

Jens Stachowitz
Kommunalberatung
Liebigstraße 40
44139 Dortmund

Telefon
(02 31) 9 12 21 37

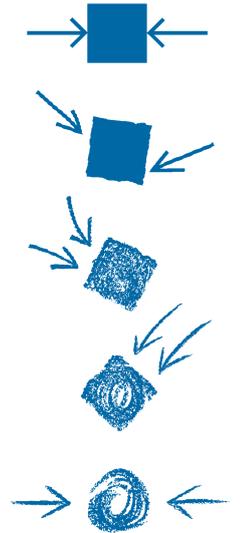
Telefax
(02 31) 9 12 21 38

E-Mail
office@stachowitz.de

Internet
www.stachowitz.de

Moderation
Prozessbegleitung
Vermittlung

Dipl.-Ing.
Raumplanung
Organisationsentwickler



Dialogforum zur B212n

Dokumentation des siebten Treffens am 26.11.2018

Dortmund, den 30. November 2018

Dialogforum zur B212n

Dokumentation des siebten Treffens am 26.11.2018

Gliederung

	Seite
Vorbemerkung	2
Begrüßung und Einführung	3
Themen und Ziele für das siebte Treffen	3
Rückblick auf das sechste Treffen am 24.09.2018	3
Entwicklungen seit dem sechsten Treffen	4
Ergebnisse umweltrelevanter Untersuchungen	5
Schalltechnische Untersuchung	7
Das 8. Dialogforum und die Bürgerinformation	10
Bilanz des Treffens	11

Anlagen in getrennten Dateien:

Präsentation der Umweltuntersuchungen plus zwei Karten

Präsentation Lärmtechnische Untersuchung

aktuelle Planung der Südvariante

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.

Begrüßung und Einführung

Der Moderator, Jens Stachowitz, begrüßte die rund 45 Teilnehmenden und skizzierte die Ziele für dieses siebte Treffen.

Themen und Ziele für das siebte Treffen

Folgende Zielvorstellungen für dieses siebte Treffen wurden während der Lenkungskreissitzung am 19.02.2018 und im sechsten Treffen des Dialogforums am 24. September 2018 formuliert:

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

Der Moderator erläuterte, dass zur Lärmtechnischen Untersuchung die Methodik und Zwischenergebnisse präsentiert werden können. Die umweltrelevanten Untersuchungen sind weitgehend abgeschlossen.

Rückblick auf das sechste Treffen am 24.09.2018

Im sechsten Treffen wurden die

- Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse und die
- Verkehrsuntersuchung

vorgelegt.

Dazu, so der Moderator, habe er in seiner Pressemitteilung formuliert: Mit dieser Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse „liegt

auch ein erster Baustein des Trassenvergleiches für die Umfahrung von Deichhausen vor, der im ersten Halbjahr des Jahres 2019 abgeschlossen sein soll.“ Wenn jemand, wie eine Teilnehmerin berichtet, den Eindruck gewann, die Trasse nördlich des Deiches wäre bereits ausgewählt, so könne das also nicht auf die Pressemitteilung zurückzuführen sein.

Zu der Dokumentation sind keine Rückmeldungen eingegangen.

Bezüglich der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse ging eine Rückfrage ein, die Herr Eilts, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, schriftlich beantwortet hat. Herr Eilts berichtete hierzu: Die Frage bezog sich auf die Betroffenheit von Eigentümern, die ihre Flächen verpachtet haben. Diese nicht selbst als Landwirte tätigen Eigentümer werden von der Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse nicht erfasst. Die verpachteten Flächen jedoch werden als Betriebsfläche der anpachtenden landwirtschaftlichen Betriebe betrachtet und gehen in die Bewertung voll ein. Auch werde der Fall nicht betrachtet, ob Eigentümer, die aktuell verpachten, später wieder selbst als Landwirte tätig sein könnten. Es werden nur aktuell wirtschaftende Landwirte als Betriebe untersucht.

Entwicklungen seit dem sechsten Treffen

Herr Mannl, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsstelle Oldenburg (NLStBV-OL), berichtete, dass die Arbeiten in allen Bereichen der Trassenbewertung weiter voranschreiten und er später am Abend den aktuellen Zeitplan für die Fertigstellung des Variantenvergleiches vorstellen werde.

Später am Abend wurde noch ergänzt, dass der Anschluss südlich Deichhausen in seiner Geometrie leicht verändert wurde. Zu sehen ist das in der Anlage „aktuelle Planung der Südvariante“, die hier nachgereicht wird.

Ergebnisse umweltrelevanter Untersuchungen

Herr Gotthard Storz, planungsgruppe grün (pgg), Bremen, berichtete für die Arbeitsgemeinschaft der pgg mit der Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH. Die Untersuchungen wurden

für den Raum Bremen durch die haneg (Hanseatische Naturentwicklung GmbH) aus Bremen und für den Raum Niedersachsen durch die ARSU (Arbeitsgruppe für regionale Struktur- und Umweltforschung GmbH) aus Oldenburg durchgeführt. Die Ergebnisse der umweltrelevanten Untersuchungen für den räumlichen Bereich der hier im Dialogforum betrachteten Varianten sind weitestgehend abgeschlossen. Nur für eine von insgesamt drei Untersuchungen zu den Fledermauspopulationen, die bis Ende Oktober 2018 durchgeführt wurde, ist das Ergebnis noch vorläufig.

Die Präsentation (im Datei-Anhang) ist so ausführlich und weitestgehend selbsterklärend, dass der Moderator hier nur die Kernpunkte wiedergibt:

- Die Untersuchung lief teilweise über zwei Vegetationsperioden. Somit konnten Beobachtungen aus dem ersten Jahr der Untersuchung im zweiten Jahr überprüft werden.
- Die Untersuchung wurde in dem für den späteren Antrag auf Planfeststellung nur für eine Trasse üblichen Umfang und Tiefgang für alle drei Trassen durchgeführt.
- Anhand der Biotoptypen (siehe Datei-Anhang mit einer detaillierten Karte) wurde ein Untersuchungsprogramm spezifisch für die Flächen rund um die Trassenalternativen entwickelt. Die Fachleute wissen, welche Tier- und Pflanzenarten jeweils vorkommen können, und suchten mit standardisierten Methoden gezielt danach. Der Suchraum wurde für jede Artengruppe unterschiedlich tief in die Landschaft hinein definiert (vergl. Chart 10).
- Für die spätere Zulassung eines Vorhabens gibt es einen Katalog von Arten,
 - die als allgemein für die Planung von Belang (allgemeine Planungsrelevanz), und solchen,
 - die für die Zulassung eines Vorhabens aufgrund ihres besonderen Schutzstatus von entscheidender Bedeutung sind (besondere Planungsrelevanz).
 - Letztere (Arten mit besonderer Planungsrelevanz) werden nochmals in zulassungsrelevant und zulassungskritisch unterteilt.
- Werden Arten angetroffen, die zulassungskritisch sind, wird zunächst geprüft, ob sich artenspezifischen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen finden lassen, die von der Planfeststellungsbehörde akzeptiert werden. Wenn diese meist umfangreichen

und kostspieligen Maßnahmen nicht vollständig zufriedenstellen, ist es zwingend erforderlich, nach anderweitig zumutbaren Lösungen für das Straßenbauvorhaben zu suchen. Nur, wenn solche nicht gefunden werden, ist es mit einer Ausnahmegenehmigung und zusätzlich den artenspezifischen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen erlaubt, das Straßenbauvorhaben auf einer Trasse umzusetzen, die zulassungs-kritische Arten betrifft.

- Die Untersuchung hat ergeben, dass jede der drei alternativen Trassen Arten, insbesondere viele Brutvögel, beeinträchtigt, die zulassungskritisch sind. Dies ist in der Präsentation und der Anlage „Brutvogeluntersuchung“ ausführlich dargestellt.
- Die sich anschließende Bewertung der Trassenalternativen wird danach fragen, welche der Trassen den geringsten Eingriff zur Folge hat.
- Neben dieser Betrachtung des Artenschutzes ist der Gebietsschutz von Bedeutung. Gebiete, wie das FFH-Gebiet „Niedervieland – Stromer Feldmark“ stehen als Ganzes unter Schutz.

Fragen zu den umweltrelevanten Untersuchungen

- Warum hat der Waldwasserläufer, der in einem früheren Bericht in diesem Dialogforum große Bedeutung hatte, in diesem Ergebnisbericht keine besondere Bedeutung mehr? – Herr Storz: Der Waldwasserläufer (Vogelart) wurde in Frühjahr 2017 und im Winterhalbjahr 2017/18 als Gastvogel festgestellt. Daraufhin wurde in Frühjahr 2018 gezielt untersucht, ob er als Brutvogel vorkommt. Der Brutverdacht konnte nicht bestätigt werden, sodass die Fachleute davon ausgehen, dass er nur als Gast in diesem Gebiet war.
- Warum haben die Flächen nordwestlich des Deiches als Biotoptypen eine deutlich höhere Wertstufe als diejenigen süd-westlich des Deiches? (Vergleiche Chart 16 in der Präsentation) – Herr Storz: In Niedersachsen und Bremen wird gleich bewertet. Jedoch ist die Bewirtschaftung der Flächen auf Bremer Seite sehr streng nach ökologischen Kriterien ausgerichtet (Schutzregime). Insofern leben hier mehr und andere Arten. Das erklärt den Unterschied in der Wertigkeit.
- Wie ist die Tendenz der Entwicklung der Artenvielfalt in den letzten 10 Jahren seit dem Raumordnungsverfahren? – Herr Storz: Die Artenvielfalt und die Population der Wasservögel hat aufgrund der in der Aue der Ochtum umgesetzten Ausgleichsmaßnahmen

zugenommen. Das Fledermausvorkommen nördlich Sandhausen war, anders als das südlich von Deichhausen, vor 10 Jahren nicht bekannt.

- Können Sie heute bereits sagen, welche Trasse in der Bewertung schlechter abschneiden wird? – Herr Storz: Alle drei Trassen werfen erhebliche artenschutzrechtliche Fragen auf. Allerdings gibt es für keine der Trassen K.-o.-Kriterien. Die Umsetzung jeder dieser Trassen stellte eine besondere Herausforderung dar. Im Vergleich schneiden die beiden Nord-Varianten schlechter ab als die Süd-Variante. Deswegen ist für diese Nord-Varianten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Ausnahmegenehmigung zu erwirken.
- Welches Gewicht werden die Umweltaspekte in der Trassenbewertung einnehmen? – Herr Mannl: Gemeinsam mit den Aspekten Mensch, abgebildet über Lärmeinwirkungen, Boden, Wasser und Luft haben die hier betrachteten Aspekte Flora und Fauna in einem Variantenvergleich erfahrungsgemäß ein Gewicht von 30 bis 50%.

Schalltechnische Untersuchung

Frau Sabine Lehmköster, ZECH Ingenieurgesellschaft mbH, Lingen (Ems), im Unterauftrag des Ingenieurbüros W.Grote GmbH, trug vor. Im Rahmen des Variantenvergleiches werden schalltechnischen Untersuchungen

- zu den Auswirkungen im Nahbereich der Trasse und
- zu den Auswirkungen im nachgeordneten Netz

gefertigt.

Die Untersuchungen basieren auf der Verkehrsprognose des Büros IWV, die im sechsten Treffen des Dialogforums vorgestellt wurde.

Die Schallprognoserechnung im Nahbereich der Trasse liegt auf Basis des derzeitigen Kenntnisstandes vor (siehe zahlreiche Abbildungen im Datei-Anhang). Sie ist für die Zwecke dieses Vergleiches nahezu auf dem Niveau, wie es später für einen Entwurf erforderlich wird. Über die Methodik und zwei Vereinfachungen gibt das Chart 5 Auskunft.

Für die Bewertung der Auswirkungen werden später die Werte der Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) herangezogen. Zuvor muss noch festgestellt werden, welche Gebäude in welchen Gebietstypen liegen. Je nach Lage im reinem Wohngebiet, allgemeinem Wohngebiet, Mischgebiet, Dorfgebiet und unbeplantem Innen- oder Außenbereich gelten andere Werte. Nebengebäude (Schuppen, Garagen) werden nicht mit gewertet. Hierzu sind nach Vorliegen der Einzelpunktberechnungen zusätzliche Ortstermine für potentiell betroffene Immissionspunkte zur differenzierten Einstufung – schützenswerte Bebauung oder nicht-schützenswerte Nebengebäude – noch durchzuführen. Die abschließenden Zuarbeit für die Bewertungsmatrix kann erst auf dieser Basis erfolgen und liegt somit noch nicht vor. Wichtig ist, dass die Bewertung auf dem Zustand ohne Schallschutz („nackte Straße“) durchgeführt werden wird.

Die Arbeit an der Prognose der Auswirkungen im nachgeordneten Netz und deren Bewertung haben begonnen, werden aber noch viele Wochen andauern. Das ist darin begründet, dass die Zahl der betroffenen Straßenabschnitte im Netz sehr umfangreich ist (siehe Charts 28 bis 30). Die Einpflege und vor allem die Kontrolle der Daten ist sehr zeitaufwändig.

Die Schallprognose wird für alle Varianten darstellen wie hoch der Emissionspegel in 25 m Entfernung von der Straßenmitte sein wird. In die Bewertung wird einfließen, ob diese Pegel um mindestens 2,1 dB(A) lauter sind als die Werte im Bezugsfall (Straßennetz 2030 ohne Neubau der B212n). Dann wird geprüft ob die Pegel von 64/54 dB(A) tags/nachts (gemäß Urteil Frankenschneidweg) am Fahrbahnrand erreicht werden können. Auch fließt, ohne dass es mindestens 2,1 dB(A) lauter wird, ein, wenn der Pegel von 70/60 dB(A) tags/nachts (Schwelle evtl. Gesundheitsgefährdung) am Fahrbahnrand erreicht werden kann. Das Ergebnis wird eine sehr lange Tabelle mit einer Bewertung für mehr als 300 Straßenabschnitte sein.

Fragen zur Schalltechnischen Untersuchung

- Wird der vorherrschende Westwind in der Schallprognose berücksichtigt? – Frau Lehmköster: Die Prognose wird in jeder Richtung immer mit Wind berechnet.
- Wann erhalten wir die Ergebnisse der Bewertung? – Herr Mannl: Die Schalltechnische Untersuchung und die darauf basierende Bewertung wird im 8. Dialogforum präsentiert.
- Werden Überlagerungen der Trasse mit dem nachgeordneten Straßennetz berechnet? – Frau Lehmköster: Nein, die BImSchV sieht eine getrennte Behandlung vor.
- Wird es eine Prognose für Luftschadstoffe (Stickoxyde z.B.) oder Feinstäube geben? – Herr Mannl: Nein. Es ist für alle Luftschadstoffe nicht zu erwarten, dass Grenzwerte auch nur ansatzweise erreicht werden.
- Wird später nachgemessen, ob die Schallprognose auch zutreffend war? – Frau Lehmköster: Nein, das ist nicht vorgesehen. Die Schallprognosen bilden die Realität sehr gut ab. Sie geben Jahres-Mittelwerte wieder. – Herr Delfs (NLStBV-OL): Die Schallprognosen sind durch langjährige Arbeit wissenschaftlich untermauert.
- Wie werden Schallschutzmaßnahmen geplant? – Frau Lehmköster: Im späteren Stadium der Entwurfsplanung, also nicht in dem hier anstehenden Variantenvergleich, wird zunächst geprüft, ob aktiver Schallschutz an der Trasse (Wall, Wand oder beides) ausreichend wirkt. Sollte dies, etwa bei hohen Häusern nahe der Trasse, nicht ausreichend wirken, dann werden passive Maßnahmen (etwa Schallschutzfenster, schalltechnisch optimierte Lüftungen) ergriffen. Verbleibende Überschreitungen z. B. in Außenwohnbereichen (Terrassen, Balkone) werden ggf. in Geld ausgeglichen. Dabei wird immer überprüft, welche Maßnahme die wirtschaftlichere ist.

Das 8. Dialogforum und die Bürgerinformation

Herr Mannl gab bekannt, dass der aktuelle Zeitplan eine Fertigstellung des Variantenvergleiches bis vor Ostern 2019 vorsieht. Ein achttes Treffen kann also Mitte Mai stattfinden.

Der Moderator ergänzt, dass beabsichtigt sei, dass der Lenkungskreis etwa 4 Wochen vor dem achten Dialogforum zusammenkommt, um die Planung des achten Dialogforums zu besprechen.

Die anschließende Bürgerinformation wird an zwei Orten, konkret in Lemwerder und in Delmenhorst stattfinden. Der Lenkungskreis hat in der Woche vor diesem siebten Treffen die entsprechende Anregung aus dem Dialogforum also aufgegriffen.

Die Bürgerinformation soll in Form einer Ausstellung stattfinden. Die Plakate mit dem Ergebnis des Variantenvergleichs werden von den Fachleuten erläutert. [Nachtrag: Es ist ein Kommen und Gehen über insgesamt 4 Stunden möglich und es werden somit keine Vorträge vor großem Publikum gehalten.] Diese Bürgerinformationsmärkte sollen sehr zeitnah (eine Woche nach dem achten Dialogforum und eine Woche voneinander) durchgeführt werden.

Auch die Frage, ob Städte, Gemeinden, Ortsräte und Bürgerinitiativen während der Bürgerinformation ihre Meinung kundtun können, hat der Lenkungskreis aufgegriffen. Ein Markt der Meinungen soll dazu Gelegenheit schaffen.

Fragen / Anregungen zum 8. Dialogforum und zur Bürgerinformation

- Warum soll die Frist zwischen dem 8. Dialogforum und der Bürgerinformation so sehr kurz sein? – Moderator: Der Lenkungskreis sah die Notwendigkeit, sehr schnell nach Bekanntgabe der Ergebnisse im 8. Dialogforum und der darauf folgenden Pressemeldung durch den Moderator die Öffentlichkeit umfassend zu informieren.
- Die kurze Zeit zwischen dem 8. Dialogforum und der Bürgerinformation macht es für die Mitglieder des Dialogforums nahezu unmöglich, gut vorbereitet in die Bürgerinformation zu gehen und den Markt der Meinungen zu bestücken. – Teilnehmer: Ich

rege an, dass die Frist etwas verlängert wird. – Moderator: Ich werde die Anregung in den Lenkungskreis mitnehmen.

Auf Rückfrage stellte der Moderator erneut fest, dass die NLStBV-OI allein für die Bewertung der Trassenalternativen verantwortlich sei. Der Markt der Meinungen schaffe dazu ein zusätzliches Informationsangebot für die Bürger(innen).

Einige Teilnehmende drückten ihre Besorgnis aus, dass es nach einer Phase friedlicher Debatten im Dialogforum wieder zu einer hitzigen Debatte in der Öffentlichkeit kommen werde. Der Moderator [stellte dazu im Einzelgespräch fest, dass eine solche Debatte nicht zu steuern sei, und] äußerte im Dialogforum, dass er Vertrauen darein investiere, dass die im Dialogforum Teilnehmenden gemeinschaftlich darauf hinwirken werden, dass auch in der Öffentlichkeit des Bürgerinformationsmarktes friedlich diskutiert wird.

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.