

Jens Stachowitz
Kommunalberatung

Liebigstraße 40
44139 Dortmund

Telefon
(02 31) 9 12 21 37

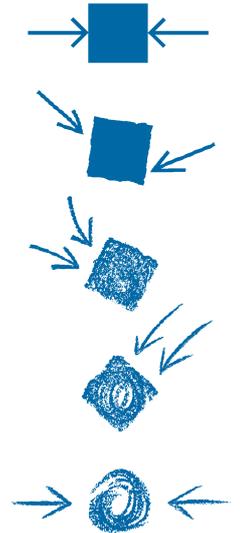
Telefax
(02 31) 9 12 21 38

E-Mail
office@stachowitz.de

Internet
www.stachowitz.de

Moderation
Prozessbegleitung
Vermittlung

Dipl.-Ing.
Raumplanung
Organisationsentwickler



Dialogforum zur B212n

Dokumentation des dritten Treffens am 13.02.2017

Dortmund, den 17. Februar 2017

Dialogforum zur B212n

Dokumentation des dritten Treffens am 13.02.2017

Gliederung

	Seite
Vorbemerkung	2
Begrüßung und Einführung	3
Ziele für das dritte Treffen	3
Rückblick auf das zweite Treffen am 13.06.16	3
Entwicklungen seit dem zweiten Treffen	4
Antworten des WM auf Fragen aus dem Kreis der Teilnehmenden	5
Bundesverkehrswegeplanung	8
Verkehrsuntersuchung	10
Verwendung der Verkehrsprognose	12
Das 4. Treffen zum Thema „Landwirtschaft und Hochwasserschutz“	13
Bilanz des Treffens	14

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 dritten Treffens am 13.02.2017

Begrüßung und Einführung

Der Moderator, Jens Stachowitz, begrüßte die rund 40 Teilnehmenden und die Gäste aus dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen im Begegnungszentrum Lemwerder herzlich und skizzierte die Ziele für dieses dritte Treffen.

Ziele für das dritte Treffen

Die Zielvorstellungen für dieses dritte Treffen wurden im Dialogforum vom 26.09.2016 formuliert (siehe Dokumentation S. 7f):

- Wir besprechen das Untersuchungsdesign der Verkehrsuntersuchung. Die Teilnehmenden können Anregungen geben, bevor die Untersuchung durchgeführt wird.

Der Moderator fügte folgende Fragen / Zielvorstellungen hinzu:

- Wir verabredeten im ersten Treffen das Thema „Verkehr und Siedlungsentwicklung“. Wann und wie werden die Aspekte der Siedlungsentwicklung in dem Variantenvergleich angesprochen?
- In welchem Stand sind die Arbeiten zu den Umweltuntersuchungen?
- Welche Anregungen zu den Umweltuntersuchungen sind eingegangen und welche wurden berücksichtigt?

Rückblick auf das zweite Treffen am 26.09.16

Die Umweltfachleute, so der Moderator, haben ausführlich und verständlich vorgetragen. Der Dialog sei sachlich verlaufen. Zu der Dokumentation, die er vorgelegt habe, seien keine Kommentare eingegangen. – Auch aus der versammelten Runde wurden keine Kommentare vorgetragen.

Entwicklungen seit dem zweiten Treffen

Herr Mannl, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg (NLStBV-OL), trug vor. Seine Behörde habe die Vorarbeiten für die Variantenuntersuchung weiter vorangetrieben. Eine Aktivität sei die Vergabe der Verkehrsuntersuchung, deren Vorgehensweise später vorgestellt werde.

Herr Briem, NLStBV-OL, stellte dar, dass die Kartierungen für die Umweltuntersuchungen nicht wie ursprünglich beabsichtigt Teil einer europaweiten Ausschreibung geworden sind, sondern getrennt ausgeschrieben wurden, damit die Arbeiten möglichst schnell beginnen können. Er erwarte derzeit die Angebote von vier Büros und wird darauf hinwirken, dass im Frühjahr mit der Kartierung begonnen werden kann. In der Presse sei bereits eine formelle Ankündigung erfolgt, die darauf hinweist, dass die Kartierung das Betreten von Grundstücken erfordere und die Beauftragten der Behörde dazu berechtigt seien. Herr Clausen regte an, dass die betroffenen Grundstücke in einer Karte, nicht nur in einer Liste dargestellt werden. Diese Karte, so Herr Mannl, sei in Arbeit und werde nach Fertigstellung auf der Projekthomepage der B212n zur Verfügung stehen.

Herr Briem ergänzte, dass zu den Umweltuntersuchungen seit dem letzten Treffen keine Anregungen bei ihm eingegangen seien.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist einen entscheidenden Schritt weiter gekommen, so Herr Mannl. Dazu gäbe es später ein Referat.

Er habe zur Kenntnis bekommen, so der Moderator, dass ein Bebauungsplanverfahren im Bereich der Südumfahrung von Deichhausen im Gange sei. Herr Brünjes, Stadt Delmenhorst stellte dar, dass ein privater Investor Wohnstätten für den Fremdenverkehr plane und einen diesbezüglichen Antrag gestellt habe. Der Zusammenhang zur B212n werde im Verfahren behandelt und die NLStBV-OL werde als Träger öffentlicher Belange beteiligt sein. Herr Mannl stellte dar, dass die B212n mit ihrer Südumfahrung aufgrund des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens von 2009 derzeit aktuelles Ziel der Landesplanung sei, das bei der kommunalen Bauleitplanung beachtet werden muss.

Herr Clausen trug eine Beschwerde vor: Herr Präsidenten Stuke der Oldenburgische Industrie- und Handelskammer wurde in der Presse mit der Behauptung zitiert, dass „schon bald täglich 15000 Fahrzeuge die B212n nutzen“ würden. Dies sei, so Herr Clausen, mit ihm bislang bekannte Verkehrsprognosen nicht zu belegen. – Herr Jahn, Oldenburgische Industrie- und Handelskammer, bestätigte die Kenntnisse aus den Prognosen. Er entgegnete, dass die IHK eine Pressemeldung zur Ortsumgehung Berne am 08.12.2016 verfasst habe, aus der diese behauptete Verkehrsmenge von 15.000 KFZ/Tag nicht hervorgehe. Er habe den verantwortlichen Redakteur darauf hingewiesen, aber anders als Herr Clausen in einem Schreiben an die IHK forderte, keine öffentliche Richtigstellung durch die Redaktion eingefordert.

Antworten des WM auf Fragen aus dem Kreis der Teilnehmenden

Der Moderator hatte dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen (MW) folgende Fragen aus dem Kreis der Teilnehmenden übermittelt:

- [Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde ein Variantenvergleich durchgeführt.] Warum findet erneut ein Variantenvergleich statt?
- Wird die vom Ministerium vorgegebene Vorgehensweise zu einem rechtssicheren Ergebnis führen?

Herr Wagner, Leiter des Referates 41 im MW, trug vor (Die PPT-Charts sind im Anhang).

Er beschäftigte sich zunächst mit der Kritik, dass die Befassung des MW mit Einwendungen der Stadt Delmenhorst über die zusammenfassende Einschätzung des Ministers in einem Brief (10/2014) hinaus nicht dokumentiert worden ist. Kritiker des Vorgehens sehen hier fehlende Transparenz. Sein Haus habe im Jahr 2014 eine sorgfältige Prüfung der Argumente der Stadt Delmenhorst vorgenommen und dem Minister übergeben. Das Ergebnis der Prüfung war, dass im Rahmen des Raumordnungsverfahrens keine Fehler gemacht wurden und das Ergebnis der Variantenprüfung bestätigt wurde. Der Minister wollte diese Botschaft nicht als letztgültige Antwort an die Beteiligten im Planungsraum übermitteln und war

besorgt, dass auch über die Prüfung selbst weiter gestritten würde. Der Minister suchte ein Vorgehen, das allen Beteiligten ein Angebot macht. Da im Planfeststellungsverfahren, das als nächster Schritt auf das Raumordnungsverfahren folgt, ohnehin eine Variantenprüfung angezeigt sei, schien es ratsam, die inhaltlichen Fragen auf der Grundlage neuerer Daten und in erheblich größerer Detailtiefe im Rahmen eines Dialogverfahrens zu behandeln. Die von der Stadt Delmenhorst präferierte Trasse und Anschlussvariante ist Teil der zu untersuchenden Varianten und wird nach den gleichen Kriterien beurteilt wie alle anderen Trassen- und Anschlussvarianten. Herr Wagner betonte, dass spätestens im Planfeststellungsverfahren oder anschließend in der gerichtlichen Prüfung des Planfeststellungsbescheides die Frage der Planungsalternativen wieder aufgerufen werde. Insofern wäre der jetzt stattfindende ergebnisoffene Variantenvergleich ein Beitrag zur Rechtssicherheit der Planung.

Folgende Fragen zum Planungsprozess und zu dessen Rechtsverbindlichkeit beantwortete Herr Wagner (vgl. Chart 3 – 5) wie folgt:

- Kann es trotz bereits erfolgter Linienbestimmung einen ergebnisoffenen Variantenvergleich geben? – Die Linienbestimmung ist ein behördeninterner Akt des Bundes und bindet die unabhängige Planfeststellungsbehörde nicht. Der Variantenvergleich muss ergebnisoffen sein, damit er zu mehr Rechtssicherheit führt. [Der Planverfasser weist der Planfeststellungsbehörde mit der Variantenprüfung nach, dass er das Gebot, die konfliktärmste Lösung zu suchen, befolgt hat.]
- Wird sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an das Ergebnis halten? – Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Zulässigkeit des Vorhabens. Die Straßenbauverwaltung des Bundes hat also ein Eigeninteresse daran, die Trasse zu wählen, die sich als die konfliktärmste herausstellt.
- Bedarf es einer neuen Linienbestimmung bzw. eines neuen Raumordnungsverfahrens (ROV) und wäre es nicht besser, gleich über ein neues ROV zu gehen? – Ein neues ROV anzustreben sei nicht sinnvoll, weil die daran zu behandelnden Fragen ohnehin im Planfeststellungsverfahren diskutiert werden. Jedoch werde bei verändertem Trassenverlauf [also bei einer Nordvariante] geklärt werden müssen, ob die Ziele der Raum-

ordnung erreicht werden. Da sowohl die Südvariante als auch die Nordvarianten die Wesermarsch erschließen, sehe er diesbezüglich keine Hinderungsgründe. [Die anderen Fragestellungen sind alle Gegenstand der Gutachten / Bewertungen im Rahmen des Variantenvergleichs.] Ob es im nächsten Planungsschritt quasi rückwirkend einer neuen Linienbestimmung [bei einer Nordvariante] bedürfe, sei offen. Rein inhaltlich mache es wenig Sinn, weil zum einen nur eine behördeninterne Wirkung von der Linienbestimmung ausgeht und weil in diesem aktuellen Arbeitsschritt ein Gesehenvermerk, also eine Zustimmung des Bundesministeriums zu den einzureichenden Planunterlagen, erforderlich ist.

- Warum wird trotz abgeschlossenem ROV eine mehrjährige umweltfachliche Untersuchungen durchgeführt? – Das liegt in dem erforderlichen Detaillierungsgrad für ein Planfeststellungsverfahren. Die Raumordnung befasst sich auf der Ebene von Plänen im Maßstab 1:25.000, höchstens im Maßstab 1:10.000 (1 cm Plan repräsentiert 100 m Erdoberfläche) mit den Fragen der Raumordnung. Die Planfeststellung nutze den Maßstab 1:1.000 und berücksichtige viele örtliche Fragestellungen, die auf der Ebene der Raumordnung nicht wahrgenommen werden (können).
- Kann der beschrittene Weg zu einem rechtssicheren Ergebnis führen? – Die Erfassung und Dokumentation des Zustandes des Planungsraumes und die Prognose der Wirkungen erlaubt der Planfeststellungsbehörde die Beurteilung der Zulässigkeit des Vorhabens. Selbst wenn es im ROV Fehler gegeben haben sollte, wären diese im Planfeststellungsverfahren „heilbar“. Der Variantenvergleich werde vor der Erstellung der Antragsunterlagen durchgeführt, damit später aufwendig zu erstellende Pläne nur für die konfliktärmste Lösung gefertigt werden. Das Planfeststellungsverfahren sieht zwingend eine Beteiligung der Öffentlichkeit vor. Es bestehen Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss durch Klage vor dem Ober- bzw. dem Bundesverwaltungsgericht.

Herr Wagner betonte, dass dieser ergebnisoffene Variantenvergleich und der Dialog darüber allen Beteiligten die Gelegenheit gäbe, mit dem Vorhabenträger zu kommunizieren und die Planung zu optimieren. Die Auswertung des Dialoges zur A33 habe gezeigt, dass diejenigen, die dieses Dialogangebot über das „Wie“ nicht

genutzt haben, weil sie grundsätzlich gegen dieses Straßenbauvorhaben [und damit gegen die Ob-Entscheidung des Bundestages] eingestellt waren, sich einer Einwirkungsmöglichkeit beraubt hätten. Die anderen Beteiligten zeigten sich froh, dass eine Optimierung des Bauvorhabens gelungen ist. Herr Wagner lud auch die Umweltverbände, die nicht im Raum saßen, noch einmal herzlich ein, von dem Dialogangebot zur B212n Gebrauch zu machen.

Rückfragen / Diskussion

Der Vertreter der Stadt Delmenhorst erklärte auf Rückfrage, dass die Stadt Delmenhorst die damalige Kritik am Raumordnungsverfahren Interessierten auf ihrer Homepage zur Verfügung stelle. Die Stadt jedoch sähe in dem nun anlaufenden ergebnisoffenen Variantenvergleich die Möglichkeit, alle damals benannten inhaltlichen Fragen abzuarbeiten.

Durch Wortmeldungen aus den Orten Deichhausen, Strom und Bookholzberg kam zum Ausdruck, dass die Wirkungen der B212n bzw. der verschiedenen Anschlussvarianten in diesen Orten sehr genau betrachtet werden. [Diese zu ermitteln sind Gegenstand des Verkehrsgutachtens, das später im Ablauf zum Thema wurde.]

Bundesverkehrswegeplanung

Den Prozess der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2030) erläuterte Herr Feldmann, Ref. 41 im MW, (siehe PPT-Charts in der Anlage). Er ging auch auf die Frage ein, warum es zu einer Ab- und Aufwertung der B212n kam.

Der BVWP 2030 ist ein Investitionsplan der Bundesregierung. Der Bundestag hingegen beschließt Ausbaugesetze für Straßen, Schienenstrecken und Wasserstraßen des Bundes. Diese sind der Planungsauftrag für die nachgeordneten Dienststellen des Bundes bzw. die DB Netz AG. Mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird generell nur über das „Ob“ der Maßnahme entschieden. Dieser gesetzlich festgestellte Verkehrsbedarf darf bei der Planung und Linienführung nicht in Frage gestellt werden. [Der Bundestag ist also in dieser Frage die Letztinstanz.] Die darauf folgende Planung beschäftigt sich ausschließlich mit dem „Wie“.

Die gesetzliche Grundlage für den Neubau von Bundesfernstraßen ist das Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) mit der Anlage „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“. Diese bezieht sich auf den BVWP 2030, jedoch sind die Abgeordneten frei, Änderungen vorzunehmen. In dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die B212n ab Harmenhausen mit „vordringlichem Bedarf“ (VB) dokumentiert. Nachdem die B212n im Entwurf des BVWP 2030 als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) dargestellt wurde, hat das Land Niedersachsen eine Stellungnahme abgegeben und eine Höherstufung im BVWP 2030 auf „vordringlichen Bedarf“ bewirkt. Der Abschnitt auf Bremer Stadtgebiet ist im BVWP 2030 und im Bedarfsplan als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) eingestuft. Inhaltlich mache dies keinen Sinn [und die Beteiligten im Raum erklärten sich dies als einen redaktionellen Fehler]. Praktisch sei diese unterschiedliche Einstufung dieser beiden Abschnitte dieses zusammenhängenden Projektes kein Problem, so Herr Feldmann, da für beide ein Planungsauftrag vorliege und der Bund frei ist, die Finanzmittel für den Anschluss bis hin zur A281 zur Verfügung zu stellen. Herr Feldmann erläuterte, dass das BMVI mit der Angabe „vordringlicher Bedarf“ (VB) zum Ausdruck bringe, dass die geplanten Finanzmittel ausreichen werden, alle Maßnahmen dieser Kategorie zu bauen. Sobald eine Maßnahme dieser Kategorie nicht so schnell realisiert wird wie angenommen, rücken die Maßnahmen der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) nach. Diese Maßnahmen hießen früher [informell] „Planungsreserve“, wurden offiziell der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ (VB) zugeordnet, jedoch im BVWP und im Bedarfsplan nicht als „Planungsreserve“ gekennzeichnet.

Das Fernstraßenausbaugesetz, so Herr Feldmann, lege die Lage der Trasse nur grob und die Anzahl und die Standorte der Knotenpunkte überhaupt nicht fest. Jedoch ist die Anzahl der Fahrspuren auf zwei (eine pro Richtung, ggf. eine zweite in jeweils einer Richtung (2+1-Lösung)) durch das Gesetz fixiert. Das Bundesverkehrsministerium darf nur in Ausnahmefällen davon abweichen. Die gesetzliche Grundlage ist § 6 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG).

Rückfragen / Diskussion

Beteiligte wollten wissen, ob der Bundestag von dem BVWP abweichende Entscheidungen träge. Herr Wagner bestätigte dies. Der Be-

darfsplan des Bundes bedürfe der Zustimmung des Bundesrates, die durch Verhandlungen vorbereitet wird. Auch die Abgeordneten im Verkehrsausschuss des Bundestages debattierten den Ausbauplan und nähmen Veränderungen vor, die zur Zustimmung einer politischen Mehrheit im Bundestag führen.

Verkehrsuntersuchung

Herr Theo Janßen, Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, erläuterte die Vorgehensweise bei der anstehenden Verkehrsuntersuchung für die B212n. Herr Janßen hat sehr ausführliche Unterlagen bereitgestellt (siehe PPT-Charts in der Anlage), weswegen hier nur die Kernpunkte wiedergegeben werden:

- Die Untersuchung basiert auf neuesten Prognosen des Bundes für den BVWP 2030 und weiteren noch zu erstellenden Prognosen für die Entwicklung des Betrachtungsraumes rund um Bremen. Diese umfassen unter anderem die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung. Auch fließen aktuelle Erhebungsdaten aus den letzten Jahren in das Modell ein.
- Das von seinem Unternehmen bereitgestellte Verkehrsmodell wird für den Verkehrsentwicklungsplan Bremen und Verkehrsmaßnahmen in Bremen (z.B. den Autobahnring) benutzt. Insofern stellt die Verkehrsuntersuchung für die B212n eine Fortsetzung von Arbeiten dar, die eine solide Basis für die neue Prognose darstellen und die Gelegenheit zur Optimierung der Prognose beinhalten.
- Gegenüber dem bislang erstellten Bremer Verkehrsmodell, das sich weit in das Umland von Bremen (z.B. bis Bremerhafen und Wilhelmshaven) erstreckt, werden die Betrachtungen im Planungsraum der B212n, also in Lemwerder, Ganderkesee und Delmenhorst deutlich detaillierter durchgeführt. In etwa wird die Auflösungsgenauigkeit (konkret die Anzahl der Verkehrszellen) auf etwa das Doppelte erhöht.
- Ein kleiner Teil der erforderlichen Datenerhebungen und Prognosen, die als Eingangsdaten dienen werden, ist bereits erstellt. Ein Zeitpunkt für die Fertigstellung des Verkehrsgutachtens kann heute von IVV nicht benannt werden. Sobald die laufenden Arbeiten Dritter vollständig abgeschlossen und die

Ergebnisse an IVW übergeben sind, werden vier bis fünf Monate Bearbeitungszeit erforderlich sein.

- Die Variantenuntersuchung wird die drei Trassenvarianten und die drei Anschlussvarianten der B212n beinhalten. Da die beiden Nordtrassen sich nur durch ihre Lage vor oder hinter der Landesgrenze zu Bremen unterscheiden, sind keinerlei verkehrstechnische Unterschiede zu erwarten. Insofern reduziert sich die Anzahl der Prognosefälle auf sechs. Sie werden mit dem Prognose-Null-Fall, also der Prognose des Verkehrsgeschehens im Jahr 2030 ohne den Bau der B212n verglichen.
- Für die Prognose des Verkehrsgeschehens im Jahr 2030 werden Annahmen darüber getroffen, welche Maßnahmen im Verkehrsbereich (ÖPNV, Straßen, Radwege) in dem gesamten Betrachtungsbereich des Bremer Verkehrsmodells bis dahin umgesetzt wurden, also die Verkehrsmittelwahl und die Wegewahl im Jahr 2030 beeinflussen werden.

Rückfragen / Diskussion

Beteiligte wollten wissen, wie verlässlich die Prognosezahlen sein werden.

Herr Janßen, IVW, und Herr Joachim Delfs, NLStBV-OL, gaben dazu Auskunft:

- Die Ergebnisse der Prognosen werden sich von den bisherigen Prognosen unterscheiden. Das liegt im Wesentlichen an den überarbeiteten Prognosen zur Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung, aber auch an dem neuen Prognosehorizont 2030 (vorher 2025).
- Nach vielen Jahren Arbeit mit Prognosen schenken beide den Prognosen großes Vertrauen. Die Prognosen sind sehr zuverlässig bei der Einschätzung der Größenordnung der Verkehrsmengen, die für die Dimensionierung der Baumaßnahme (Anzahl der Fahr- und Abbiegespuren z.B.) und zur Bemessung der Schallschutzmaßnahmen gebraucht werden.
- Die Prognosen geben nur die Belastung im Prognosejahr (hier 2030) wieder, keinen Verlauf in der Zeit bis dahin. Auch ist ein direkter Vergleich mit Erhebungsdaten nicht angezeigt, weil die Prognose einen Jahresmittelwert errechnen, eine Erhebung in der Regel nur einen Tag umfasst.

- Die Verkehrsprognosen basieren auf anderen Prognosen, die so nicht eintreten müssen. Etwa könne die Wirtschaftsentwicklung tatsächlich anders verlaufen. Dem begegnet die Verkehrsplanung mit regelmäßigen Updates der Prognosen. Herr Janßen hält einen Fünfjahreszyklus für angemessen. Unvorhersehbare Ereignisse wie den Mauerfall könne die Verkehrsplanung nur durch neue Prognosen in Ihre Modelle einbeziehen.

Wie viele KFZ auf der zweistreifigen zukünftigen B212n abgewickelt werden können, wollte Herr Janßen mangels konkreter Daten über die Verkehrsmengen, Anteile von LKW und PKW, gefahrenen Geschwindigkeiten und Tagesganglinien nicht sagen. Er stellte auch dar, dass tatsächlich mehr Fahrzeuge abgewickelt werden als die Richtlinien darstellten. [Dies liegt in der Regel hauptsächlich an der Unterschreitung von Sicherheitsabständen.] Ob also ein Prognosefall mit einem Vollanschluss in Deichhausen den 4-streifigen Ausbau der B212n zwischen Deichhausen und der A281 erfordert, muss bis auf Weiteres offen bleiben.

Eine Teilnehmerin wies darauf hin, dass im GVZ noch viele Potenzialflächen für die Ansiedlung von Firmen und Arbeitsplätzen vorhanden sind. Sie fürchte einen deutlichen Anstieg der LKW-Fahrten und der Fahrten mit dem PKW. Herr Janßen antwortete, dass die Strukturprognose sich mit der wirtschaftlichen Entwicklung befasse und die Auswirkungen im Verkehrsmodell abgebildet werden.

Verwendung der Verkehrsprognose

Herr Sebastian Mannl, NLStBV-OL, skizzierte, wie die Prognosezahlen aus der Verkehrsuntersuchung in den Variantenvergleich eingehen (siehe PPT-Charts in der Anlage):

- Immissionsschutz entlang der Trasse – Der Lärm und die Luftschadstoffe werden von Fachbüros prognostiziert und nach durch Gesetze, Verordnungen und Gerichtsurteile vorgegebenen Beurteilungskriterien begutachtet.
- Betrachtung des nachfolgenden Netzes – Die Reichweite der Auswirkungen der Baumaßnahmen wird seit einigen Jahren daran bemessen, bis wohin eine Erhöhung der Verkehrsmen-

gen eine Pegelerhöhung beim Lärm von größer 0,2 dB(A) zur Folge hat.

- Veränderung der Fahrzeiten – Für einzelne Orte wird ermittelt, wie groß der Vorteil bei den Fahrzeiten (etwa von Lemwerder, Deichhausen, Delmenhost-Mitte zu den Arbeitsplätzen oder zum Einkaufen in Bremen) ist. Dies führt u.a. zur Veränderung der Nachfrage von Bauplätzen für Wohnen, Einzelhandel und Gewerbe.
- Differenzierung der Wirkungen – Sowohl die positiven (wie die erwähnten Fahrzeitgewinne) als auch die negativen Auswirkungen werden dargestellt. Diese sind je nach Anschlussstelle sehr unterschiedlich.
- Nutzen / Kosten des Vorhabens – Das Vorhaben muss auch in der Phase der Entwurfsplanung einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen werden. Die Verkehrsuntersuchung liefert dafür wichtige Ausgangsdaten.

Rückfragen / Diskussion

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass die Beurteilung von Wirkungen auf den Planungsraum, die nicht anhand von durch Gesetze, Verordnungen und Gerichtsurteile vorgegebenen Beurteilungskriterien begutachtet werden können, einen großen Diskussionsbedarf auslösten. Er regte an, dass die Kommunen dabei einbezogen werden.

Das 4. Treffen zum Thema „Landwirtschaft und Hochwasserschutz“

Das nächste Treffen wird voraussichtlich im Spätsommer 2017 stattfinden.

Die Landwirtschaftskammer wird im Auftrag der NLStBV-OL ein agrarstrukturelles Gutachten anfertigen. Dafür gibt es ein mit der Landwirtschaftskammer abgestimmtes Vorgehen. Im vierten Treffen kann dann der Stand der Arbeiten berichtet werden.

Betreffs des Hochwasserschutzes werde seine Behörde demnächst mit den Zuständigen Kontakt aufnehmen und das Vorgehen abstimmen. Im vierten Treffen kann dann der Stand der Arbeiten berichtet werden.

Bilanz des Treffens

Die Teilnehmenden zeigten sich zufrieden mit dem Verlauf und dem Ergebnis dieses Treffens. Es seien viele Informationen vermittelt worden. Der Moderator dankte den Teilnehmenden, den Referenten, dem Haus für die Unterstützung und der Gemeinde für die Bewirtung. Die Teilnehmenden applaudierten.