

Dialog zur B212n

Skizze vom 21. Februar 2016

Vorbemerkungen

Zwischen den Anschlussstellen Harmenhausen und Bremen-Seehausen soll ein Neubau der B212 erfolgen. Die Linienführung der B212n im Bereich Deichhausen ist umstritten. Hier soll ein ergebnisoffener Variantenvergleich stattfinden.

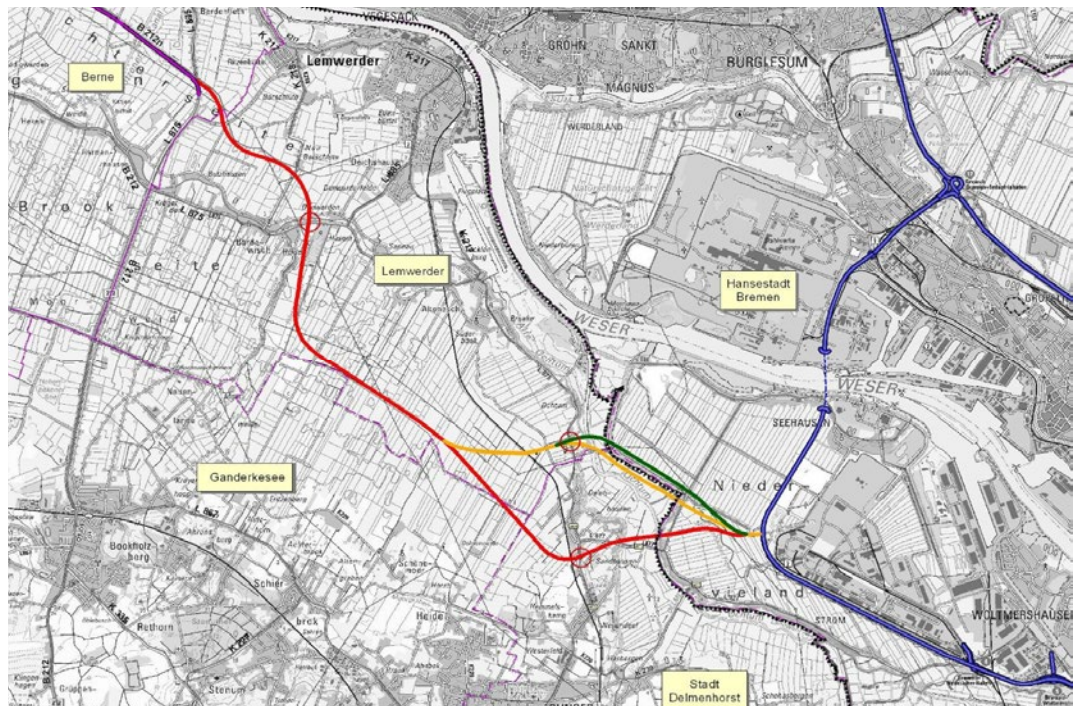
Der Abschnitt von der Anschlussstelle Harmenhausen bis zur Anschlussstelle Bremen-Seehausen ist bereits im bestehenden Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als vordringlicher Bedarf festgestellt. Er ist jedoch derzeit im Rahmen des in der Aufstellung befindlichen neuen Bundesverkehrswegeplanes 2015 erneut in der Bedarfsüberprüfung. Die Mitglieder des Lenkungskreises sind sich darüber einig, dass der ergebnisoffene Variantenvergleich als der nächste Schritt im Planungsprozess und der darauf bezogene Dialogprozess erst gestartet werden wird, wenn das Projekt B212n zwischen Harmenhausen und der A281 als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2015 enthalten ist bzw. sich eine entsprechende Einstufung abzeichnet.

Ich war aufgefordert, eine Konfliktdiagnose durchzuführen und ein Dialogkonzept zu entwickeln und damit diesem Dialogprozesses einen Rahmen zu geben. In diesem Papier halte ich nach enger Abstimmung mit dem Lenkungskreis fest, welcher Gegenstand in welchem Verfahren mit welchen Akteuren im Dialog betrachtet und bewegt werden soll.

Wenn dieser Dialogprozess gestartet werden sollte, wird er von weiteren Beteiligten mit geformt werden. Ich habe eine Serie von Interviews mit potenziellen Beteiligten durchgeführt und deren Sichtweisen kennengelernt. Hier im Text ist eingefügt, welche kritischen Fragen mir bereits bekannt sind, die zu Beginn des Dialoges aufgegriffen und geklärt werden sollten.

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.



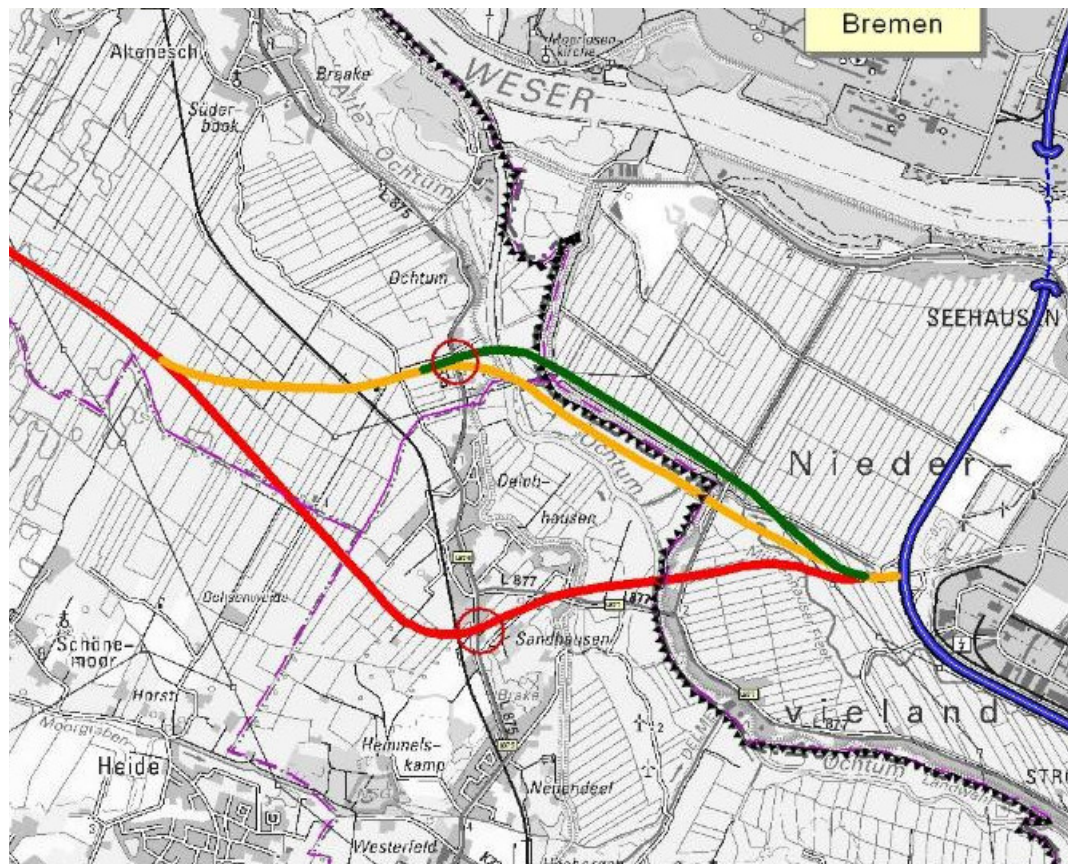
Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV), Geschäftsbereich Oldenburg

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.



Die Trassenführungen dieser Varianten berühren

- in Niedersachsen die
 - die Gemeinde Lemwerder, Landkreis Wesermarsch,
 - die Gemeinde Ganderkesee, Landkreis Oldenburg und
 - die Stadt Delmenhorst (kreisfrei) sowie
- die Freie Hansestadt Bremen.

Diese Gebietskörperschaften einschließlich

- der Landkreise Wesermarsch und Oldenburg und
- des Ortsbeirates Strom sowie des
- Ortsrates Hasbergen

bilden unter Leitung des Geschäftsbereiches Oldenburg des NLSTBV den Lenkungskreis für das Dialogverfahren.

Kritisch hinterfragt wurde in den Interviews,

- ob nicht auch eine Ortsumfahrung Delmenhorst und
- die sogenannten wesernahen Linienführungen

in die nun anstehende Prüfung einbezogen werden müssen.

Der verantwortliche Straßenbaulastträger ist der Ansicht, dass er nachvollziehbar begründen kann, warum die Auswahl (oben) getroffen wurde.

Auch wurde gefragt,

- ob der Eingriff in Natur und Landschaft nicht nur durch diesen 5 km langen Teilabschnitt, sondern durch den gesamten 13 km langen Abschnitt durch einen nachgewiesenen Bedarf begründet werden kann, und,
- ob nicht eine Bestands-Ausbau-Variante für die gesamten 13 km (s. Abb. weiter oben) in die nun anstehende Prüfung einbezogen werden müsse.

Diese Bestands-Ausbau-Variante zu erwägen wird nachdrücklich von Interviewpartnern eingefordert, denn jedwede Trassenalternative im Bereich östlich von Deichhausen wird Schutzgebiete von europäischem Rang tangieren. Dort würde also im Konfliktfall ein Eingriff untersagt, falls eine Alternative vorhanden ist.

Eine sogenannte Null-Variante (= keine Investition) wird üblicherweise in die Abwägung im Rahmen förmlicher Planungsverfahren als Referenz-Fall einbezogen.

Die Null+-Variante war bereits Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Die Null+-Variante (= Bestands-Ausbau-Variante) ist für die gesamten 13 km in die Abwägung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit einzubeziehen. Die NLSTBV ist der Auffassung, dass sie hinreichend begründen kann, dass die Null+-Variante nicht die Ziele der Planung erfüllt.

Stand des Verfahrens und der nächste Planungsschritt

Der als nächstes anstehende formelle Verfahrensschritt für die B212n ist das Planfeststellungsverfahren (dazu unten mehr). In diesem Verfahren wird Baurecht geschaffen. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV) mit ihrem Geschäftsbereich Oldenburg und die Oberste Straßenbaubehörde des Landes Bremen treten im Auftrag des Bundes als Vorhabenträger auf und werden bei den jeweils für die Planfeststellung zuständigen Landesbehörden einen Antrag auf Planfeststellung einreichen, der das Verfahren in Gang setzt.

Ein Raumordnungsverfahren auf niedersächsischer Seite und das Flächennutzungsplanverfahren auf Bremer Seite sind durchlaufen. Die Trasse von Harmenhausen bis Bremen-Seehausen mit der Führung südlich von Deichhausen (rote Line oben in der Karte) ist anschließend durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemäß § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) linienbestimmt worden. Aufgrund von Einwendungen aus Delmenhorst stellte das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr nach Prüfung fest, dass das Raumordnungsverfahren (ROV) nicht zu beanstanden ist.

Kritisch hinterfragt wurde in den Interviews,

- aufgrund welcher Argumente die Einwendungen aus Delmenhorst beiseite gelegt wurden,
- warum der Verfahrenszwischenschritt „ergebnisoffene Variantenprüfung“ überhaupt stattfinden soll, da doch ein Raumordnungsverfahren stattgefunden habe, und,
- warum, obwohl an dem ROV aus Sicht des Landesministeriums nichts zu beanstanden sei, zukünftig eine mehrjährige Bearbeitung umweltfachlicher Untersuchungen durchgeführt werden solle, und,
- ob man angesichts dieses enormen Aufwandes dann nicht den Weg über ein geordnetes Verfahren im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens gehen sollte.

Kritisch hinterfragt wird des Weiteren,

- ob nicht die bereits erfolgte Linienbestimmung durch das BMVI den Freiheitsgrad der nachgeordneten Behörden auf Niedersächsischer und Bremer Seite so weit einengt, dass diese zu einem ergebnisoffenen Variantenvergleich nicht in der Lage sind,
- ob sich das BMVI als der Auftraggeber der obersten Straßenbaubehörden an das Ergebnis der Variantenprüfung halten werde,
- ob nicht die Linienbestimmung durch das BMVI geändert werden muss, wenn eine andere als die Südumfahrung Deichhausens aus dem ergebnisoffenen Variantenvergleich als Favorit hervorgehen sollte, und,
- ob nicht einer solchen erneuten Linienbestimmung vorauslaufend auch der FNP in Bremen geändert und das Raumordnungsverfahren in Niedersachsen erneut durchlaufen werden müssen.

Der verantwortliche Straßenbaulastträger ist der Ansicht, dass er nachvollziehbar begründen kann, warum es erforderlich und möglich ist, eine ergebnisoffene Variantenprüfung durchzuführen.

Hilfreich für die Betroffenen wird sein, nachvollziehbar zu beschreiben, welcher Verfahrensgang bzw. welche Vorgehensweise nach Abschluss der ergebnisoffenen Variantenprüfung vorgesehen ist. Auch scheint erforderlich, dass die Rechtsfolgen und die Beteiligungsmöglichkeiten der Betroffenen in diesen Verfahren sorgfältig erklärt werden.

Planfeststellungsverfahren im Anschluss

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird die Zulässigkeit des Vorhabens überprüft. Es wird überprüft, welche alternativen Trassenführungen und welche alternativen Anschlüsse die Straßenbaubehörden in Erwägung gezogen haben. Es wird überprüft, welche Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten sind und zur welcher Auswahlentscheidung die Straßenbaubehörden gekommen sind.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gibt es ein Konfliktminderungs-Gebot. Die Planfeststellungsbehörde

- gibt allen Trägern öffentlicher Belange (TÖB) Gelegenheit zu Stellungnahmen und allen Betroffenen und den Naturschutzverbänden Gelegenheit zu Einwendungen,
- gibt dem Antragsteller anschließend Gelegenheit zur Planänderung oder Erwidern
- lädt alle formal zu Beteiligten zum Erörterungstermin mit dem Ziel eine Lösung mit dem Vorhabensträger und den Beteiligten unter Beachtung der Rechtslage zu finden.
- Im Anschluss begutachtet die Planfeststellungsbehörde die vorgetragenen Sachverhalte nach der geltenden Rechtslage.
- Sie wägt die widerstreitenden Interessen gegeneinander ab und sucht eine Lösung, bei der kein Beteiligter unverhältnismäßig belastet wird.

Im Anschluss zum Planfeststellungsverfahren besteht die Gelegenheit die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde gerichtlich überprüfen zu lassen.

(vergleiche: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21072&article_id=78247&psmand=135#Planfeststellungsbehörde)

Nach dem ergebnisoffenen Variantenvergleich für das oben beschriebene Teilstück folgt die Ausarbeitung der für die Planfeststellung erforderlichen Unterlagen für die gesamte Neubaustrecke von der Anschlussstelle Harmenhausen bis zur Anschlussstelle Bremen-Seehausen.

„Regelmäßig enthalten die Unterlagen:

- einen Erläuterungsbericht, in dem das Vorhaben beschrieben wird (Notwendigkeit der Maßnahme, technische Einzelheiten, untersuchte Varianten etc.)
- Lage- und Höhenpläne in verschiedenen Maßstäben
- einen landschaftspflegerischen Begleitplan, der die Eingriffe in Natur und Landschaft und die dafür vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufzeigt
- einen Grunderwerbsplan, d. h. einen Lageplan, in dem die benötigten privaten Grundstücksflächen gekennzeichnet sind
- ein Grundstücksverzeichnis, in dem die beanspruchten Flurstücke, der Umfang der Inanspruchnahme und die jeweiligen Eigentümer enthalten sind

- schalltechnische Unterlagen (Lärberechnungen, vorgesehene Schallschutzmaßnahmen)

Hinzu kommen können je nach Vorhaben:

- spezielle Bauwerkspläne bei Brücken, Tunnelstrecken etc.
- Gutachten (Umweltverträglichkeitsstudien, Verkehrsuntersuchungen, Schadstoffgutachten, hydrologische Untersuchungen)

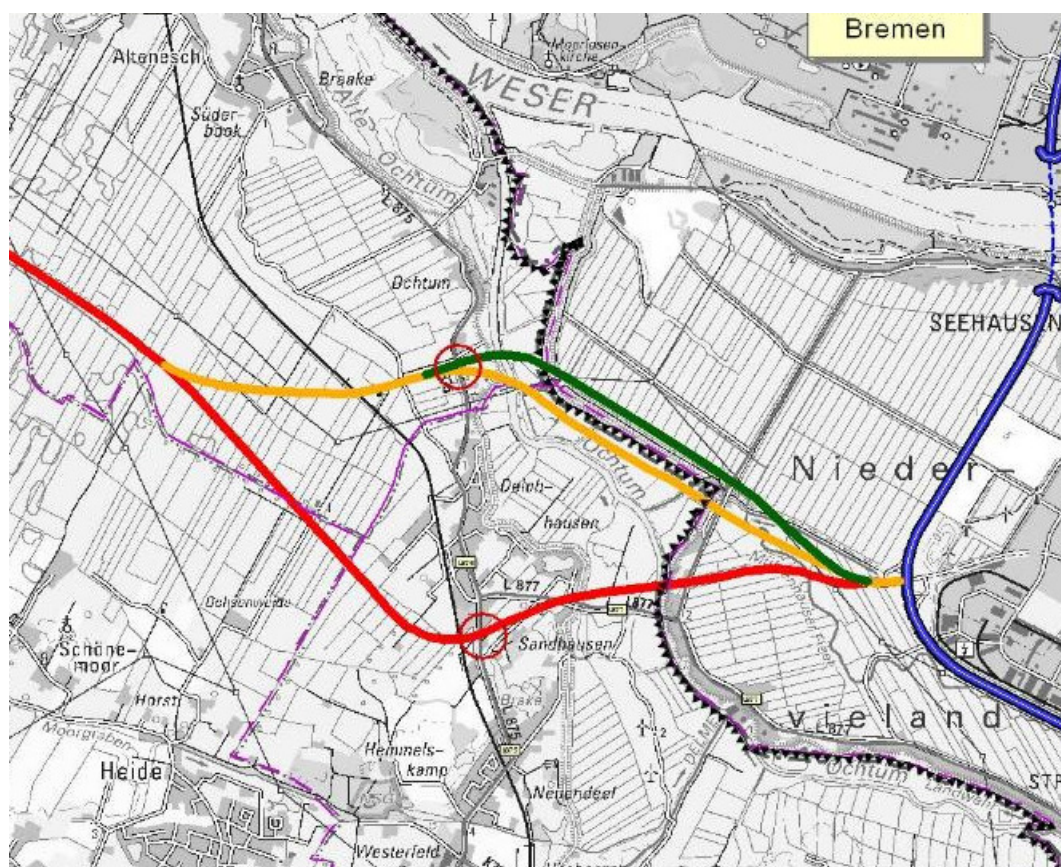
Der Umfang der Unterlagen hängt davon ab, welche Belange von der vorgesehenen Planung berührt sind, welche Auswirkungen sich ergeben und welche Maßnahmen zur Minimierung oder Vermeidung negativer Wirkungen vorgesehen werden.“

(Quelle: https://www.bezreg-detmold.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_-_Verkehr/Planfeststellung___Plangenehmigung/Info_zu_Planfeststellungsverfahren/index.php#planaussehen)

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.



Ziele des Dialogverfahrens

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.

Der Geschäftsbereich Oldenburg der NLSTBV und die oberste Landesstraßenbaubehörde auf der bremischen Seite als Antragsteller müssen vor Einreichung der Planfeststellungsunterlagen eine Entscheidung darüber treffen, welche Trassenvariante und welche Anschlussvariante sie weiter verfolgen wollen. Sie werden bisherige Festlegungen auf einer aktuellen und detaillierteren Datengrundlage überprüfen, da sie die Trassen- und Anschlussvariante gegenüber der Planfeststellungsbehörde vertreten müssen.

Im Rahmen dieser ergebnisoffenen Prüfung

- sollen möglichst alle Sichtweisen und Themen erfasst,
- die Auswirkungen der Trassen- und Anschlussvarianten sachgerecht analysiert und
- die Methoden und die Ergebnisse allgemein verständlich kommuniziert werden.

Die Straßenbaubehörden wollen darüber hinaus

- die Akzeptanz ihrer Ergebnisse durch Information und aktive Mitwirkungsmöglichkeiten im Vorfeld des formellen Verfahrens verbessern und
- eine sachliche Gesprächskultur fördern.

Zur Vermeidung von möglichen Missverständnissen sei hier Folgendes betont:

- In den vorauslaufenden Interviews wurde von den angesprochenen Personen die Möglichkeit, sich im Konsens auf eine Trassen- und Anschlussvariante zu einigen für eher unwahrscheinlich gehalten. Insofern ist ein solcher Konsens über eine Trassen- und Anschlussvariante kein opportunes Ziel des Dialogverfahrens.

- Auch wurde von der Straßenbaubehörde betont, dass sie die Verantwortung für die ergebnisoffene Variantenprüfung und die Einreichung des darauf aufbauenden Antrages auf Planfeststellung trägt. Sie wird die am Dialogverfahren Teilnehmenden über ihr Vorgehen informieren und die Teilnehmenden können das Vorgehen der Straßenbaubehörde kritisch begleiten. Die Anregungen der Beteiligten werden nach Möglichkeit von der Straßenbaubehörde aufgenommen, jedoch kann die Straßenbaubehörde nicht die Verantwortung für die Planung mit den Teilnehmenden des Dialogforums teilen.
- Über den hier skizzierten Dialog hinaus ergibt sich auch das Bedürfnis, sich über die ca. 8 km Straßenneubau von der Anschlussstelle Harmenhausen bis nach Deichhausen hin auszutauschen. Dieser Planungsdiallog wird in der Phase der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung erforderlich, die sich der Phase der hier thematisierten Variantenprüfung anschließt. Die Straßenbaubehörde geht davon aus, dass die Lage der Trasse der ca. 8 km Straßenneubau von der Anschlussstelle Harmenhausen bis nach Deichhausen hin durch das Raumordnungsverfahren abgestimmt ist.

Beteiligte am Dialogverfahren

Da es sich um einen Dialogprozess handelt, der nur in Maßen geplant werden kann, ist die kommunikative Lage im Lenkungskreis immer wieder zu ermitteln und es sind zeitnah und flexibel Konsequenzen daraus zu ziehen. Ein Grundgerüst an Kommunikationsinstrumenten und Dialogformaten jedoch hilft, eine Orientierung für alle Beteiligten zu erzeugen.

Die NLSTBV will der allgemeinen Öffentlichkeit Gelegenheit zur Information geben. Sie hat bereits vor langer Zeit eine

- Projekthomepage zur B212n

eingerrichtet und diese im Jan. 2016 überarbeitet:

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21025&article_id=140007&psmand=135

Der Lenkungskreis hat entschieden, seine Sitzungsprotokolle über diese Projekthomepage zur B212n öffentlich zu machen. Auch ist gesetzt, dass es

- bürgeröffentliche Informationsveranstaltungen geben soll.

Während dieser sollte es Gelegenheit zur Kommentierung geben. Eine Erörterung, die der Sache gerecht würde, kann in der Regel in einem solchen Format nicht erarbeitet, wohl aber präsentiert werden.

Wie der Kreis der potenziell von der Planung Betroffenen gefunden werden und wie diesem Gelegenheit zu Rückfragen und zur Diskussion des ergebnisoffenen Variantenvergleiches gegeben werden soll, ist weiterhin zu definieren. Dieser Kreis sollte Gelegenheit haben am

- Dialogforum teilzunehmen.

Im Lenkungskreis wurde zuvor von einem „Runden Tisch“ bzw. einen Arbeitskreis gesprochen, um diesen Kreis zu bezeichnen. Aufgrund der Themenstellung und der Erfordernis von Fach-Gutachten ist eine Laufzeit von ca. 2 Jahren zu erwarten. Die Arbeitsergebnisse des Dialogforums und der Gutachter sollen veröffentlicht und in den bürgeröffentlichen Informationsveranstaltungen präsentiert werden.

Auch ist gesetzt, dass es

- Fach-Arbeitskreise geben wird,

wie sie während der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen zu anderen Bauvorhaben bereits üblich geworden sind. Die im Rahmen der Konfliktanalyse bereits von mir angesprochenen Fachleute der TÖB haben von sich aus die Mitwirkung in solchen Fach-Arbeitskreise angeboten und erwarten vom Vorhabenträger eine solche Gelegenheit zur Abstimmung des Straßenbauentwurfes im Vorfeld der Antragstellung. Diese Fach-Arbeitskreise werden nicht nur während der Phase der ergebnisoffenen Variantenprüfung / des Dialogforums, sondern auch bis zur Antragstellung bei der Planfeststellungsbehörde weiter arbeiten.

Somit können mit drei Organen die Interessen an der Mitwirkung befriedigt werden. Zwei davon, die bürgeröffentlichen Informationsveranstaltungen und das Dialogforum sollen von dem Lenkungskreis mitverantwortet werden.

Bürgeröffentliche Informationsveranstaltungen

Diese Veranstaltungen sind ein Angebot an interessierte Bürger(innen) und Bürger und Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Vorhabenträgers. Anzuraten ist hier eine pro-aktive Informationsarbeit. Bürgeröffentliche Informationsveranstaltungen ergänzen die Kommunikationsarbeit des Vorhabenträgers in Richtung der Presse und in Richtung der kommunalen Entscheidungsorgane, in der Regel adressiert an die Mitglieder der Verkehrs-, Bau-, Planungs- und Umweltausschüsse.

Gemeinsam mit den Mitgliedern des Lenkungskreises hat der Vorhabenträger ein Interesse daran, die Planung in ihrer Schrittfolge und die jeweiligen Inhalte so sachlich wie möglich zu präsentieren. Bürgerinnen und Bürger und ihre gewählten Repräsentanten sollen gut informiert sein, sich ein Bild machen und eine Meinung bilden können.

In aller Regel kann ein sachlich orientierter Bürger-Dialog über die Planung geführt werden, wenn alle am Dialog Interessierten zusammen daran arbeiten, die Gesprächsregeln für einen solchen einzuhalten. Eine externe Moderation ist zumeist angezeigt. Diese soll darauf hinwirken, dass die Dialogteilnehmer sich verstehen und die Gesprächsregeln eingehalten werden. In der Regel hat es sich bewährt, wenn politische Vertreter hier in solchen Veranstaltungen als Zuhörende auftreten, da sie ihren eigenen Rahmen für die Debatte haben.

Im Rahmen des Dialogverfahrens ist die genaue Anzahl und Häufigkeit der bürgeröffentlichen Informationsveranstaltungen zu klären:

- Wie groß ist das Informationsbedürfnis der Bevölkerung?

- Wie weitgehend ist das Informationsbedürfnis durch die Projekt-homepage zur B212n, durch Sitzungen der Ausschüsse in den Kommunen und deren Dokumentation, durch Auskünfte der aktiv beteiligten Gemeinde- und Kreisverwaltungen bereits befriedigt?
- Zu welchen Fragestellungen ergibt sich ein Diskussionsbedürfnis?
- Welche Fragestellungen werden durch Wahlkämpfe zu Kommunal-, Landes- und Bundestagswahlen zum Gegenstand von Debatten gemacht, bei der erfahrungsgemäß keine Kompromisse gesucht werden?

Der Lenkungskreis kann seine kollektive Intelligenz dazu nutzen, auf diese Fragen eine Antwort zu finden.

Dialogforum

Der Lenkungskreis hat eine Reihe von Betroffenen identifiziert, die im Rahmen der Konfliktanalyse durch mich angesprochen wurde. Das Ziel meiner Interviews war, herauszufinden,

- wie die Konfliktlage wahrgenommen wird und
- wer bereit ist, an einem Dialogverfahren intensiver teilzunehmen.

Der im Interview erfasste Kreis von Organisationen, so das Ergebnis der Konfliktanalyse, wird sich der Erwartung stellen, eigene Zeit in Diskussionen über die Vor- und Nachteile der Trassen- und Anschlussvarianten einzubringen und regelmäßig teilnehmen. Im Dialogforum werden voraussichtlich folgende Organisationen durch Repräsentant(inn)en vertreten sein:

- Die oben aufgezählten Kommunen und
- Landkreise,
- auf Bremer Seite auch der Ortsbeirat Strom,
- der Ortsrat Hasbergen,
- die IG B212 freies Deich- und Sandhausen,
- die BI Bookholzberg,
- die IG für ein ruhiges Dorf Deichhausen,
- Wir in Bookholzberg e.V. (WIB),
- der Orts- und Heimatverein Schönemoor,
- der Ortsverein Elmeloh-Almsloh,

- die Oldenburgische IHK,
- die Handelskammer Bremen,
- die GVZ Entwicklungsgesellschaft mbH,
- der 1. Oldenburgische Deichband,
- der Entwässerungsverband Stedingen,
- der Ochtumverband,
- die Landwirtschaftskammer Oldenburg,
- die Kreislandvolkverbände der beiden Landkreise,
- die Umweltverbände* und
- die beiden Landesstraßenbaubehörden.

* Die mündliche Einladung an die Umweltverbände ist ergangen, über ihre Teilnahme wollen diese nach Eingang einer schriftlichen Einladung entscheiden.

Hier zwei zentrale Ergebnisse der Gespräche im Rahmen der Konfliktanalyse (entnommen aus dem Protokoll zur Lenkungskreissitzung vom 08.12.15):

„

- Ein intensiver und ergebnisorientierter Dialog erfordert einen definierten und geschützten, nichtöffentlichen Rahmen, wo mit einem festgelegten Personenkreis klare Regeln und Verabredungen getroffen und Ergebnisse erarbeitet werden können. Die Ergebnisse bzw. der Dialogverlauf sollten daraufhin umgehend veröffentlicht werden, um die Argumentationen und Ergebnisse nachvollziehbar zu machen.
- Ein gemeinschaftlicher Konsens wird angesichts des langen vorausgelaufenen Diskussionsprozesses, der zahlreichen Problempunkte und der unterschiedlichen Betroffenheit für eher unwahrscheinlich gehalten. Es gibt bei solch großen Projekten zwangsläufig „Gewinner“ und „Benachteiligte“. Wesentlich ist aber, dass alle Beteiligte an dem Entscheidungsprozess mitwirken und erfahren können, welche Kriterien warum herangezogen werden, wie Anregungen in den Prozess eingebunden werden und wie die jeweilige Bewertung / Gewichtung erfolgt. Aufgrund dieser Transparenz kann zumindest die Komplexität und Sachgerechtigkeit der Entscheidung vermittelt werden; die persönliche Betroffenheit wird damit hingegen nicht gelöst.“

Wenn also der Vorhabenträger vertreten durch die Landesstraßenbaubehörden gemeinsam mit den Beteiligten im Lenkungskreis ein Dialogforum einberuft, um Konflikte um den Trassenneubau im Vorfeld einer Antragstellung bei der Planfeststellungsbehörde durch Gespräch mit Betroffenen, Umweltverbänden und TÖB zu minimieren, ist im Laufe des Prozesses zu definieren:

- Welche Fragestellung verdient besondere Aufmerksamkeit? – Absehbar liegt der Untersuchungsschwerpunkt insbesondere auf den Schutzgütern Mensch, Wasser und Natur. Dazu kommt die Betroffenheit der Landwirtschaft vor Ort und die großräumiger zu fassende Betroffenheit der Pendler-, Einkaufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehre und Wirtschaftsverkehre und die Betroffenheit der Siedlungen, durch welche sich, wie in Verkehrsprognosen darzustellen ist, die Verkehre bewegen.
- Welcher Gesprächsbedarf ergibt sich in den jeweiligen Themenfeldern? – Absehbar besteht der größte Gesprächsbedarf bei den Fragen des Naturschutzes und des Lärmschutzes.
- Wie weit auseinander liegen die Interessen der Beteiligten? – Absehbar liegen die Interessen weit auseinander, sodaß (siehe oben) die Erwartung besteht, dass eine Einigung nicht erzielt werden kann. Hier ist also im Prozess zu klären, wie viel Arbeit alle Beteiligten zu investieren bereit sind, um sich einander anzunähern, bevor von externer Seite, konkret durch die Genehmigungsbehörde eine Entscheidung gefällt wird.

Hier ist die Moderation gefragt, eine inhaltliche Struktur zu entwickeln, die sich einerseits auf die fachlich erforderlichen Gegenstände und andererseits auf die Gesprächsbedürfnisse der Beteiligten bezieht. Der Lenkungskreis kann seine kollektive Intelligenz und seinen Blick auf das Ganze dazu nutzen, bei der Klärung dieser Fragen mitzuwirken. Die Beteiligten im Lenkungskreis sind aber zugleich auch Beteiligte im Dialogforum, haben eigene inhaltliche Interessen und fokussieren auf bestimmte Einzelpunkte. Die Moderation, die im Dialogforum und in den Bürgerinformationsveranstaltungen ihre Unabhängigkeit und Allparteilichkeit wahren muss, kann nur dann von der Beratung durch den Lenkungskreis profitieren, wenn die Beteiligten die beiden Ebenen erfolgreich trennen können.

Fach-Arbeitskreise

Die Fach-Arbeitskreise gestaltet der Vorhabenträger in alleiniger Verantwortung. Der Lenkungskreis kann hierzu Empfehlungen abgeben. Eine Moderation solcher Fach-Arbeitskreise ist in der Regel nicht erforderlich. Die Mitwirkung in Fach-Arbeitskreisen wird seitens der Landesstraßenbaubehörden gegenüber den TÖB und Verbänden offen angeboten. Die Fach-Arbeitskreise bleiben nach Abschluss des Dialogforums absehbar bestehen und wirken (möglicherweise in leicht veränderter Zusammensetzung) nach der abgeschlossenen Variantenprüfung auch bei der späteren Entwurfsarbeit mit. Zur Vermeidung von Missverständnissen sei auch hier betont, dass der Vorhabenträger die Verantwortung für die von ihm zu erarbeitenden Pläne nicht mit den Mitgliedern der Fach-Arbeitskreise teilt. Die Mitwirkung in diesen Fach-Arbeitskreisen gibt Gelegenheit zum Dialog.

Die Erkenntnisse der Fach-Arbeitskreise können und sollen im Dialogforum diskutiert werden. Insofern entlasten die Fach-Arbeitskreise die Laien, die im Dialogforum mitwirken, in dreierlei Hinsicht:

- Die Laien müssen sich nicht umfangreich fachkundig machen,
- sie müssen nicht so weit ins Detail einsteigen und
- müssen sich nicht an der Begleitung der gutachterlichen Arbeit und der späteren Entwurfsarbeit beteiligen.

Jedoch wird hier zu klären sein, wie glaubwürdig die Interessen der Beteiligten aus dem Dialogforum im Rahmen der Fach-Arbeitsgruppen aufgegriffen werden. Die oben skizzierte Zuarbeit der Fach-Arbeitskreise hin zum Dialogforum kann nur dann erfolgreich sein, wenn die Beteiligten im Dialogforum Vertrauen aufbringen. Gespräche im Rahmen des Dialogforums werden hilfreich sein, um zu klären, welche vertrauensbildenden Maßnahmen erforderlich sind.