

Jens Stachowitz
Kommunalberatung

Liebigstraße 40
44139 Dortmund

Telefon
(02 31) 9 12 21 37

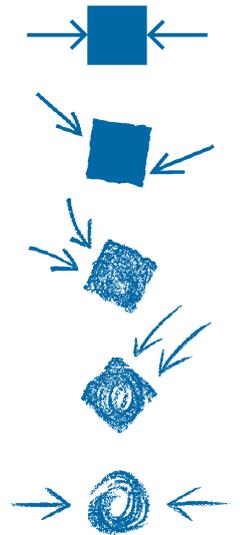
Telefax
(02 31) 9 12 21 38

E-Mail
office@stachowitz.de

Internet
www.stachowitz.de

Moderation
Prozessbegleitung
Vermittlung

Dipl.-Ing.
Raumplanung
Organisationsentwickler



Dialogforum zur B212n

Dokumentation des achten Treffens am 13.05.2019

Dortmund, den 4. Juni 2019

Dialogforum zur B212n

Dokumentation des achten Treffens am 13.05.2019

Gliederung

	Seite
Vorbemerkung	3
Begrüßung und Einführung	3
Themen und Ziele für das achte Treffen	3
Rückblick auf das siebte Treffen am 26.11.2018	4
Entwicklungen seit dem siebten Treffen	4
Schalltechnische Untersuchung	4
Raumstrukturelle Wirkungen	6
Ermittlung der Baukosten	7
Volkswirtschaftlicher Nutzen	8
Ergebnisse des Variantenvergleichs	10
Die Bürgerinformationsmärkte	16
Bilanz des Treffens / Bilanz des Dialogforums	16

Anlagen in getrennten Dateien:

Nachbetrachtung der IGB212n zum 7. Dialogforum
Präsentation Schalltechnische Untersuchung
Präsentation Raumstrukturelle Wirkungen
Präsentation Ermittlung der Baukosten
Präsentation Volkswirtschaftlicher Nutzen
Präsentation Ergebnisse des Variantenvergleichs

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 achte Treffen.

Themen und Ziele für das achte Treffen

Folgende Zielvorstellungen für dieses achte Treffen wurden während der Lenkungskreissitzung am 19.11.2018 entschieden und im Lenkungskreis am 25.03.2019 bestätigt:

- Präsentiert werden alle noch ausstehenden Untersuchungen sowie
- die Ergebnisse des Variantenvergleichs in Form einer Matrix

Der Moderator listete die noch ausstehenden Untersuchungen:

- Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (basierend auf den Verkehrsprognosen der einzelnen Varianten) und deren Bewertung
 - im umliegenden Straßennetz für insgesamt mehr als 300 Straßenabschnitte und
 - im Nahbereich der Trassen

- Raumstrukturelle Wirkungen
- Baukosten
- Volkswirtschaftlicher Nutzen

Zum Ende der Sitzung wird ein Überblick über die beiden Bürgerinformationsmärkte gegeben.

Rückblick auf das siebte Treffen am 26.11.2018

Im siebten Treffen wurden die

- Ergebnisse umweltrelevanter Untersuchungen ergänzt,
- die Methodik und Teilergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung präsentiert und
- die Ziele für das 8. Dialogforum und die Bürgerinformation vorgestellt.

Zu der Dokumentation sind keine Rückmeldungen eingegangen.

Zu dem 8. Dialogforum, so der Moderator, habe er von der IGB212n eine Rückmeldung erhalten (Anlage Nachbetrachtung zum 7. Dialogforum), die der Lenkungskreis am 25.03.19 sorgfältig diskutiert habe.

Entwicklungen seit dem siebten Treffen

Herr Delfs, Niedersächsische Behörde für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV), berichtete, dass er mit Ende des Monats Mai in den Ruhestand gehen werde. Herr Mannl werde ab Juni den Geschäftsbereich Oldenburg der NLStBV leiten.

Schalltechnische Untersuchung

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

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

gefertigt. Frau Lehmköster zeigte eine Präsentation (siehe Anlage) und erinnerte zudem an das von ihr im Dialogforum 7 Vorgetragene.

Im Nahbereich der Trasse wurde das Überschreiten der Grenzwerte der Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) und das Erreichen oder Überschreiten der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung untersucht. Die Anzahl der potenziellen Immissionspunkte wurde in vier Wertungsstufen anhand der Höhe der Überschreitung gewichtet und mit den Faktoren 1 bis 4 multipliziert. In beiden Kategorien schneidet die Trasse 1A am schlechtesten ab. Für weitere Ergebnisse siehe die Präsentation hier im Anhang und auch die Präsentation der Rasterlärmkarten aus dem Dialogforum 7.

Frau Lehmköster erinnerte daran, dass hier kein Lärmschutz eingerechnet wurde. Für die zu beantragende Trasse wird später eine Lösung für den Lärmschutz entwickelt.

Untersucht wurde auch der Lärmzuwachs im Straßenbestandsnetz. Dies geht zurück auf das sogenannte Frankenschnellweg-Urteil, das eine Berücksichtigung einer erheblichen Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete erfordert. Darüber hinaus wurde in diesem Fall die Überschreitung der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung zusätzlich als Kriterium herangezogen. Da beide Werte tags und nachts betrachtet wurden, konnte jeder der untersuchten 339 Streckenabschnitte jeweils viermal in die Wertung eingehen. Frau Lehmköster zeigte die Ergebnisse in einer Übersicht. Die Variante 1B ist die Variante mit den geringsten Auswirkungen,

Während der Bürgerinformationsmärkte sollen die Ergebnisse für alle Straßenabschnitte präsentiert werden.

Fragen zur schalltechnischen Untersuchung

- Müssen die Fälle mit Grenzwertüberschreitungen im Straßennetz auch gelöst werden? – Frau Lehmköster: In dieser Studie wurden die Auswirkungen fiktiv berechnet. So wurde z.B. nicht unterschieden, ob tatsächlich eine schützenswerte Nutzung so nah an einer Straße steht, dass eine Überschreitung tatsächlich eintritt. In dieser Phase der Untersuchung wurde das Minimierungsgebot

umgesetzt und der Eingriff der neun Trassenvarianten aus lärm-technischer Sicht bewertet.

- Wurde berücksichtigt, dass mehrere Häuser, die dicht beieinander stehen besser / preiswerter gegen Lärm geschützt werden können als einzeln stehende? – Frau Lehmköster: Nein, der Lärmschutz wurde in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt. Herr Kaup, Büro Grote: Die Kosten für den Lärmschutz wurden mit Pauschalwerten pro Schutzfall im Rahmen der Baukosten ermittelt.
- Wurden die Auswirkungen der A20 hier einberechnet? Herr Janßen, Büro IVV: Ja, die A20 ist für das Jahr 2030 als bestehend in die Verkehrsprognose einbezogen.
- Was ist eine erhebliche Überschreitung der Grenzwerte? Wie erklärt sich die Stufung in 3 dB(A)-Schritten? Frau Lehmköster: Diese Grenze orientiert sich am Kriterium zur Beurteilung einer wesentlichen Änderung durch eine Baumaßnahme im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und wird zusätzlich damit begründet, dass die Veränderung eines Geräuschpegels um 3dB allgemein als Untergrenze für die Wahrnehmbarkeit einer Pegeländerung („lauter“ bzw. „leiser“) gilt.
- Wird der vorherrschende Westwind in der Schallprognose berücksichtigt? – Frau Lehmköster: Die Prognose wird in jeder Richtung immer mit leichtem Wind von der Straße zum Immissionsort berechnet (schallausbreitungsfördernde Witterungsbedingungen).

Raumstrukturelle Wirkungen

Herr Storz, Planungsgruppe Grün (pgg) trug vor. Die Präsentation ist im Anhang.

Die Raumstrukturellen Wirkungen wurden über fünf Aspekte abgebildet:

- die Betroffenheit von Siedlungsflächen,
- die Betroffenheit von Eigentumsverhältnissen (Wohngebäuden),
- die Verlärmung ausgewiesener Rad- und Wanderwege,
- die Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität durch die Verlärmung der Ortslage zzgl. 500 m Umkreis und
- den Verlust an Retentionsraum (Stauvolumen) im Ochtumpolder.

Bei den ersten vier Aspekten schneidet immer die Trasse 1A am schlechtesten ab. Bei dem Retentionsraumverlust ist die Trasse 2 die schlechteste, eben weil sie für ca. 1,5 km durch den Ochtumpolder geführt wird.

Ermittlung der Baukosten

Herr Kaup, Ing.-Büro W. Grote GmbH, trug vor. Die Präsentation ist im Anhang.

Die Ermittlung der Kosten erfolgt auf der Grundlage der AKVS2014 (Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen). Die Leistungsbeschreibungen basieren auf dem bundesweit einheitlichen Kostenberechnungskatalog (KBK). Für die Strecken, die Anschlussstellen, die Nebenstrecken, also etwa auszubauende untergeordnete Straßen im Bereich der Anschlussstellen, und für sonstige Kosten, etwa den Lärmschutz, die Kompensation von Eingriffen usw. werden systematisch die Baukosten ermittelt. Für die Fälle mit Vollanschluss an die B 875 wurde jeweils ein vierstreifiger Querschnitt zwischen Deichhausen und der A 281 zugrundegelegt, ansonsten der Querschnitt 2+1 (zwei Streifen mit wechselseitiger Überholspur). Die deichnahen Trassen verursachen besonders hohe Baukosten, weil diese besondere Anforderungen haben. Für die Trasse 2 diesseits des Deiches in der Ochtumniederung muss die Trasse so gebaut werden, dass sie den Deich nicht beeinträchtigt. Das erfordert besondere Maßnahmen (Rüttelstopfsäulen) zur Festigung des Untergrundes der Straße. Für die Trasse 3 jenseits des Deiches auf Bremer Gebiet muss der Verbindungskanal Mühlenhaus verlegt werden.

Insgesamt ergibt sich eine Kostenspreizung von ca. 67 Mio.€ (Variante 1C) bis zu ca. 126 Mio. €. (Variante 3A).

Fragen zu den Baukosten

- Wie teuer ist die gesamte Strecke von der Anschlussstelle Harmenhausen bis zur A 281? – Herr Kaup: Hier im Rahmen des Variantenvergleichs wurden die Kosten für ca. 6,5 km Straße berechnet. Weitere ca. 6 km sind zu bauen. Die Kosten dafür wurden bislang nicht ermittelt.

- Ist das Bauen hier durch den Vorbelastungsdamm so teuer? – Herr Kaup: Ja, bei dieser Straße ist der Baugrund ein wichtiger Kostentreiber.
- Warum wurde die Wertung „++“ hier nicht vergeben? Herr Kaup: Eben weil das Bauen hier ohnehin teuer ist. Also ist die preiswerteste Variante hier nur mit „+“ bewertet.

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Herr Janßen, Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, trug vor. Die Präsentation ist im Anhang.

Die Nutzenbetrachtung erfolgt mit Hilfe des für die Bundesverkehrswegplanung (BVWP 2030) üblichen Bewertungsverfahrens und auf der Grundlage der von IVV erarbeiteten und bereits im Dialogforum 6 präsentierten Verkehrsprognosebelastungen. Als Vergleichsfall dient der Bezugsfall B 212n 2030. In diesem sind alle Straßenbauten berücksichtigt, die bis 2030 mit hoher Wahrscheinlichkeit fertiggestellt sind.

Es wurden nicht alle in der BVWP betrachteten Nutzenkomponenten in die spätere Bewertung einbezogen. Zur Vereinfachung wurden drei üblicherweise sehr maßgebliche Nutzen betrachtet. Zwei Nutzenkomponenten, die aus Zeitvorteilen resultieren und den Gesamtnutzen dominieren, sind:

- NB2a – Veränderung der Betriebsführungskosten (Personal) ist Teil der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr (NB) und
- NRZ – Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr

Der (mit deutlichem Abstand) drittstärkste Nutzen ist

- die Verbesserung der Verkehrssicherheit (NS)

Als weitere Nutzenkomponente wurde

- die Veränderung der Abgasbelastungen (NA)

verwendet, damit die Beurteilung der Schadstoffemissionen im Rahmen des Variantenvergleichs möglich wurde.

Nutzenkomponenten [T€/a]		Varianten					
für Bewertungsmatrix (gem. NLSTBV)		Var. 1A	Var. 1B	Var. 1C	Var. 2A/3A	Var. 2B/3B	Var. 2C/3C
NB	Betrieb (gewerblich)	25.630	19.771	6.483	13.093	8.605	6.175
NRZ	Reisezeitnutzen (privat)	24.618	20.134	9.479	16.576	9.805	7.963
NS	Verkehrssicherheit	3.414	2.149	958	1.977	1.963	1.158
NA	Abgasbelastungen	1.121	1.028	244	441	417	292
Summe		54.783	43.082	17.164	32.087	20.790	15.588

Sehr deutlich zeigt sich, dass der Nutzen der Varianten mit Vollanschluss jeweils der höchste ist. Die Variante 1A stiftet den größten Nutzen.

Die Variante 1B stiftet einen höheren Nutzen als die Variante 2A/3A. Zu erklären ist das mit dem längeren Weg durch die Ortslage Deichhausen, den die Fahrzeuge nehmen müssen, um zum Vollanschluss der Varianten 2 und 3 bzw. in Gegenrichtung zu gelangen. Diese Verkehre, die nun durch die Ortslage Deichhausen verlaufen, erzeugen für diesen Teilabschnitt negative Nutzen, die die positiven Nutzen an anderen Straßen reduzieren.

Den Vorteil durch verkürzte Reisezeiten illustrierte Herr Janßen anhand zweier Beispiele. Während der Bürgerinformationsmärkte sollen die Ergebnisse für alle sechs Prognosefälle und drei Reiseziele präsentiert werden.

Fragen zur Nutzenermittlung

- Wurden auch in der Nutzenermittlung Zeitstufen (in 10-Minuten-Schritten) genutzt wie in der Illustration? – Herr Janßen: Nein, bei der Nutzenermittlung wurde mathematisch genau gearbeitet. Die Illustrationen müssen hingegen mit Stufen arbeiten, weil sonst eine Farbabstufung nicht möglich wäre.
- Das Güterverkehrszentrum hat ca. 8.000 Beschäftigte, nicht nur 4.000 wie in der Präsentation notiert. – Herr Janßen: Die Zahl der Beschäftigten von 4.000 bezieht sich auf den engeren Bereich des GVZ. Die 8.000 Beschäftigten beziehen auch die angrenzende Bereiche in Niedervieland ein. In die Berechnung des Nutzens sind die Verkehrsmengen auf der Basis der korrekten Beschäftigtendaten eingegangen. In der Präsentation ist nur ein

Teilbereich des GVZ, die Verkehrszelle 142 – GVZ-Mitte als Ziel betrachtet worden.

- Sprechen Sie bei gewerblichem Verkehr nur von LKW? – Herr Janßen: Nein, es sind LKW-Fahrten für Fahrzeuge über 2,8 t Gesamtgewicht und gewerbliche PKW-Fahrten berücksichtigt.

Ergebnisse des Variantenvergleichs

Die Ergebnisse des Variantenvergleichs präsentierte Herr Behrens, NLStBV-OL. Die Präsentation ist im Anhang.

Zunächst präsentierte Herr Behrens das Gesamtergebnis. Demnach ist die Variante 1B (Südfahrt mit halbem Anschluss an die L 875 von und nach Berne) die verträglichste. Das mathematische Ergebnis zeigt, dass die Variante 1C (ohne Anschluss) zwar ebenfalls ein „+“ erhält, aber schlechter abgeschnitten hat. Die Variante 1B bedeute den geringsten Eingriff und habe zudem ein gutes Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen.

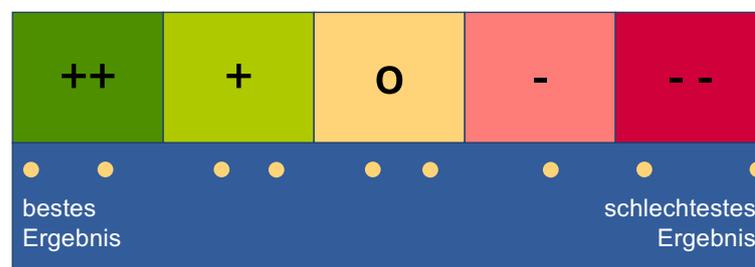
Gesamtergebnis des Variantenvergleichs	Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss der L 875		
	1A Wertung	2A Wertung	3A Wertung	1B Wertung	2B Wertung	3B Wertung	1C Wertung	2C Wertung	3C Wertung
Zusammenfassung aller gewichteten Einflussgrößen	0	0	-	+	0	0	+	0	0
Mathematisches Ergebnis der Bewertung	1,7090	1,5425	1,2105	2,7250	2,3365	1,9030	2,5470	2,4215	1,9530

Herr Behrens würdigte, dass zwei Wohngebäude werden weichen müssen und ein landwirtschaftlicher Betrieb erheblich beeinträchtigt sei, er zeigte sich aber auch zuversichtlich, dass man die damit verbundenen Fragestellungen werde lösen können.

Vorgehen bei der Bewertung

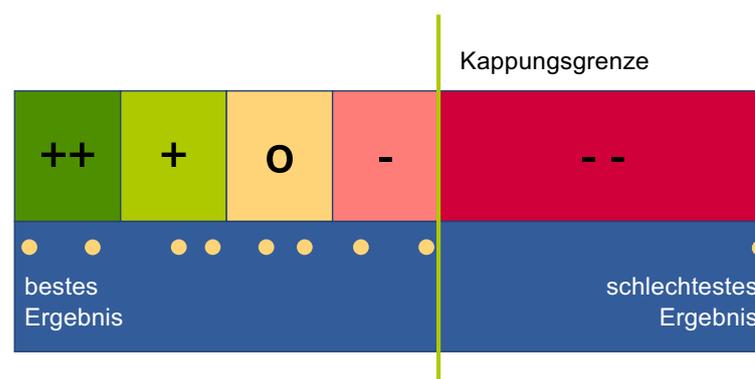
Die Gutachterbüros liefern die harten Fakten für die Beurteilung der Trassen- und Anschlussvarianten. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchungen werden anschließend relativ zueinander auf einer gleichmäßigen, 5-stufigen Skala bewertet. Für eine sachgerechte Herausarbeitung der jeweiligen Unterschiede kommen folgende Wertungsfälle zum Einsatz:

Normalfall (N)



Die Ergebnisse sind linear zwischen dem günstigsten und ungünstigen Ergebnis aufgeteilt.

Fall »Ausreißer« (A)



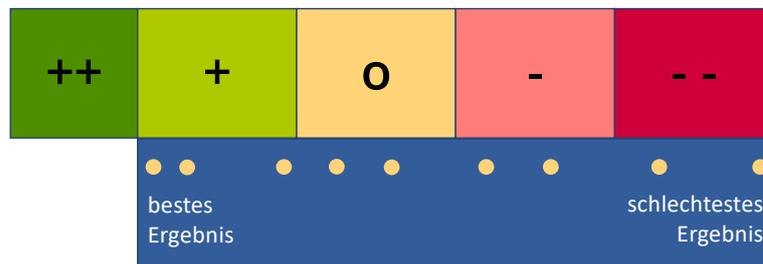
In bestimmten Fällen wird für extreme Ausreißer eine Kappungsgrenze festgelegt, um eine Verzerrung der Ergebnisse zu vermeiden. Die Ergebnisse zu jedem der insgesamt 50 Einzelkriterien sind in der Plakatausstellung detailliert dargestellt.

Fall »Enge Streuung« (E)



In bestimmten Fällen liegen die Ergebniswerte so eng beieinander, dass eine Eingruppierung in fünf Klassen unverhältnismäßig wäre. Diese Fälle werden lediglich in drei Klassen + bis – abgebildet.

Fall »Besonderer Anspruch« (B)



In bestimmten Fällen, insbesondere bei Naturschutzaspekten, beginnt die Wertungsskala bei einem höheren Anspruchswert. Dadurch kommt die Wertung ++ hier nicht vor.

Es gibt Kriterien, bei denen die Varianten nahezu gleich abschneiden. Diese werden dann nicht in die Gesamtbewertung aufgenommen, weil in dem Variantenvergleich die Unterschiede zwischen den Trassen- und Anschlussvarianten herausgearbeitet werden sollen.

Bewertung für jedes der 45 Einzelkriterien

Die Gutachterbüros präsentierten die Bewertungen. Zusätzlich zu den bereits Vortragenden trug Herr Eilts, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, vor.

Die Ergebnisse im Einzelnen und zusätzliche Charts für weitere Erläuterungen entnehmen Sie bitte der ausführlichen PPT-Präsentation in der Anlage.

Fragen zur Bewertung der Einzelkriterien

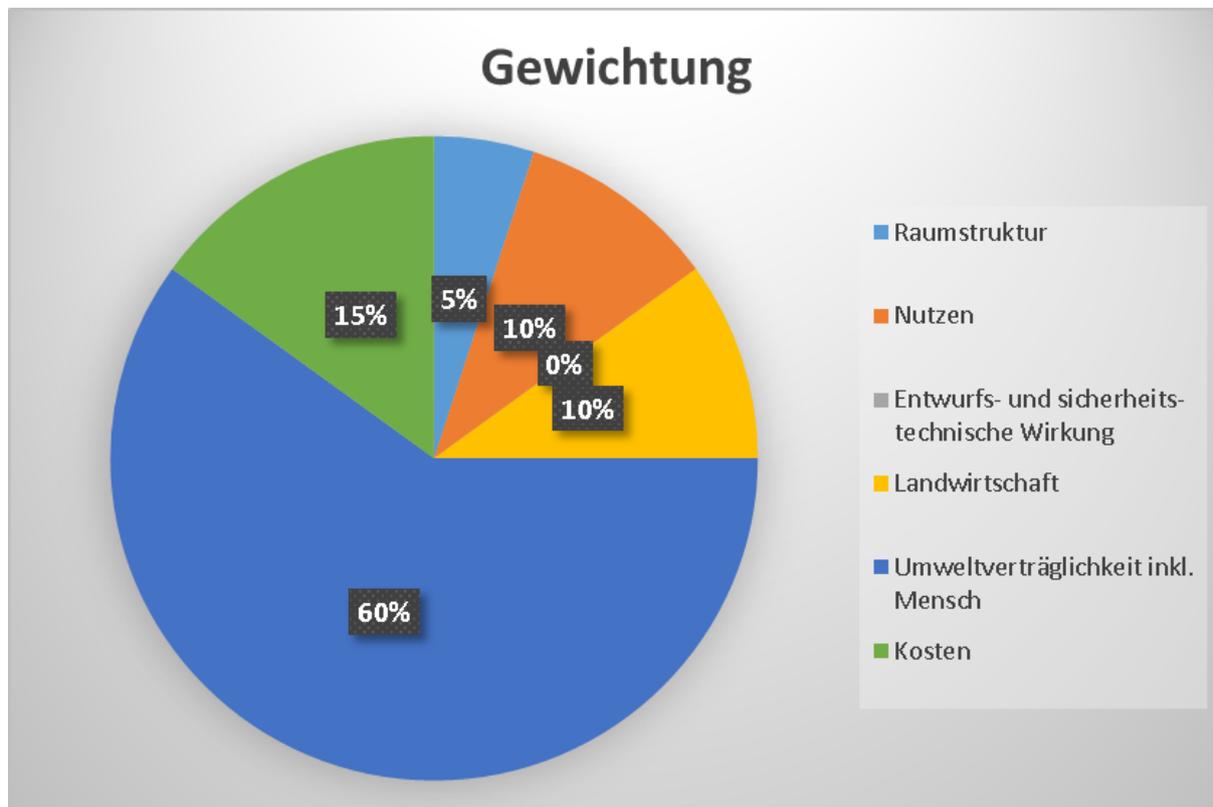
- Wurde bei dem Landwirtschaftlichen Flächenverlust auch der Verlust an Fläche durch den Ausgleich für Eingriffe in die Natur berücksichtigt? – Herr Eilts, Landwirtschaftskammer: Nein, diese Flächen sind hier nicht eingerechnet. – Herr Kaup: Bei der Berechnung der Kosten sind die Ausgleichsmaßnahmen eingerechnet.
- Bei der Ergebnisvorstellung der umweltbezogenen Kriterien zeigte sich bezüglich der Betroffenheiten von FFH-Lebensraumtypen (LRT), Naturschutzgebieten und FFH-Gewässern leicht erhöhte Werte bei Variante 1C gegenüber 1B, was zunächst nicht plausibel erschien. – Auskunft Herr Briem, NLStBV, im Nachtrag: Eine Überprüfung ergab, dass die Böschungsbereiche und die Entwässerungsanlagen bei Variante 1C etwas anders ausgebildet werden mussten, was zu einer höheren Flächeninanspruchnahme bei der Variante 1C führt. Die vorgestellten Werte sind insofern korrekt. Der Umfang ist im Gesamtzusammenhang jedoch marginal:

FFH-LRT:	600m ²
FFH-Gewässer:	+10,7 lfm
NSG:	+1.600 m ²

- Die Grüne Mosaikjungfer wurde auch jahrelang im Bereich Sandhausen vorgefunden. Warum wurde das hier nicht berücksichtigt? – Herr Storz: Die systematischen Begehungen stellen die vereinheitlichte Datengrundlage für den Variantenvergleich dar. Bei den Begehungen konnte die Grüne Mosaikjungfer nur an den in der Untersuchung gekennzeichneten Bereichen nachgewiesen werden.

Gewichtung der Kriterien

Herr Mannl erläuterte die Gewichtung der Kriterien (siehe Abb.).



Die NLStBV habe nicht die Gleichgewichtung aller Kriterien gewählt, sondern die Gewichtung der spezifischen Fallkonstellation angepasst. Die Schwerpunkte der Gewichtung, so Herr Mannl, decken sich mit deren rechtlichen Relevanz. Das Gewicht der Kriterien Baukosten und Nutzen ist niedriger als üblich angesetzt, wohingegen die Umweltverträglichkeit, einschließlich des Schutz des Menschen ein höheres Gewicht zugesprochen bekam.

Die NLStBV habe das Ergebnis daraufhin überprüft, ob die Verschiebung der Gewichtung auch zu einer Veränderung des Ergebnisses führen würde. Diese Sensitivitätsprüfung hat ergeben, dass nur bei sehr starken Verschiebungen, die nicht mehr inhaltlich zu begründen seien, eine andere Variante als die verträglichste aus dem Vergleich hervorgehe (vgl. Chart 84 und 85).

Fragen zur Gewichtung

- Was wäre, wenn man die Variante 2B wählte, wie die Stadt Delmenhorst sie durch einstimmigen Ratsbeschluss gefordert hat? – Herr Storz, pgg: Bei jeder Trasse muss die NLStBV die Ausnahmeprüfung nach europäischen Naturschutzrecht beantragen. In einem solchen Fall wird geprüft, ob die Straßenbaubehörde eine zumutbare Alternative zu der beantragten Trasse hat, die geringere Auswirkungen auf die Natur zur Folge hat. Die Variante 2B könnte eine solche Ausnahmegenehmigung nicht erhalten, weil die Variante 1B den kleineren Eingriff darstellt.
- Warum stellt man erst jetzt und nicht bereits im Raumordnungsverfahren fest, dass die Variante 1B einen hohen Nutzen stiftet? – Herr Delfs, NLStBV: Der Nutzen wird zum einen in der Bundesverkehrswegeplanung untersucht. Hier war in dem damaligen Verfahren der Vollanschluss unterstellt. Während des Raumordnungsverfahrens wurden keine eigenen Berechnung angestellt. Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde die Variante ohne Anschluss unterstellt. Erst im Rahmen des Variantenvergleiches wurde dieser halbe Anschluss untersucht, weil sämtliche sinnvolle Varianten in den Variantenvergleich eingehen müssen, um vor der Planfeststellungsbehörde zu bestehen. – Herr Janßen, IVV: Das Ergebnis zeigt, dass die Variante 1A, wie bisher angenommen, den größten Nutzen aufweist. Dass dann die Variante 1B folgt, war so – ohne die nun durchgeführte detaillierte Betrachtung – nicht vorhersehbar.
- Was wäre, wenn die Baukosten und die Nutzen gar kein Gewicht bekämen? – Herr Mannl, NLStBV: So weit heruntergestuft habe die NLStBV diese beiden Kriterien bei ihrer Sensitivitätsprüfung nicht. Der Fragesteller sei aber eingeladen während des Bürgerinformationsmarktes am Rechner auszuprobieren, was das Ergebnis sein würde.

Die Bürgerinformationsmärkte

Herr Stachowitz, Moderator trug vor.

Die anschließende Bürgerinformation wird in Delmenhorst und in Lemwerder stattfinden. Die Bürgerinformation soll in Form einer Ausstellung stattfinden. Die Plakate mit dem Ergebnis des Variantenvergleichs werden von den Fachleuten erläutert. Es ist ein Kommen und Gehen über insgesamt 4 Stunden möglich und es werden somit keine Vorträge vor großem Publikum gehalten. Auch die Städte, Kreise, Gemeinden, Ortsräte und Bürgerinitiativen werden während der Bürgerinformation ihre Meinung kundtun. Ein Markt der Meinungen soll dazu Gelegenheit schaffen. Auch der NABU Delmenhorst hat seine Mitwirkung zugesagt.

Fragen zu den Bürgerinformationsmärkten

- Diese Bürgerinformationsmärkte sollen in der selben Woche wie das achte Dialogforum durchgeführt werden. Das nimmt uns als Bürgerinitiativen die Gelegenheit, das Ergebnis gut vorbereitet zu kommentieren. – Moderator: Auch die Sprecher der Betroffenen vor Ort kennen seit vielen Wochen das Endergebnis. Die NLStBV hat diese in vertraulicher Runde präsentiert. Das sollte Gelegenheit gegeben haben, sich auf diese Bürgerinformationsmärkte vorzubereiten.

Bilanz des Treffens / Bilanz des Dialogforums

Die meisten Teilnehmenden zeigten sich zufrieden mit dem Verlauf und dem Ergebnis dieses Treffens. Betroffene aus Deichhausen und Strom zeigten auf, dass das Ergebnis sie nicht zufriedenstellen könne.

Alle Beteiligten würdigten die durch dieses Dialogforum geschaffenen Transparenz und den stets sachlichen und verbindlichen Umgang miteinander.

Der Moderator dankte allen Beteiligten und schloss die Veranstaltung. Die Teilnehmenden applaudierten.