuchungen haben, so Herr Briem, bestätigt, dass ein Fledermausvorkommen an der Sandhauser Brake von der Trassenplanung tangiert würde. Neu ist die Erkenntnis, dass auch in der Trasse der beiden Nord-Varianten zwischen Delmenhoher Straße und der Ochtum ein Fledermausvor-

KARTIERUNGEN- NACHTRAG



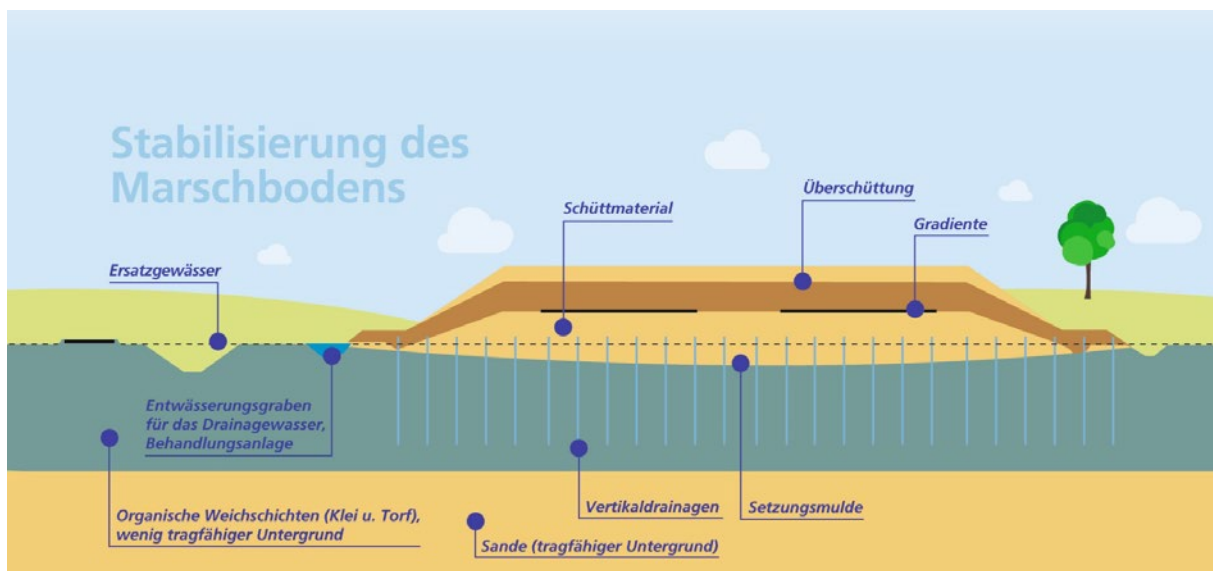
kommen tangiert würde (siehe Abb.). Die NLStBV-OL hat für dieses eine zusätzliche Untersuchung beauftragt, die im Sommer durchgeführt werde. In dem Trassenbereich der Varianten 2 und 3 wurden auch Rohrweihen und Waldwasserläufer gesichtet. Für diese Vogelarten wird ebenfalls eine zusätzliche Untersuchung stattfinden.

Nachträgliche Ergänzung der NLStBV zum Thema Waldwasserläufer:

„Die Kartierung der Brutvögel ist noch nicht abgeschlossen. Aus den ersten Ergebnissen ergab sich jedoch ein zusätzlicher Kartierungsbedarf für 2018, u.a. weil ein Brutpaar des Waldwasserläufers gesichtet wurde. Diese streng geschützten Art ist in der Roten Liste für Niedersachsen in keiner Gefährdungskategorie geführt, für den Naturraum Watten und Marschen ist bislang noch kein Vorkommen der Art indiziert. Diese lokale Besonderheit eines möglichen Brutvorkommens gilt es zu prüfen, was eine entsprechende Nachkartierung erforderlich macht. Inwieweit sich daraus eine Planungsrelevanz ergeben könnte, muss bei dem Nachweis einer Stetigkeit dieser Art naturschutzfachlich geklärt werden.“

Technische Planung der Varianten, Entwässerung und Hochwasserschutz

Herr Mannl, NLStBV-OL, berichtete über den Stand der Überlegungen zum Gründungsverfahren für eine Straße auf dem Marschboden (siehe die PPT-Charts in der Anlage und die daraus entnommene Abb. unten).



Da organisches Material auf den Sanden liegt und das Grundwasser hoch ansteht, ist der Baugrund für die Straße zu weich. Mit einem sogenannten Überschüttverfahren werde vor dem Ausbau der Straße der Damm höher geschüttet als später gebraucht. Das Gewicht des übergroßen Dammes komprimiert den Boden und treibt das

Wasser aus. Zusätzlich werden für die Beschleunigung des Prozesses Drainagen gelegt. Wenn sich der Boden nach mehreren Jahren gesetzt habe, wird die überschüssige Menge Sand von dem Damm wieder abgetragen und die Straße ausgebaut.

Herr Mannl beschrieb, dass die technische Planung mittlerweile so weit vorangetrieben sei, dass für den Variantenvergleich zu berücksichtigenden Auswirkungen und auch die Baukosten, genau genug abgeschätzt werden können. Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen durch das Bauwerk Straße werde der Damm, der beim Überschüttverfahren entstehe, herangezogen.

Herr Johannes Kaup, Ingenieurbüro W. Grote GmbH, Papenburg, stellt die technische Planung im Einzelnen vor. Die PPT-Chart finden Sie im Anhang.

Das Büro Grote hat die

- Variante 1 „südlich Deichhausen“
- Variante 2 „nördlich Deichhausen und südlich Landesgrenze“
- Variante 3 „nördlich Deichhausen und nördlich Landesgrenze“

mit drei Varianten der Anschlusses an die L875 (Delmenhoher Straße) als

- Knoten als Vollanschluss (alle Richtungen)
- Knoten als Teilanschluss (von und nach Westen)
- Knoten ohne Anschluss

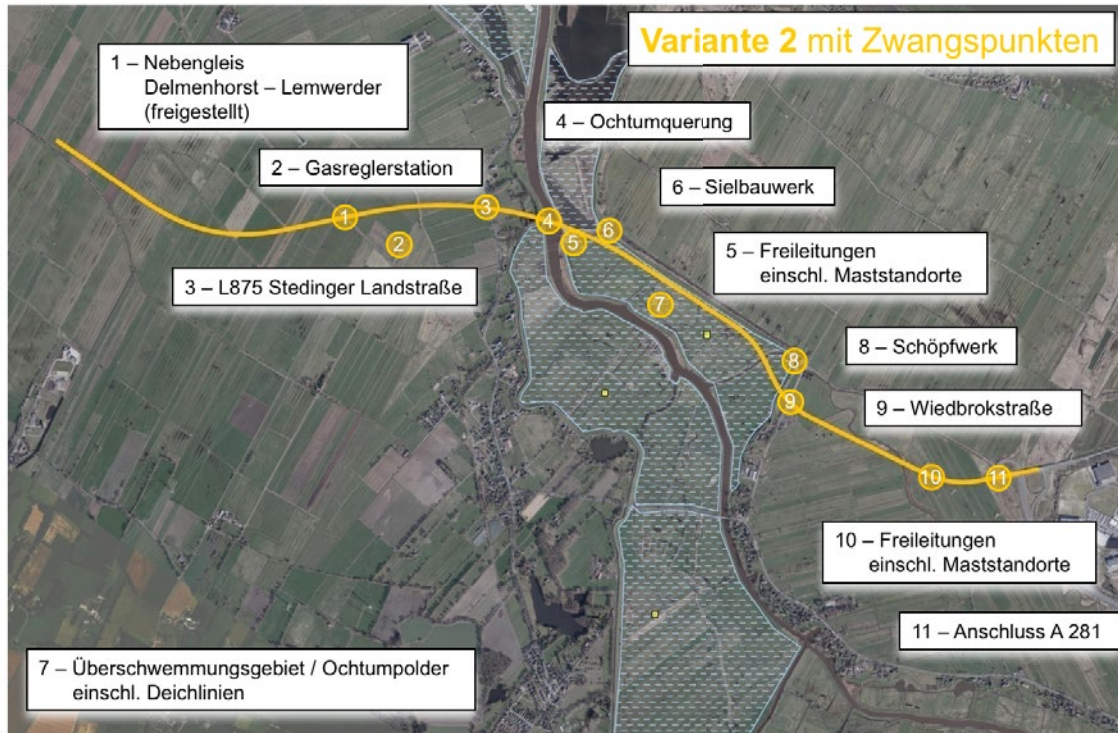
geplant. Berücksichtigt wurden dabei die Prognosen aus dem Jahre 2009. Die aktuellen Prognose-Zahlen werden, wie berichtet, erst im Sommer 2018 vorliegen. Jedoch sind keine gravierenden Unterschiede zu erwarten, weswegen die Pläne bereits zu diesem Zeitpunkt gezeigt werden können:

- Für den Fall des Vollanschlusses werde zwischen Deichhausen und dem Anschluss an die A281 ein vierstreifiger Ausbau notwendig.
- Bei den beiden anderen Schlussvarianten und im Bereich westlich Deichhausen generell werde ein sogenannter 2+1-Ausbau

vorgesehen. 2+1-Ausbau bedeutet, dass im Wechsel jede Richtungsfahrbahn abschnittsweise eine Überholspur bekomme.

Herr Kaup schilderte die Vorgehensweise bei der Trassenplanung. Die bisher vorliegenden Trassenverläufe wurde aufgegriffen und in kleinem Umfang verändert, um sowohl die Richtlinien für den Ausbau in Hinsicht auf Kurvenradien und Höhenverläufe u.a. zu erfüllen als auch um Zwangspunkte zu berücksichtigen, die sich im Verlauf durch die Bestandsnutzung ergeben. Das sind u.a. die Ochtum und ihre Deiche, die bestehenden Straßen, Freileitungen, ein Schöpfwerk und der Gärtnerhof Sandhausen (siehe Abb.).

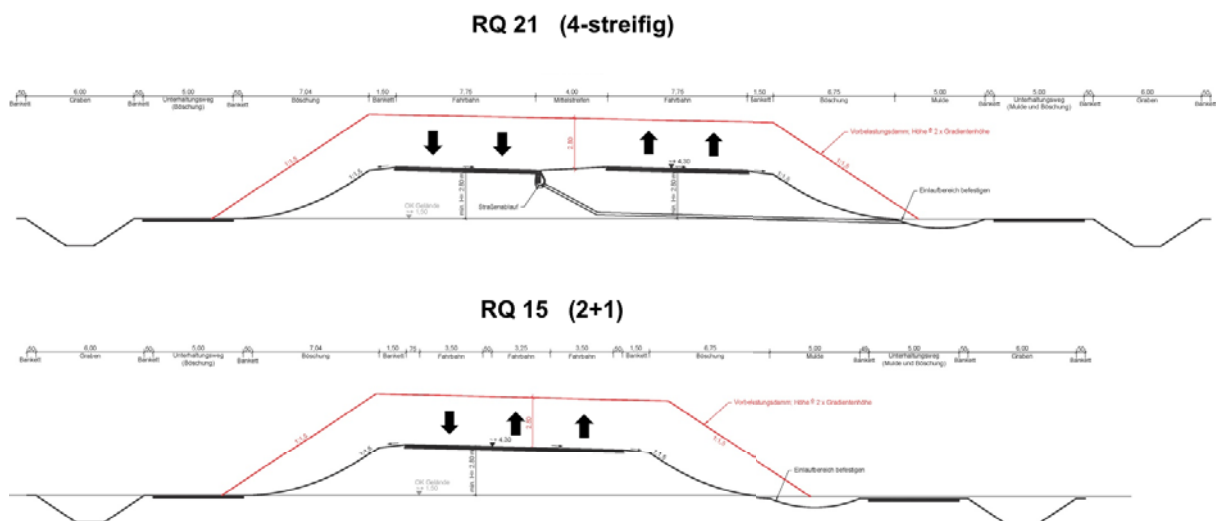




Herr Kaup zeigte auf, wie der Regelquerschnitt RQ 15 mit 15 Meter Breite für die 2+1 Fahrstreifen und der Regelquerschnitt RQ 21 mit 21 Meter Breite für die 4-streifigen Ausbau auf einem Damm geführt würden. Die jeweils rote Linie in den Abb. zeigt die Dammhöhe in dem Überschüttverfahren, das zuvor von Herrn Mannl erklärt wurde.



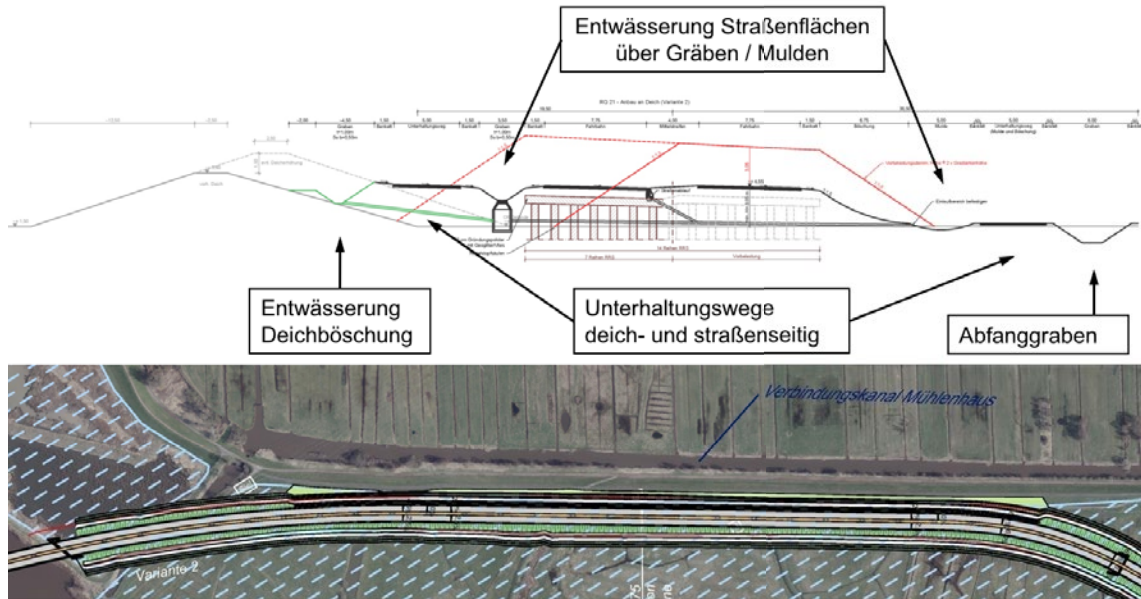
Regelquerschnitte - Variante 1



Beidseitig des Damms sind Entwässerungsgräben und Wege, die dem Unterhalt der Gräben dienen. Eine Besonderheit stellte die Führung der Straße entlang des Deiches dar. Bei der Führung in der Ochtum-Niederung (Variante 2) würde die Straße so nah wie möglich an den Deich herangeführt (siehe Abb. n. Seite). Der Grund dafür ist die Minimierung des Eingriffes des in Anspruch zu nehmenden Retentionsraums [Flächen zu Milderung von Hochwasserwellen].

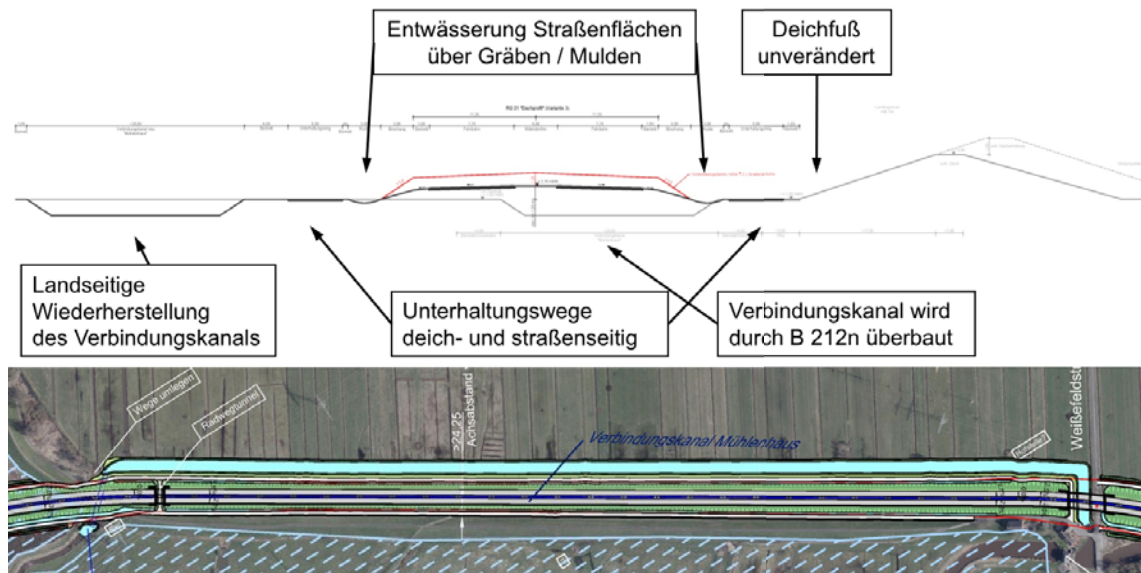
Besonderheiten deichnahe Trassen

Variante 2
„Anbau der B 212 n an den vorh. Deich“

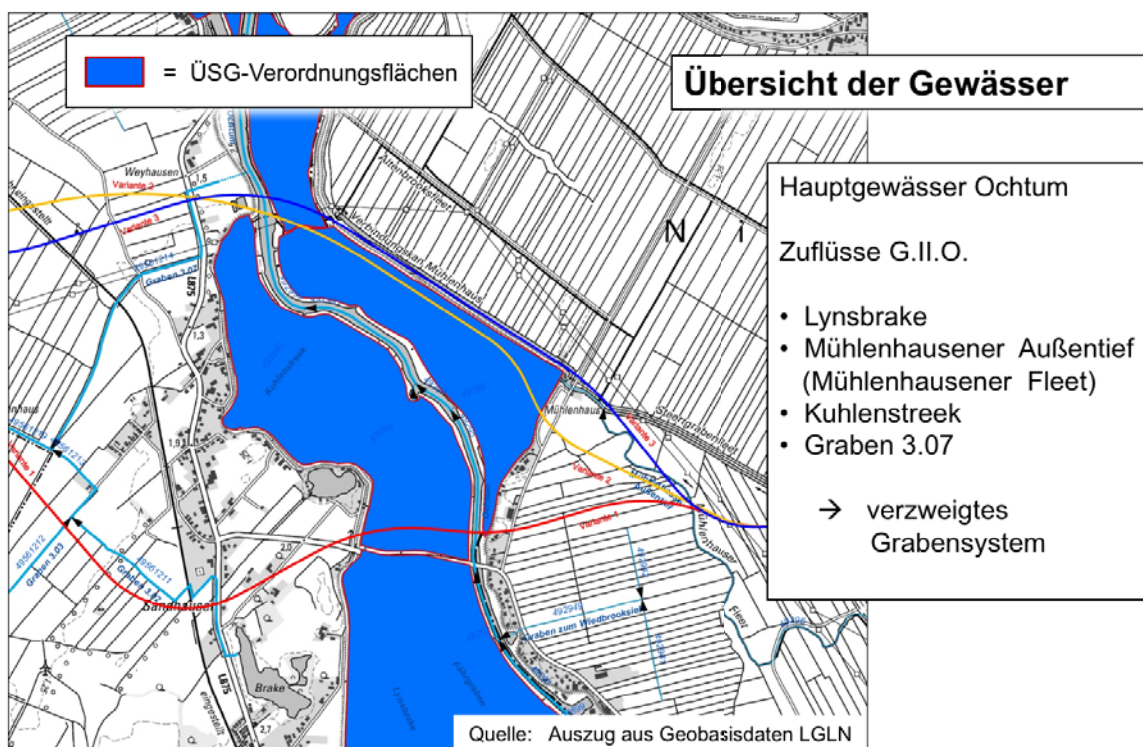


Besonderheiten deichnahe Trassen

Variante 3
„Verlegung Verbindungskanal Mühlenhaus“



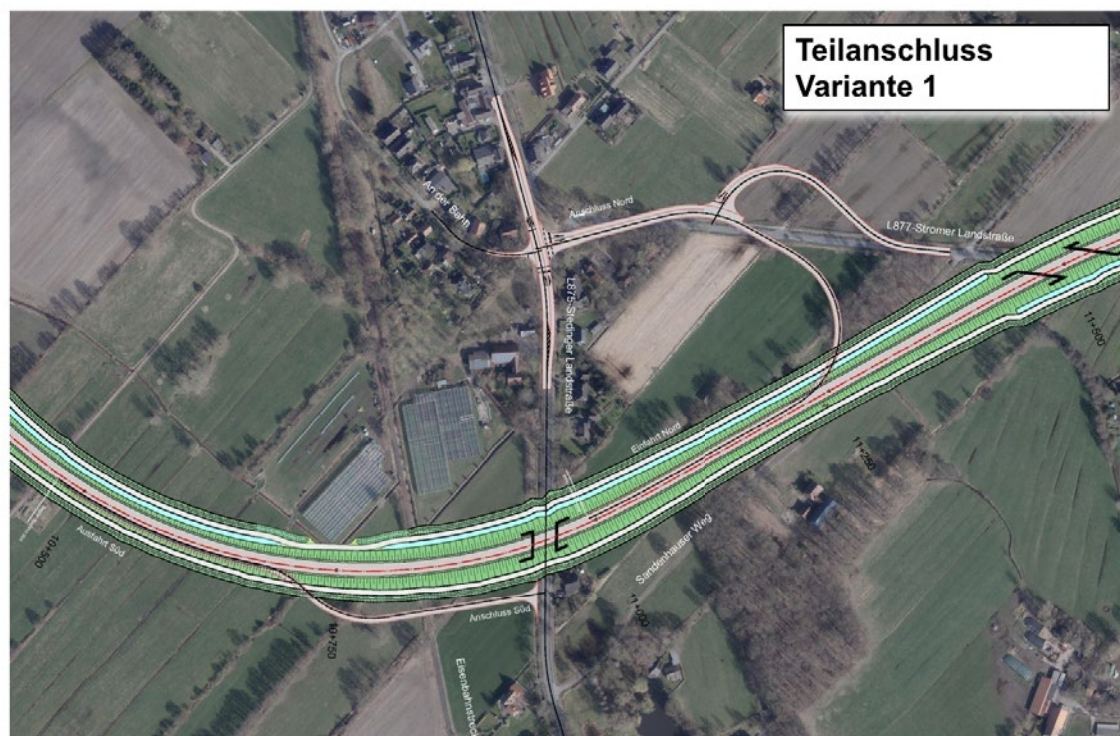
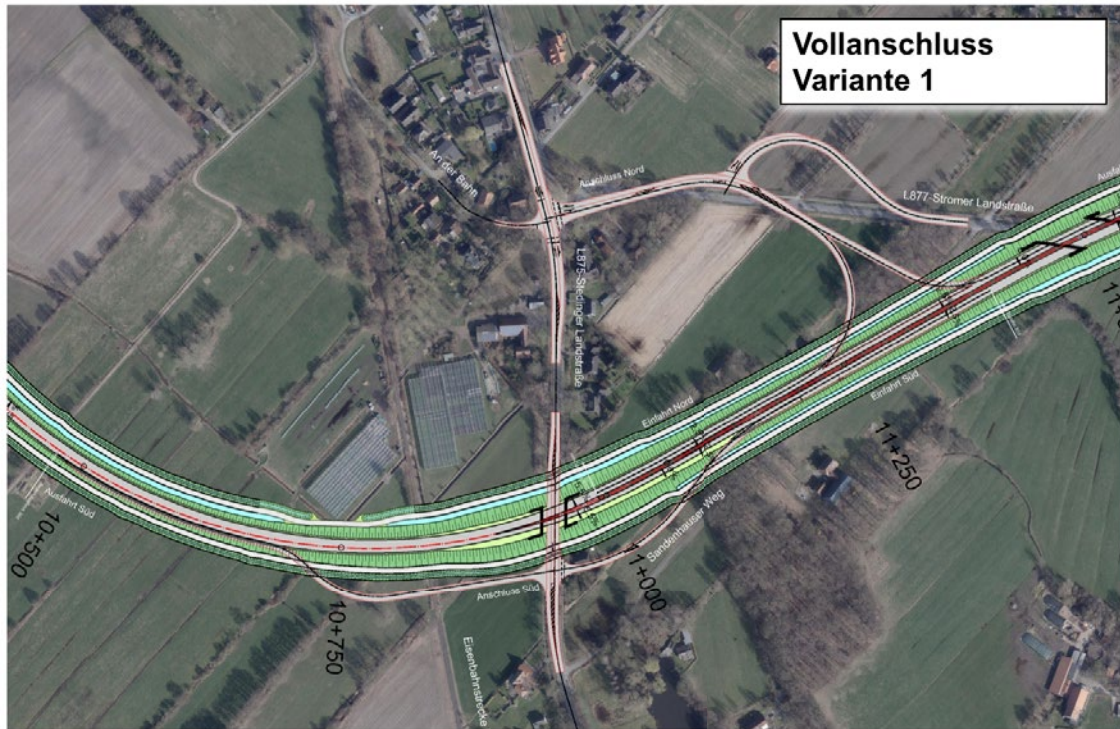
Bei der Führung im Polder auf Bremer Seite würde die Straße von dem Deich abgesetzt gebaut. Dafür müsste der Verbindungskanal zugeschüttet und weiter nördlich der Straße neu angelegt werden. Alle drei Varianten der Linienführung greifen in das Überschwemmungsgebiet der Ochtum ein.

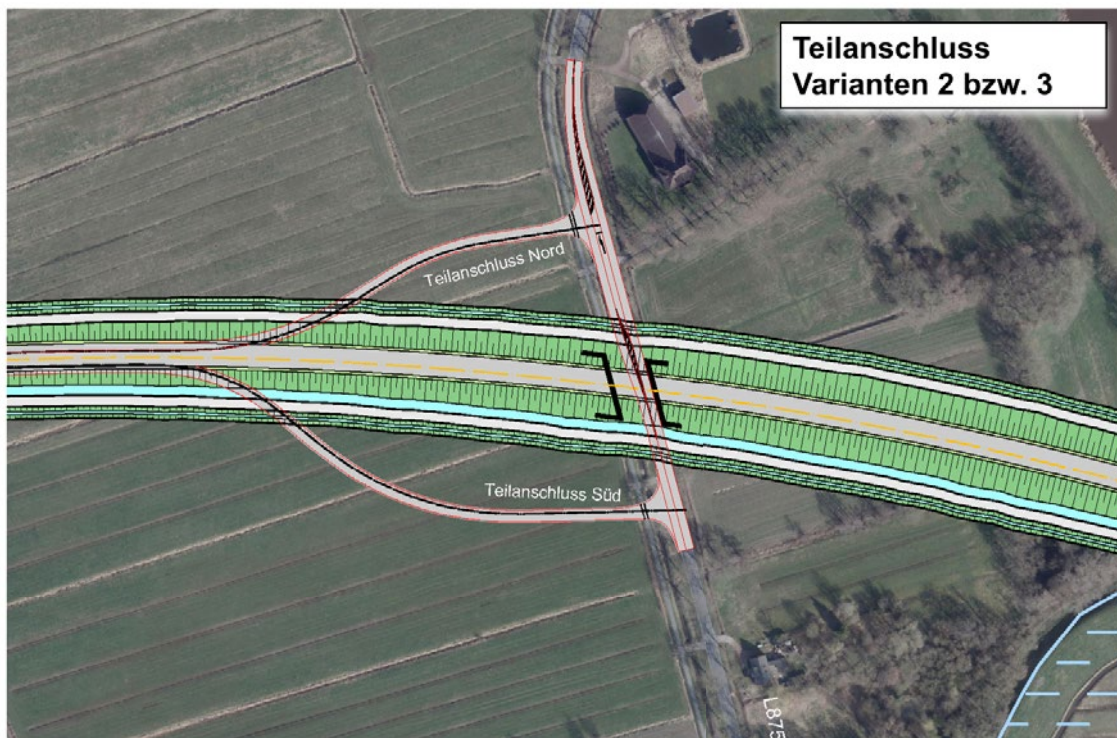
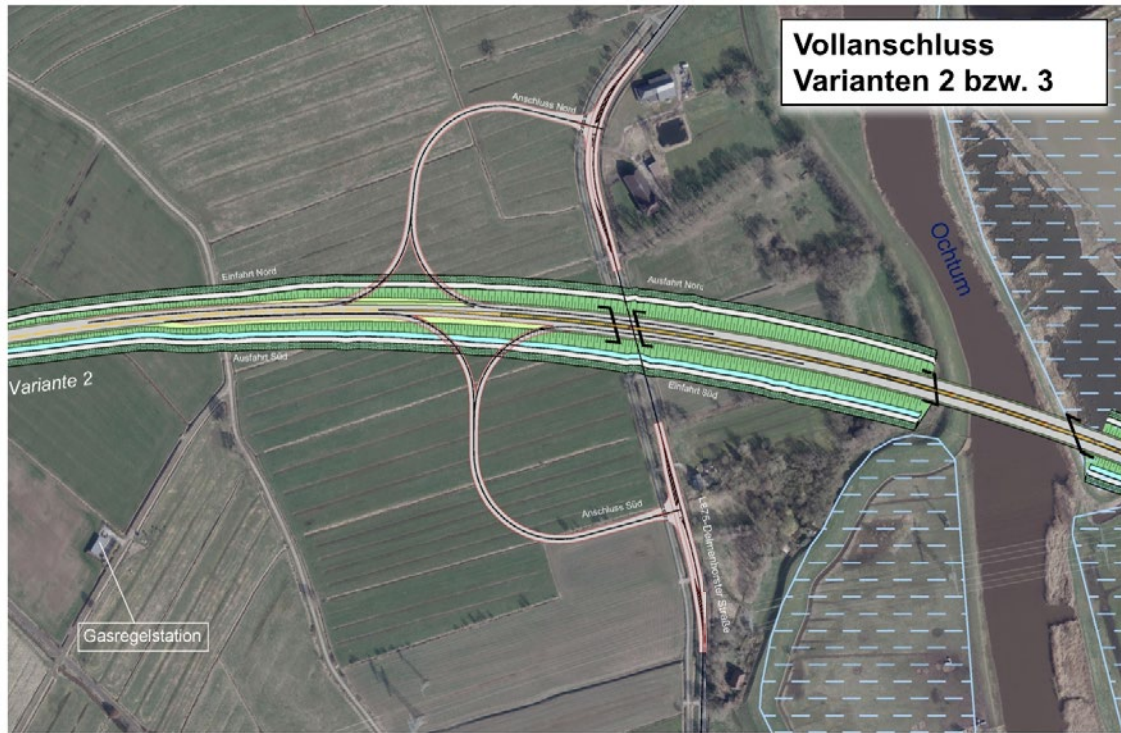


Entgegen bisheriger Überlegungen gehen die Straßenplaner heute davon aus, so Herr Kaup, dass die B212n auch im Überschwemmungsgebiet der Ochtum auf einem Damm gebaut werden könne. Der Retentionsraum werde zwar verkleinert, derzeit gehen die Planenden aber davon aus, dass Sie keinen Ausgleich schaffen müssen. – Dies wurde aus dem Publikum kritisch hinterfragt und wird noch zu prüfen sein. –

Herr Kaup erläuterte die beiden Anschlussvarianten Vollanschluss und Teilanschluss nach Westen für die drei Varianten der Linienführung (siehe die Abb. auf den zwei folgenden Seiten).

Ohne Anschluss würde die B212n den exakt selben Verlauf nehmen.





Fragen zur technischen Planung

Wieso wird mit dem überschüssigen Sand der derzeitigen Baumaßnahme der B212n nicht bereits der Damm für die unstrittige Trasse der B212n ab der Anschlussstelle der L785 in Lemwerder geschüttet? – Antwort NLStBV: Die Trasse ist planerisch noch nicht genau genug fixiert. Es gibt noch kleinräumige Optimierungsüberlegungen. Auch kann keine Baumaßnahme ohne vorherige Planfeststellung gestartet werden. Der Sand wird also abgefahren und anderweitig verwendet. Für den letzten Abschnitt der B212n wird neuer Sand beschafft werden.

Die vormals benutzte Beschreibung der Varianten „Teilanschluss in Richtung Westen“ und „ohne Anschluss“ deuten darauf hin, dass die Stromer Landstraße abgebunden wird. Wird die Fahrbeziehung über die Stromer Landstraße aufrechterhalten? – Antwort NLStBV: Die Stromer Landstraße bleibt in der Funktion erhalten. Ihr Anschluss an die Delmenhoser Straße würde im Falle der Variante 1 ein wenig verlegt.

Wie viele Fahrzeuge werden auf der Delmenhoser Straße verkehren? – Antwort NLStBV: Die Verkehrsuntersuchung 2009 hat darüber vorläufig Auskunft gegeben. Im Sommer 2018 wird der Gutachter IVW neue Prognosen vorlegen.

Wie werden die bei einem Vollanschluss der B212n an die L875 zu erwarten über 20.000 KFZ / Tag auf der L875 (Delmenhoser Straße) abgewickelt werden können? – Antwort NLStBV: Darüber wird die Bau-Planung der B212n keine Auskunft geben. Sehr wohl aber werden die Konsequenzen des Ausbaus des Vollanschlusses / Teilanschlusses auf das umliegende Straßennetz prognostiziert, beschrieben und in dem Variantenvergleich bewertet.

Nachtrag: Herr Clausen fragte nach, aufgrund welcher Vorschriften die B212n 2+1-streifig ausgebaut werden soll. Er erhielt von Frau Baehr folgende Antwort:

„Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sieht für die B 212n, von Harmenhausen (L 875) bis Lgr. NI/HB das Bauziel N2 vor. N 2 bedeutet 2-streifiger Neubau.“

Bei der B 212n handelt es sich um eine Landstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion. Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) ergibt sich daraus eine Straßenkategorie LS II. Aus der Straßenkategorie ergibt sich die für einen Streckenzug einer Landstraße festzulegende Entwurfsklasse (EKL) und prägende Gestaltungsmerkmale. LS II entspricht gemäß RIN der EKL 2.

Bei dem Ihnen am Montag im Rahmen des Dialogforums in Lemwerder vorgestellte Regelquerschnitt RQ 11,5+ handelt es sich um den Standardregelquerschnitt für Straßen der EKL 2 gemäß den gültigen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL, Ausgabe 2012).

Straßen der Entwurfsklasse EKL 2 sind zweistreifige Straßen mit einem RG 11,5+ (11,50 m breitem Verkehrsraum, ohne Einbauten oder Entwässerungseinrichtungen), bei denen abschnittsweise Überholfahrstreifen einmal für die eine, dann in der Regel für die andere Richtung angelegt werden. Dadurch sollen Überholvorgänge soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten (Verkehrsraumbreite dann 15,00 m) gebündelt und Überholvorgänge, bei denen der Gegenverkehrsfahrstreifen mitbenutzt werden muss, so weit wie möglich vermieden werden. Deshalb soll für jede Fahrtrichtung nach Möglichkeit auf mindestens 20 % des Streckenzuges eine solche verkehrstechnisch gesicherte Überholmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden. Ein höherer Anteil derartiger Überholabschnitte ist für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf förderlich. Gesicherte Überholabschnitte sind im hier relevanten Abschnitt des Variantenvergleiches vorgesehen. Somit entspricht die Ihnen vorgestellte Planung dem im BVWP vorgegebenen Ziel eines 2-streifigen Neubaus der B 212n.

Die genannten Regelwerke gelten für alle Straßenbauprojekte.

Kurze Info:

Dreistreifige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 15,5 (Verkehrsraumbreite konstant 15,50 m breit) werden im Fall der EKL 1 (LS I = großräumige Verbindungsfunktion) angewandt. Der RQ 15,5 soll aufgrund der Überholfahrstreifen, die alternierend in beide Fahrtrichtungen angelegt werden, auf gesamter Streckenlänge drei Fahrstreifen aufweisen.“ – Nachtrag Ende

Die Treffen 6, 7 und 8

6. Treffen am Montag, 27. August 2018

- Vorstellung der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie
- der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse

7. Treffen am Montag, 29. Oktober 2018

- Vorstellung der umweltrelevanten Untersuchungen sowie
- Ergebnisse der Lärmtechnischen Untersuchungen (basierend auf den Verkehrsprognosen der einzelnen Varianten)

8. Treffen Anfang 2019

- Ergebnis des Variantenvergleichs

Veranstaltung zur Bürgerinformation Anfang 2019

- Ergebnis des Variantenvergleichs

Fragen und Anregungen

Ein Teilnehmer erinnerte daran, dass Präsentationen, die ein Feedback und eine Einarbeitung erfordern, rechtzeitig vor dem Treffen in die Runde gegeben werden sollen. Dies sei zu diesem Treffen erneut nicht so gehandhabt worden. – Der Moderator lud ein, Fragen und Stellungnahmen zu der Thematik dieses Treffens an ihn zu schicken. Er werde dafür Sorge tragen, dass diese unmittelbar oder in der nächsten Sitzung beantwortet werden. – Ein anderer Teilnehmer regte an, solche Fragen auch bilateral zu klären, weil nicht alle Teilnehmenden Interesse an detaillierten Informationen zu Themen, die ihre eigenen Interessen nicht berührten, hätten.

Ein Teilnehmender wies darauf hin, dass zwischen dem 8. Treffen und der Bürgerinformation genügend Zeit gelassen werden solle, damit die Teilnehmenden des Dialogforums das Ergebnis des Variantenvergleichs gründlich studieren und eine Stellungnahme vorbereiten könnten. – Der Moderator sicherte zu, dass der Lenkungs-kreis sich mit dieser Anregung beschäftigen werde.

Derselbe regte an, dass in der Bürgerinformation auch Interessenvertreter vortragen können sollten. – Der Moderator sicherte zu, dass der Lenkungskreis sich mit dieser Anregung beschäftigen werde.

Derselbe kritisierte, dass im bisherigen Zeitplan eine Bürgerinformation nur in Lemwerder vorgesehen sei und regte an, dass eine Bürgerinformation auch in Delmenhorst stattfinden sollte. – Der Moderator sicherte zu, dass der Lenkungskreis sich mit dieser Anregung beschäftigen werde.

Derselbe kritisierte, dass im Protokoll der Lenkungskreissitzung vom 19.02.18 formuliert sei, es werde in der Bürgerinformation das Ergebnis des Dialogforums vorgetragen. – Der Moderator sicherte zu, dass der Vorhabenträger das Ergebnis der Variantenvergleichs vortragen und verantworten werde. Das Dialogforum sei ein begleitendes Gremium und nicht Autor des Variantenvergleiches. [Nach Durchsicht nämlich Protokolls stellt der Moderator fest, dass dort nicht behauptet wurde, es werde das Ergebnis des Dialogforums vorgetragen.]

Bilanz des Treffens

Die Teilnehmenden zeigten sich zufrieden mit dem Verlauf und dem Ergebnis dieses Treffens. Der Moderator dankte allen Beteiligten und schloss ca. 30 Min vor dem verabredeten Ende. Die Teilnehmenden applaudierten.