

Jens Stachowitz  
Kommunalberatung  
Liebigstraße 40  
44139 Dortmund

---

Telefon  
(02 31) 9 12 21 37

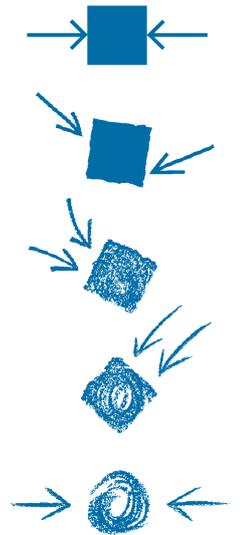
Telefax  
(02 31) 9 12 21 38

E-Mail  
office@stachowitz.de

Internet  
www.stachowitz.de

Moderation  
Prozessbegleitung  
Vermittlung

Dipl.-Ing.  
Raumplanung  
Organisationsentwickler



## Dialogforum zur B212n

Dokumentation des sechsten Treffens am 24.09.2018

Dortmund, den 1. Oktober 2018

## Dialogforum zur B212n

### Dokumentation des sechsten Treffens am 24.09.2018

#### Gliederung

|  | Seite |
|--|-------|
| Vorbemerkung                                   | 2     |
| Begrüßung und Einführung                       | 3     |
| Themen und Ziele für das sechste Treffen       | 3     |
| Rückblick auf das fünfte Treffen am 16.04.2018 | 3     |
| Entwicklungen seit dem fünften Treffen         | 5     |
| Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse      | 6     |
| Verkehrsuntersuchung                           | 8     |
| Wie geht es weiter?                            | 12    |
| Bilanz des Treffens                            | 13    |

#### Anlagen:

Präsentation Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse

Präsentation Verkehrsuntersuchung

#### 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**

Der Moderator, Jens Stachowitz, begrüßte die rund 40 Teilnehmenden und skizzierte die Ziele für dieses sechste Treffen.

### **Themen und Ziele für das sechste Treffen**

Folgende Zielvorstellungen für dieses sechste Treffen wurden während der Lenkungskreissitzung am 19.02.2018 und im 6. Treffen des Dialogforums am 27. August 2018 formuliert:

- Vorstellung der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sowie
- Vorstellung der Ergebnisse der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse

Der Moderator erläuterte, dass es Gelegenheit zu Rückfragen und Kommentaren geben soll. Auch im Nachgang zu diesem Treffen, wenn Gelegenheit bestand, die Präsentationen in Ruhe zu studieren, seien Rückmeldungen erwünscht.

### **Rückblick auf das fünfte Treffen am 16.04.2018**

Im fünften Treffen wurde der Stand der Arbeiten

- der Verkehrsuntersuchung und
- der umweltfachlichen Untersuchung berichtet sowie
- die technische Planung der Varianten, Entwässerung und Hochwasserschutz vorgestellt.

Zur umweltfachlichen Untersuchung wurde auf Nachfrage eines Teilnehmenden eine nachträgliche Ergänzung der NLStBV zum Thema Waldwasserläufer in die Dokumentation aufgenommen. Wichtig ist die Aussage, dass die Planungsrelevanz und die Bestätigung

des Vorkommens des Waldwasserläufers noch geklärt werden muss.

Ebenfalls auf Nachfrage eines Teilnehmenden wurde eine Erläuterung der NLStBV dazu in die Dokumentation aufgenommen, inwieweit ein Straßenquerschnitt mit zwei plus einer Spur als regelkonform gilt, obwohl der Bundesverkehrswegeplan nur eine zweispurige B212n vorsieht. Ein solches Vorgehen, ist, so die Auskunft, regelkonform.

Zu der Bürgerinformation nach dem Abschluss des Variantenvergleichs wurde im fünften Dialogforum angeregt, nicht nur in Lemwerder, dem Ort des Treffens dieses Dialogforums, sondern auch in Delmenhorst eine Bürgerinformation durchzuführen. Diese Anregung und auch die Frage, ob Mitglieder des Dialogforums in dieser Veranstaltung als Vortragende auftreten sollten/könnten, werde im Lenkungskreis rechtzeitig vor der Veranstaltung diskutiert.

Nicht richtig war die Behauptung des Moderators, dass im Protokoll des Lenkungskreises am 19.02.18 nicht formuliert sei, es werde in der Bürgerinformation „das Ergebnis des Dialogforums“ vorgetragen. Tatsächlich wurde darin diese Formulierung gewählt. Der Moderator stellte erneut klar, dass die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für den Variantenvergleich verantwortlich ist und die NLStBV diesen auch in der Bürgerinformation vortragen werde. Es ist also nicht beabsichtigt, den Variantenvergleich als Ergebnis des Dialogforum darzustellen.

Auch ging der Moderator auf den im fünften Treffen erneut vorgebrachten Wunsch einer Teilnehmergruppe ein, die Präsentationen rechtzeitig vor den Treffen des Dialogforums zur Verfügung zu stellen, damit eine Einarbeitung in den Sachverhalt möglich sei. Es gäbe zwei wichtige Gründe, die gegen Wunsch ins Feld geführt wurden. Zum einen sei der Zeitplan so eng gesetzt, dass die Arbeiten der Fachleute erst sehr kurz vor der Veranstaltung fertiggestellt seien. Zum zweiten solle keine Gelegenheit geschaffen werden, die Präsentationen an Dritte, insbesondere die Presse weiterzugeben, bevor der Verfasser die Gelegenheit hatte, diese zu erläutern, und das Dialogforum Gelegenheit hatte, diese zu diskutieren. Um dennoch genügend Gelegenheit zu schaffen, die Inhalte sachkundig zu diskutieren, regt der Moderator an, die Unterlagen – nach der ers-

ten Sichtung und spontanen Reaktion im Dialogforum – in Ruhe zu studieren und ihm Kenntnis darüber zu geben, ob Rückfragen zu klären sind oder gar ein Diskussionsbedarf bestehe. Die Gefragten werden dann (wie auch zum fünften Dialogforum geschehen und dokumentiert) für die Beantwortung der Fragen zur Verfügung stehen und er werde für eine Gelegenheit zur Diskussion in einem Folgetreffen sorgen, sofern gewünscht.

### Entwicklungen seit dem fünften Treffen

Herr Mannl berichtete, dass das Bundesverkehrsministerium für das Projekt B212n eine Genehmigung für den vorzeitigen Grunderwerb erteilt hat. Mithilfe der angekauften Flächen sollen vorrangig die von der Trasse betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe Flächen zum Ausgleich ihrer Flächenverluste erhalten.

Herr Mannl, NLStBV-OL, berichtete, dass für den bedeutenden Bereich Grunderwerb der Agraringenieur Herr Christoph Reents neu eingestellt wurde.

Herr Reents stellte sich und seinen beruflichen Werdegang vor.

Herr Mannl, berichtete, dass die NLStBV-OL in ihren Unterlagen und in den Gutachten folgende einheitliche Bezeichnung der Trassen- und Anschlussvarianten nutzen werde:

#### Trassenvariante

- 1 – südlich Deichhausen
- 2 – nördlich Deichhausen, südlich des Deiches
- 3 – nördlich Deichhausen, nördlich des Deiches

#### Anschlüsse an die L875 in Deichhausen

- A – Vollanschluss
- B – halber Anschluss (von und nach Berne)
- C – ohne Anschluss

## Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse

Herr Renko Eilts, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, stellte dar, dass die Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse abschließend fertiggestellt sei, wenn die Planfeststellungsunterlagen zu dem gesamten Abschnitt B der B212n von der Anschlussstelle Harmenhausen bis zur A281 vorliegen werden. Die Arbeiten seien so weit fortgeschritten, dass er für den Teilbereich Sandhausen eine klare Aussage zu dem Variantenvergleich beisteuern kann.

Herr Eilts hat eine umfangreiche und größtenteils selbsterklärende Präsentation vorgelegt (siehe Anlage in getrennter Datei), weswegen der Moderator hier nur die Kernaussagen festhält:

- Die Landwirtschaft ist allgemein einem Flächendruck ausgesetzt. Dieser rührt zum einen von der außerlandwirtschaftlichen Flächeninanspruchnahme, z.B. durch Bauland oder Kompensationsflächen, her und zum anderen müssen die viehhaltenden Betriebe Flächen nachweisen, auf denen sie die organischen Düngernachfolge gemäß einsetzen können. Ein Großvorhaben wie der Straßenbau trägt zur Verschärfung dieser Herausforderung bei.
- Im Zuge der Planung B212n von der Anschlussstelle Harmenhausen bis zur A281 liegen ca. 110 landwirtschaftliche Betriebe im Untersuchungsraum der Betroffenheitsanalyse.
- Die Betroffenheit wird insbesondere ausgelöst durch Flächenverlust, Zerschneidung von Flächen, und Arrondierungsschäden sowie Umwegen. Es wird nach einem differenzierten Verfahren überprüft, wie stark diese Betroffenheit ist. Im Falle von potenziellen Existenzgefährdungen werden im Nachgang Gutachten angefertigt.
- Die landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse zeigt für den Variantenvergleich auf, dass die Betriebe unterschiedlich betroffen sind.
- Auf Grundlage der Schäden durch die Varianten und der Betroffenheit insgesamt stellt das Gutachten eine Reihenfolge der Trassenvarianten her (vgl. Tabelle unten):
  - Die Variante 3 (nördlich Deichhausen, nördlich des Deiches) ist aus agrarstruktureller Sicht vergleichsweise am günstigsten einzuschätzen (insbesondere ohne Anschluss bzw. mit halber Anschlusssituation),
  - die Variante 2 (nördlich Deichhausen, südlich des Deiches) ist die mittlere und

- die Variante 1 (südlich Deichhausen) ist aus der landwirtschaftlichen Bewertung heraus vergleichsweise am ungünstigen von den dreien zu beurteilen (ungeachtet der Anschlussstellensituation).

|   | 1a     | 1b     | 1c     | 2a     | 2b     | 2c     | 3a     | 3b     | 3c     |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Betroffene Schläge Trasse               | 90     | 90     | 89     | 62     | 58     | 58     | 83     | 77     | 77     |
| Betroffene Schläge ha                   | 208,43 | 207,79 | 206,82 | 218,11 | 211,41 | 211,41 | 230,48 | 220,91 | 220,91 |
| Betroffene Betriebe Verlust             | 31     | 31     | 31     | 25     | 24     | 24     | 29     | 28     | 28     |
| LF-Verlust durch Trasse ha              | 35,08  | 34,07  | 33,18  | 33,66  | 32,63  | 31,93  | 32,04  | 30,76  | 30     |
| Verlust -LF-Restflächen ha              | 10,74  | 10,3   | 9,22   | 10,87  | 8,6    | 9      | 10,05  | 6,78   | 7,56   |
| Verlust -LF-Gesamt ha                   | 45,82  | 44,37  | 42,4   | 44,53  | 41,23  | 40,92  | 42,09  | 37,56  | 37,56  |
| Arrondierung Betriebe                   | 7      | 7      | 7      | 5      | 5      | 5      | 3      | 3      | 3      |
| Arrondierung Schläge                    | 21     | 21     | 21     | 10     | 10     | 10     | 6      | 6      | 6      |
| Arrondierung LF ha                      | 45,6   | 45,6   | 46,11  | 28,01  | 28,01  | 28,01  | 17,67  | 17,67  | 17,67  |
| Umwege Betriebe                         | 18     | 18     | 18     | 15     | 15     | 15     | 15     | 15     | 15     |
| Umwege Schläge                          | 77     | 77     | 77     | 130    | 130    | 130    | 124    | 124    | 124    |
| Umwege LF ha                            | 133,02 | 133,15 | 133,15 | 247,66 | 247,8  | 247,8  | 226,17 | 226,78 | 226,78 |
| Verlust Ackerfläche ha                  | 7,46   | 7,46   | 7,23   | 3,36   | 3,36   | 3,36   | 3,07   | 2,86   | 2,86   |
| Hofnahe Flächen/Milchviehweideflächen   | 47,25  | 47,25  | 47,25  | 22,68  | 22,68  | 22,68  | 19,44  | 19,44  | 19,44  |
| Betroffenheiten sehr stark              | 1      | 1      | 1      | 1      | 0      | 0      | 1      | 0      | 0      |
| Betroffenheiten stark                   | 3      | 0      | 0      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      | 1      |
| Betroffenheiten mittel                  | 3      | 5      | 5      | 2      | 1      | 1      | 3      | 2      | 2      |
| Konfliktschwerpunkte/Hof/Betriebsstätte | 2      | 2      | 2      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |

### Fragen zur landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse

Wurde berücksichtigt, dass manche Betriebe mehr als andere Schwierigkeiten haben, ausreichend Flächen für das Ausbringen der Gülle nachzuweisen? – Herr Eilts: Nein, das führte nicht zur Differenzierung der Ergebnisse. Die prozentuale Betroffenheit an der Gesamtbetriebsfläche je Betrieb drückt die Problematik jedoch ein Stück weit aus.

Wurde die Möglichkeit berücksichtigt, dass eine Betroffenheit ausgeglichen werden kann? – Herr Eilts: Die Überlegung und die Erfahrung, dass die Betroffenen ggf. Ersatzflächen erhalten können und eine Flurbereinigung dabei unterstützen kann, etwa weil potenzielle Tauschflächen für die Beteiligten lagerichtig zugeordnet werden, wird in dem Variantenvergleich nicht berücksichtigt.

Welches Gewicht hat der Belang der Landwirtschaft in dem Variantenvergleich? – Herr Mannl: Im Allgemeinen liegt das Gewicht erfahrungsgemäß zwischen 10 bis 15%. Für diesen konkreten Variantenvergleich werden genauere Aussagen im 8. Dialogforum folgen.

## Verkehrsuntersuchung

Herr Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, stellte die Ergebnisse seiner Untersuchung vor. Die Methodik dazu hatte er bereits im Dialogforum am 13.02.2017 präsentiert.

Herr Janßen hat eine umfangreiche und größtenteils selbsterklärende Präsentation vorgelegt (siehe Anlage in getrennter Datei), weswegen der Moderator hier nur die Kernaussagen festhält:

- Die Untersuchung baut auf dem Verkehrsmodell für die Region Bremen auf, differenziert die Aussagenschärfe gegenüber bisherigen Verkehrsuntersuchungen erheblich und baut auf den neuesten statistischen und den neuesten Prognosedaten auf.
- Die Prognose der Verkehrsbelastungen wurden
  - für das Verkehrsnetz 2030, in dem Zustand mit den planungsrechtlich gesicherten Maßnahmen, den Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundes sowie den Maßnahmen, die aus heutiger Sicht als für 2030 realistisch annehmen kann (z.B. mit der Weserquerung der A281),
  - ohne den Neubau der B212n im Abschnitt B zwischen Harmenhausen und der A281 als Bezugsfall / Prognose-Null-Fall 2030, und
  - mit einem Ausbau der B212n zwischen Harmenhausen und der A281 in den für den Variantenvergleich bedeutsamen Trassen- und Anschlussvarianten (siehe weiter oben) vorgenommen.
  - Die Varianten nördlich (B) und südlich des Deiches (C) sind so sehr ähnlich, dass dafür keine getrennten Berechnungen durchgeführt wurde.
- Die Varianten haben folgende Effekte auf das Verkehrsnetz 2030 im Untersuchungsraum (siehe dazu eine Fülle von Abbildungen in der Präsentation):
  - Der Bau der B212n zwischen Harmenhausen und der A281 schafft eine durchgehende Verbindung zwischen der Wesermarsch und der A281, Bremen und dem GVZ. Teile der Fahrzeuge, die im Bezugsfall über die A28 / B75 und auch über die L785 und die Stomer Landstraße in Richtung Bremen unterwegs sind, finden über die B212n eine kürzere/ schnellere Route.

- Wenn ein Vollanschluss in Deichhausen geschaffen wird, ist die B212n für die Verkehrsteilnehmer insbesondere im Norden von Delmenhorst eine attraktive Alternative zu den Routen über die Stromer Landstraße, die L887 und die B75.
- Die L875 im Norden von Delmenhorst wird beim halben Anschluss stärker und mit Vollanschluss deutlich stärker mit Fahrten belastet, die Quelle oder Ziel im Delmenhoser Norden haben. Die B75, die L887 und sehr deutlich die Stromer Landstraße werden durch den Vollanschluss entlastet.
- Wenn der halbe oder der volle Anschluss an den Trassen nördlich von Deichhausen realisiert wird (B und C), werden diese Fahrten auch die Ortslage Deichhausen belasten.
- Zusätzlich treten durch den halben oder vollen Anschluss weitere Verlagerungseffekte auf, etwa in Lemwerder, die in Ihren Größenordnungen jedoch kleiner sind als die vorangenannten.

Herr Janßen legte eine Tabelle mit den Effekten für 27 ausgewählte Querschnitten vor (siehe unten und im Datei-Anhang). Außerdem stellt er Abbildungen zur Verfügung (siehe Datei-Anhang), welche die Werte für alle 6 untersuchten Varianten (1a/1b/1c und 2/3a / 2/3b / 2/3c) für alle untersuchten Straßen darstellen.

| Nr. | Querschnitt                                     | Analyse-Null-Fall 2015 | Bezugsfall B 212n 2030 (ohne Teil B) | Netzfälle zur Prognose 2030 mit Teil B der B 212n zw. Harmenhausen und HB |     |         |     |         |     |            |     |            |     |            |     |
|-----|---|------------------------|--------------------------------------|---|-----|---------|-----|---------|-----|------------|-----|------------|-----|------------|-----|
|     |   |                        |                                      | Var. 1A   |     | Var. 1B |     | Var. 1C |     | Var. 2A/3A |     | Var. 2B/3B |     | Var. 2C/3C |     |
|     |   |                        |                                      | abs.  | %   | abs.    | %   | abs.    | %   | abs.       | %   | abs.       | %   | abs.       | %   |
| 1   | A 1 Weserquerung                                | 126.900                | 142.900                              | 142.100   | 99  | 142.300 | 100 | 142.300 | 100 | 142.400    | 100 | 142.300    | 100 | 142.300    | 100 |
| 2   | A 27 nördl. AD Industrieböfen                   | 88.800                 | 92.500                               | 93.000  | 101 | 92.600  | 100 | 92.600  | 100 | 92.900     | 100 | 92.600     | 100 | 92.600     | 100 |
| 3   | A 27 AS HB-Industrieböfen - AS HB-Überseestadt  | 92.900                 | 86.400                               | 86.800  | 100 | 88.300  | 102 | 88.400  | 102 | 87.500     | 101 | 88.400     | 102 | 88.400     | 102 |
| 4   | A 27 AS HB-Überseestadt - AS HB-Horn-Lehe       | 68.200                 | 82.100                               | 83.200  | 101 | 82.900  | 101 | 83.000  | 101 | 83.000     | 101 | 83.000     | 101 | 83.000     | 101 |
| 5   | A 28 AS Hatten - AS Hude                        | 51.800                 | 52.300                               | 49.700  | 95  | 48.800  | 93  | 48.700  | 93  | 48.800     | 93  | 48.600     | 93  | 48.500     | 93  |
| 6   | A 28 AS DEL-Adelheide - AS DEL-Hasport          | 76.000                 | 76.200                               | 71.500  | 94  | 73.000  | 96  | 72.900  | 96  | 72.000     | 94  | 72.600     | 95  | 72.600     | 95  |
| 7   | A 281 Weserquerung                              | 0                      | 29.100                               | 39.700  | 136 | 35.600  | 122 | 35.800  | 123 | 38.000     | 131 | 36.000     | 124 | 36.100     | 124 |
| 8   | A 281 BA 3/2                                    | 2.700                  | 22.100                               | 23.300  | 105 | 25.300  | 114 | 25.400  | 115 | 23.000     | 104 | 25.500     | 115 | 25.600     | 116 |
| 9   | B 6 Kattenturmer Heerstr.                       | 21.600                 | 24.300                               | 24.300  | 100 | 24.400  | 100 | 24.400  | 100 | 24.300     | 100 | 24.400     | 100 | 24.400     | 100 |
| 10  | B 75 westl. Landesgrenze                        | 46.500                 | 47.900                               | 41.100  | 86  | 45.200  | 94  | 45.000  | 94  | 42.900     | 90  | 44.900     | 94  | 44.800     | 94  |
| 11  | B 6 Stephanibrücke                              | 111.100                | 105.000                              | 102.000   | 97  | 104.200 | 99  | 104.100 | 99  | 102.900    | 98  | 104.100    | 99  | 104.100    | 99  |
| 12  | B 212alt OD Berne                               | 7.600                  | 3.200                                | 2.400   | 75  | 2.400   | 75  | 2.600   | 81  | 2.500      | 78  | 2.400      | 75  | 2.600      | 81  |
| 13  | B 212 OD Bookholzberg                           | 11.400                 | 11.100                               | 10.600  | 95  | 11.100  | 100 | 11.400  | 103 | 10.900     | 98  | 11.400     | 103 | 11.600     | 105 |
| 14  | B 212 alt / B212n Huntebrück - Berne            | 10.400                 | 7.900                                | 12.400  | 157 | 13.100  | 166 | 13.100  | 166 | 13.000     | 165 | 13.200     | 167 | 13.300     | 168 |
| 15  | B 212n Berne - Harmenhausen                     | 0                      | 8.200                                | 13.000  | 159 | 13.900  | 170 | 13.900  | 170 | 13.800     | 168 | 14.200     | 173 | 14.100     | 172 |
| 16  | B 212n Harmenhausen - Hörspe                    | 0                      | 0                                    | 9.900   | --- | 11.000  | --- | 10.300  | --- | 10.800     | --- | 11.200     | --- | 10.700     | --- |
| 17  | B 212n Hörspe - Deichhausen                     | 0                      | 0                                    | 13.100  | --- | 15.400  | --- | 12.800  | --- | 13.300     | --- | 15.000     | --- | 13.400     | --- |
| 18  | B 212n Deichhausen - A 281                      | 0                      | 0                                    | 26.500  | --- | 12.500  | --- | 12.800  | --- | 21.400     | --- | 13.200     | --- | 13.400     | --- |
| 19  | L 875 OD Bardewisch                             | 5.600                  | 4.900                                | 3.900   | 80  | 4.900   | 100 | 5.000   | 102 | 4.500      | 92  | 5.300      | 108 | 5.300      | 108 |
| 20  | L 875 OD Altnesch                               | 7.800                  | 7.600                                | 3.000   | 39  | 3.200   | 42  | 5.000   | 66  | 4.100      | 54  | 3.900      | 51  | 4.900      | 64  |
| 21  | L 875 OD Deichhausen                            | 7.700                  | 7.600                                | 3.100   | 41  | 3.300   | 43  | 5.000   | 66  | 14.200     | 187 | 5.700      | 75  | 5.000      | 66  |
| 22  | L 875 OD Delmenhorst Nord (südl. K 230)         | 10.300                 | 11.000                               | 18.400  | 167 | 11.600  | 105 | 11.100  | 101 | 15.800     | 144 | 11.200     | 102 | 10.800     | 98  |
| 23  | L 875 OD Delmenhorst Mitte (südl. Bismarckstr.) | 17.100                 | 17.800                               | 18.900  | 106 | 17.800  | 100 | 17.900  | 101 | 18.100     | 102 | 17.800     | 100 | 17.900     | 101 |
| 24  | Dwostr. (südl. L 867) in DEL                    | 7.600                  | 8.100                                | 10.900  | 135 | 7.800   | 96  | 7.900   | 98  | 9.500      | 117 | 7.700      | 95  | 7.800      | 96  |
| 25  | Waller Heerstr. in HB                           | 30.200                 | 26.600                               | 25.700  | 97  | 26.400  | 99  | 26.400  | 99  | 25.900     | 97  | 26.300     | 99  | 26.300     | 99  |
| 26  | Habenhauser Brückenstr. in HB                   | 35.200                 | 35.800                               | 35.800  | 100 | 35.900  | 100 | 35.900  | 100 | 35.800     | 100 | 35.900     | 100 | 35.900     | 100 |
| 27  | Stromer Landstr. in HB                          | 6.300                  | 7.300                                | 1.000   | 14  | 5.900   | 81  | 5.900   | 81  | 2.700      | 37  | 5.800      | 79  | 5.700      | 78  |

### Fragen zur Verkehrsuntersuchung

Der Moderator stellt fest, dass die Ergebnisse weitgehend bestätigen, was den Teilnehmenden bereits aus der Untersuchungen im Jahre 2009 [Verkehrswirtschaftliche Untersuchung von SSP Consult] bekannt ist. – Herr Janßen: Ja, es ergeben sich keine nennenswerten Abweichungen zu der vorangegangenen Untersuchung. Kleinere Abweichungen entstehen durch räumliche Verschiebungen der Entwicklungen von Bevölkerung und Wirtschaft. Auch können heute aufgrund der aktuellen Verkehrswegeplanung des Bundes aktuelle Prognosedaten genutzt und genauere Annahmen über das vermutlich fertiggestellte Straßennetz gemacht werden. Dies ist gegenüber der Prognose 2009 leicht verändert.

Warum weicht der Zählwert für den Querschnitt 22 „L 875 OD Delmenhorst Nord“ so stark nach unten von den modellierten Werten der Analyse ab? – Herr Janßen: In der Regel wird angestrebt, dass die Modellwerte der Analyse etwa 10 bis 15% von den Zählwerten abweichen. In einzelnen Fällen werden aber auch größere Abweichungen toleriert. Das erklärt sich dadurch, dass die Modelldaten den mittleren Werktagsverkehr darstellen. Eine Zählung ist aber immer nur eine Momentaufnahme, die mehr oder weniger um den mittleren Werktag schwankt. Ausnahmen sind Dauerzählstellen, aus denen der mittlere Werktag abgeleitet werden kann. Außerdem sind Zählungen immer nur lokale Betrachtungen, die nicht den Netzzusammenhang beachten können. Mit Hilfe des Modells werden diese Zusammenhänge berücksichtigt und ein „Ausgleich“ zwischen den benachbarten Querschnitten geschaffen. Darüber hinaus liegt in diesem spezifischen Fall die Zählstelle nördlich der K 230 (Horster Weg), der von mir gewählte Querschnitt 22 jedoch südl. der K 230. Die modellierten Belastungszahlen für die Stelle nördlich der K 230 sind aus den Plänen (Datei-Anhang) zu entnehmen.

Warum weichen die für den Prognose-Bezugsfall 2030 modellierten Werte für die Stromer Landstraße gegenüber den Zählwerten so weit nach unten ab? – Herr Janßen: Zunächst ist zu beachten, dass die Zählwerte mit den modellierten Werten der Analyse verglichen wurden. Hierzu gilt das oben Gesagte. Darüber hinaus ist zu beachten, dass sich in der Prognose im Vergleich zur Analyse die Siedlungsstrukturen und auch das Verkehrsangebot verändern, so dass sich diese Veränderungen auch auf die Prognosebelastungen auswir-

ken. In der Regel wird daher als Vergleichsfall / Bezugsfall immer der Prognosezustand ohne die zu betrachtende Maßnahme herangezogen, um so die siedlungsstrukturellen und angebotsbedingten Veränderungen beim Vergleich außen vor lassen zu können.

Können Aussagen über die LKW-Belastung der Straßen gemacht werden? Können diese den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt werden? – Herr Janßen: Ja, es können beispielsweise Angaben zur Anzahl der LKW über 2,8 t zul. Gesamtgewicht gemacht werden. Diese Angaben werden für die Lärmberechnung gebraucht. In die Präsentation wird eine Tabelle mit den LKW-Belastungen (Fzg. > 2,8t) für die 27 Querschnitte (vgl. oben) aufgenommen.

Mit welchem Gewicht fließt die Verkehrsuntersuchung in den Variantenvergleich ein? Welches Gewicht hat dieses Kriterium? – Herr Mannl: Die Verkehrsuntersuchung selbst geht nicht in den Variantenvergleich ein. Die Verkehrsuntersuchung liefert Grundlagendaten für die Lärmtechnischen Untersuchungen und die Darstellung der Reisezeitgewinne. Diese beiden Kriterien werden in dem Variantenvergleich genutzt. Über das Gewicht dieser beiden Kriterien können wir im 8. Dialogforum Auskunft geben.

## Wie geht es weiter?

### Veröffentlichung

Die Ergebnisse dieser heute vorgestellten Untersuchungen werden mit der Veröffentlichung auf der Projekthomepage der NLStBV öffentlich. Jeder Beteiligte, insbesondere die für die Räte der Stadt Delmenhorst, der Gemeinden und des Kreises zuständigen Personen sind gehalten, ihre jeweiligen Entscheidungsgremien über den Stand der Arbeiten und die Ergebnisse zu informieren. Die Beteiligten des Dialogforums haben eine Übereinkunft mit dem Moderator, dass nur dieser aus dem Dialogforum selber berichtet.

### 7. Treffen am Montag, 26.11.2018

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

#### Fragen und Anregungen

Herr Briem: Die umweltrelevanten Untersuchungen werden zu ca. 95% fertiggestellt sein. Aktuell läuft noch die Beobachtung der Fledermäuse. Die Auswertungen der Daten wird über den Monat Nov. hinausgehen. Über den Waldwasserläufer werden am 26.11.18 Erkenntnisse vorliegen. Die Bewertung der Ergebnisse analog zu der heute von Herrn Eilts für die Landwirtschaft vollzogenen Bewertung wird erst im 8. Dialogforum vorliegen.

Herr Mannl: Zusätzlich zur Lärmtechnischen Untersuchung wird die NLStBV die Berechnung der Reisezeitgewinne beauftragen. Es kann heute noch nicht sicher vorausgesagt werden, ob diese Untersuchung auch am 26.11.2018 präsentiert werden kann.

Frage aus dem Publikum: Können die Baukosten für die Varianten präsentiert werden? Herr Mannl: Die Baukosten werden erst im 8. Dialogforum vorliegen. [Nachtrag: Herr Mannl, das Büro Grote und der Moderator prüfen, ob dies bereits im 7. Dialogforum präsentiert werden kann.]

Der Moderator bat um Rückmeldungen dazu, ob weitere Diskussionsinhalte, etwa zur Verkehrsuntersuchung, angeregt werden.

Spontan meldete sich niemand. Der Moderator bat um rechtzeitige Benachrichtigung per E-Mail, falls im Nachgang noch etwas aufscheinen sollte.

## 8. Treffen Anfang 2019

- Ergebnis des Variantenvergleichs

### Fragen und Anregungen

Der Moderator fragte nach, ob es für die Teilnehmenden in Ordnung geht, wenn die Veranstaltung vorn und hinten um je eine Stunde verlängert wird [, also von 17:00 bis 22:00 Uhr dauerte]. Die Teilnehmenden ziehen dieses Vorgehen einem zweiten Termin zu den Ergebnissen des Variantenvergleichs vor.

Frage aus dem Publikum: Wie soll das Dialogforum den Variantenvergleich diskutieren, wenn erst am Veranstaltungstag das Ergebnis präsentiert wird? – Moderator: Wir werden zum Ende des 8. Dialogforum gemeinsam überprüfen, ob ein weiterer Gesprächsbedarf existiert und wie wir diesen befriedigen wollen.

### Bilanz des Treffens

Die Teilnehmenden zeigten sich zufrieden mit dem Verlauf und dem Ergebnis dieses Treffens. Der Moderator dankte allen Beteiligten und schloss die Veranstaltung. Die Teilnehmenden applaudierten.