

DELMENHORSTER KURIER

TAGESZEITUNG FÜR DELMENHORST
GANDERKESEE · HUDE · HARPSTEDT · WILDESCHAUSEN

B 212 neu in Delmenhorst

„Es tut mir für die leid, die im Ungewissen leben“

Von **Andreas D. Becker** - 12.12.2018 - 0 Kommentare

Joachim Delfs, Leiter der Landesbehörde für Straßenbau in Oldenburg, erklärt, warum das Verfahren sich so la hiziert und was das aktuelle Dialogforum überhaupt für den Planungsprozess bringen kann.



Joachim Delfs, Chef der Straßenbaubehörde, geht davon aus, dass der Bau des letzten Abschnitts der B 212 neu frühestens 2023 beginnen kann. (Janina Rahn)

Die Geschichte B 212 neu geht bis in die Anfang der 90er-Jahre zurück – wird sie überhaupt noch gebraucht? Ist die B 212 neu nicht mittlerweile obsolet?

Joachim Delfs: Ich könnte eine formale und eine fachliche Antwort geben. Ich fange mal mit der formalen an: Diese Straße ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten, das heißt, der Deutsche Bundestag hat entschieden, dass ein Bedarf besteht. Inhaltlich sehen viele, die mit Wirtschaftsaspekten zu tun haben, die Funktion dieser Straße unbedingt als wichtig an, um zum einen die Unterweserhäfen miteinander zu verbinden und zum anderen die Erreichbarkeit im Unterweserraum zwischen beteiligten Kommunen – und das Ganze eingebunden in den Fernverkehr – zu ermöglichen. Fachlich besteht also weiter Bedarf.

Geht es nicht auch darum, Orte in der südlichen Wesermarsch verkehrlich zu entlasten?

Die B 212 ist die Straße, die von Nordenham kommend über Brake, Elsfleth und Berne eines Tages nach Bremen führen soll. Die heutige Verbindung durch Berne und dann weiter entlang von Siedlungen mit sehr vielen Ortsdurchfahrten sowie mit vielen Zufahrten und Einmündungen führt zu sehr langen Fahrzeiten. Das ist für eine gute Erreichbarkeit hinderlich. Und eine unmittelbare Verbindung nach Bremen fehlt bislang, denn die B 212 führt heute durch Bookholzberg weiter zur A 28. Wer nach Bremen will, muss über die B 75, die stark überlastet ist, nach Bremen hinein. Da ist eine zweite Verbindung weiter im Norden, auch im Zusammenhang mit der Bremen westlich umfahrenden Autobahn A 281, ein ganz wichtiger Aspekt, um Erreichbarkeiten zu verbessern. Unter anderem die Erreichbarkeit des Güterverkehrszentrums in Bremen ist in diesem Zusammenhang zu nennen.

Es gab bereits Planungen, in denen die sogenannte Südvariante favorisiert wurde. Jetzt wurde der Reset-Knopf gedrückt, alles wird erneut geprüft. Wie erklären Sie einem Laien, dass die bisherige Arbeit nicht ausreichend war und alles von vorn beginnt. Das erweckt den Eindruck, dass zuvor nicht akkurat gearbeitet wurde?

Es geht bei dem Abschnitt der B 212, der jetzt so streitig ist, in Wirklichkeit nur um die letzten zwei Kilometer von auf niedersächsischer Seite elfeinhalb Kilometern von Harmenhausen bis zur Bremer Landesgrenze. Der Trassenverlauf ist auf über 80 Prozent dieser Strecke überhaupt nicht streitig. Es geht letzten Endes um die Frage, ob die Verbindung zur Bremer Landesgrenze nördlich oder südlich von Deichhausen verlaufen soll. Da gibt es sehr unterschiedliche Gesichtspunkte, sehr unterschiedliche Interessen, sehr unterschiedliche Meinungen darüber, was dort der richtige Verlauf ist.

Aber noch mal: Es gab doch schon ein Ergebnis, warum hat das keinen Bestand?

Mit der Südtrasse meinen wir nur den Bereich südlich von Deichhausen. Dieser ist 2009 als Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens landesplanerisch festgestellt worden. Dafür wurde drei Jahre später vom Bundesverkehrsministerium auch die Linie bestimmt, wie es formal heißt. Wir hatten also Vorentscheidungen auch auf Basis der Südtrasse. Es gab aber heftige Meinungsverschiedenheiten vor Ort, auch in der Politik hat man auf Landesebene sehr unterschiedliche Meinungen dazu geäußert. Da die Meinung der Kommunen und eines Teiles der vor Ort betroffenen Bevölkerung ausgesprochen konträr zu den Entscheidungen in den Vorverfahren war, hat der damalige Landesverkehrsminister entschieden, noch einmal genauer hinzuschauen und die Aspekte, die 2009 und 2012 zu diesen Entscheidungen geführt haben, mit einer verbesserten Datenbasis sowie einer aktualisierten Bestandsaufnahme von Flora und Fauna zu überprüfen und den weiteren Verfahrenfortgang auf eine ganz neue und sehr viel breitere Datenbasis zu stellen. In diesem Prozess befinden wir uns gerade.

Was könnte sich an der Datenbasis seit 2009 denn geändert haben?

Wir haben natürlich im Rahmen des Raumordnungsverfahrens seinerzeit die wesentlichen raumbedeutsamen Aspekte überprüft. Aber in einem Raumordnungsverfahren wird nicht mit der Tiefe wie bei einem Planfeststellungsverfahren untersucht. Der übliche Weg ist erst die Linienplanung, dann die Entwurfsplanung, dann die Planfeststellung. Angesichts der großen Konflikttiefe, die wir in diesem Fall erleben, wurde ausnahmsweise entschieden, es nicht bei der Datenerhebung auf der Basis einer Linienplanung, also Raumordnung, zu belassen, sondern das Ganze einerseits zu aktualisieren und andererseits zu vertiefen, also alles schon mit der Tiefe einer Planfeststellung zu machen, obwohl wir noch gar nicht in einem Planfeststellungsverfahren sind. Als Vorbereitung für die Entwurfsplanung soll also der Variantenvergleich aus der Raumordnung mit besseren und sehr viel breiter aufgestellten Daten überprüft werden.

Die Landesregierung hat die B 212 neu für den Bundesverkehrswegeplan 2030 ohne Vollanschluss an Delmenhorst angemeldet. Geprüft wird aber trotzdem, ob südlich Deichhausen ein Vollanschluss kommen soll. Ist das nötig?

Da wir angetreten sind, mit verbreiterten Datengrundlagen zu arbeiten, und die Entscheidung aus dem Verkehrswegeplan diese breite Datenbasis noch nicht hatte, haben wir entschieden, sämtliche jetzt noch denkbaren Möglichkeiten bezüglich der Anschlussstellenvarianten in diese Untersuchungen einzubeziehen. Für den Fall, dass ein Vollanschluss Nord oder Süd dabei herauskommen sollte, wird sicherlich noch einmal eine Rückkopplung mit dem Bundesministerium erforderlich sein und diese Frage noch einmal weiter vertieft werden. Aber wenn wir schon einmal dabei sind, mit dieser vertieften Datenbasis die Möglichkeiten zu überprüfen, dann wollen wir es auch umfassend tun.

Käme Ihr Haus nun zu dem Schluss, dass sich ein Vollanschluss als beste Lösung erweist, bedeutet das, dass die Verkehre in Delmenhorst signifikant steigen und an anderer Stelle nach einer Lösung für eine Ortsumgehung Delmenhorst gesucht werden müsste. Dann haben Sie doch wieder den Streit mit Ganderkese.

Im Moment redet niemand von einer Ortsumgehung Delmenhorst. Das ist kein Planungsauftrag, den wir haben. Als die Entscheidung getroffen wurde, alle Anschlussvarianten zu untersuchen, wussten wir ja noch nicht, mit welchen Ergebnissen die Verkehrsuntersuchung endet. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung liegen vor, und wir können feststellen, dass diese ganz ähnlich sind wie frühere Untersuchungen. Aber, wie gesagt, als man die Entscheidung getroffen hat, alle Anschlussvarianten zu untersuchen, konnte man noch gar nicht wissen, ob die Verkehrszahlen von 2009 überhaupt bestätigt werden. Wenn jetzt herauskommen sollte – und das deutet sich an –, dass die Vollanschlussvarianten nach wie vor sehr hohe Verkehrswerte für Delmenhorst ergeben, wird sich das in der Bewertung der Folgen adäquat niederschlagen.

Der Neubau der B 212 ist sehr teuer, zudem bedeutet die Straße einen riesigen Eingriff in die Natur. Kann man bei so einem großen Bauprojekt überhaupt die eventuell bestmögliche Variante ausschließen und sagen, wir verhindern Verkehre?

Da kommt es drauf an, wie man die verkehrlichen Wirkungen bewerten will. Es ist ja so, dass eine Straße mit Teilanschluss bestimmte Wirkungen einwandfrei erfüllt, nämlich dass man entlang der Weser, aus Nordenham kommend, über Brake, Elsfleth und Berne nach Bremen und ins GVZ gut kommen kann. Und umgekehrt. Zudem könnten alle, die aus der Wesermarsch kommen, in Delmenhorst abfahren. Nur die unmittelbare Verbindung Delmenhorst-Bremen beziehungsweise Bremen-Delmenhorst wäre verhindert. Das würde die Verkehrsmengen nach den Ergebnissen der Raumordnung und der verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen vor neun Jahren deutlich verringern. Aber: Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen steht eine Straße ohne Vollanschluss. Und diese Straße in dieser Form hat der Deutsche Bundestag als vordringlichen Bedarf akzeptiert. Deswegen sehe ich kein grundsätzliches Hindernis, einen Planfeststellungsbeschluss zu erwirken, da der grundsätzliche Bedarf auf der Basis aus dem Verkehrswegeplan und dem Bedarfsplan für die Fernstraßen ableitbar ist.

Die Kritik lautete früher auch, dass die Variante bevorzugt wurde, die dem mautfinanzierten Wesertunnel möglichst viel Verkehr zuführt. Aber so muss man ja heute nicht mehr planen.

Die Mautfinanzierung der Weserquerung war viele Jahre von Bremen favorisiert. Natürlich ist es so, dass, wenn eine Privatfinanzierung vorgenommen werden soll, ein Investor gefunden werden muss. Und ein Investor muss sich über Maut refinanzieren. Aber für die Straßenplanung der B 212, insbesondere für die Variantenfindung Nord oder Süd, spielte dieser Aspekt nie eine Rolle. Zumal wir immer in den früheren Verkehrsuntersuchungen den sogenannten Worst Case betrachtet haben, also Verkehrsmengen ohne eine Maut. Denn eine Maut ist auch immer eine Verkehrsbremse. Wenn es eine Maut gibt, also wenn jemand etwas bezahlen soll, um durch den Tunnel zu fahren, dann überlegt er sich drei Mal, ob er nicht vielleicht einen anderen Weg nimmt. Bei den Verkehrsuntersuchungen haben wir immer gesagt: Wir wissen nicht, ob das mit der Maut immer so sein wird oder ob man sie nicht vielleicht kippt und auf einmal fließt mehr Verkehr. Diesen stärkeren Verkehr muss man von vornherein für die Bemessung der Straße in Rechnung stellen. Deswegen sind alle Verkehrsuntersuchungen früher ohne Maut gelaufen.

Mit Blick auf die Auswirkungen des Straßenbaus auf die Landwirtschaft wird eine Nordtrasse favorisiert. Anders als letztes Mal?

Ich sehe nicht, dass es anders als letztes Mal ausgefallen ist. Sicherlich hat man sich in einer größeren Tiefe die landwirtschaftlichen Betriebe angeschaut und so Einzelergebnisse in der Analyse generiert, die man früher noch nicht kannte. Aber die Gesamtbewertung des Aspekts Landwirtschaft war damals schon so, dass die Nordvarianten geringere Eingriffe in landwirtschaftliche Strukturen bedeuten. Das beruhte aber auch mehr auf einer pauschalen Einschätzung und Bewertung unter Einbeziehung von Fachleuten wie Landvolk und Landwirtschaftskammer, die das in Kenntnis der Örtlichkeit und der wirtschaftenden Betriebe, der Betriebsstrukturen abgeschätzt haben. Jetzt haben wir eine Betroffenheitsanalyse, die einen sehr viel genaueren Blick auf die einzelnen Betriebe ermöglicht.

Wie kommt man aus diesem Wust von Daten und Ergebnissen am Ende eigentlich zu einem Ergebnis?

Es gibt auch dafür eine Bandbreite von Möglichkeiten der Gewichtung und Aggregation von Aspekten. Als Standard hat sich herausgestellt, dass man ein gutes halbes Dutzend an Hauptkriterien bewertet, wie zum Beispiel Kosten, Auswirkungen auf die Landwirtschaft, auf die Umwelt, verkehrliche Wirkungen, städtebauliche Wirkungen, in diesem Fall auch die hochwassertechnische Wirkungen. Und diese Aspekte kann man noch in Unterkategorien aufteilen. Dann ist es üblich, dass man jedem dieser Kriterien eine bestimmte Gewichtung in der Gesamtbetrachtung zumisst.

Welche Rolle spielen dabei die Kosten?

Es gibt über die Jahrzehnte, in denen man solche Projekte durchführt, einen gewissen Wandel. Früher hat man gesagt, dass für den Baulastträger die Kosten das Wichtigste sind, also wurden 50 Prozent für die Kosten und 50 Prozent für den Rest gewichtet. Das macht man heute so nicht mehr. Es gibt die Auffassung, man müsste alle Aspekte gleich gewichten, auch in den Unterkategorien. Aber da muss man zum Beispiel schauen, ob beispielsweise der Aspekt des Denkmalschutzes genauso wichtig wie der Aspekt des Natur- und Landschaftschutzes ist. Denkmalschutz ist auch wichtig, den sollte man nicht vergessen, aber es gibt in der Gesamtbetrachtung durchaus den Konsens, dass Naturschutzaspekte ausgesprochen wichtig sind. Der Aspekt Auswirkung auf den Menschen, also Lärm, ist auch ungemein wichtig. Dieser Punkt ist aus meiner Sicht in der Vergangenheit auch ein bisschen zu kurz gekommen.

Am Ende des Tages geht es aber um eine Straße, über die Verkehre rollen soll.

Ja, der eigentliche Zweck der Straße ist die verkehrliche Verbesserung. Da kann man im Zusammenhang mit den Kosten, die ebenfalls einen wichtigen Aspekt bei der Herstellung eines solchen Bauwerks darstellen, die verkehrlichen Wirkungen in Bezug auf Reisezeitverkürzungen, Potenzialentwicklungen für Siedlungen, Gewerbegebiete oder von wirtschaftlicher Prosperität vernachlässigter Regionen betrachten. An der Stelle sind wir noch nicht so weit, dass wir dieses Gitter von Kriterien und Unterkriterien vollständig entwickelt haben. Das Kriteriengitter, diese Matrix, soll im Dialogforum irgendwann im Frühjahr 2019

Thema sein.

An den unterschiedlichen Gewichtungen entbrennt vielleicht auch Streit.

Es gibt dazu das Instrument der sogenannten Sensitivitätsanalyse. Man kann damit so lange an den Gewichten drehen, bis sich die Reihenfolge der Ergebnisse umkehrt. Man kann dann versuchen zu bewerten, ob diese Gewichtsverschiebung noch plausibel ist. Ich habe da einen anderen Fall vor Augen: Da würde man einem eher weniger bedeutsamen Kriterium ein Gewicht von 70 Prozent zumessen müssen, damit sich die Reihenfolge umgekehrt. Da sagt jeder Verständige, dass das völliger Unsinn wäre. Aber wenn es knapper mit den ganzen Ergebnissen ist, dann ist es durchaus denkbar, dass man mit einer relativ kleinen Veränderung von Gewichten die Reihenfolge durchaus verändern kann.

Bei der Grobprüfung 2009 kamen die beiden Nordvarianten auf 19 Punkte, die beiden Südvarianten auf 19 beziehungsweise 20 Punkte. Gab es dazu eine Sensitivitätsanalyse?

In diesem Fall waren nicht 19 oder 20 Punkte ausschlaggebend, denn es war ein wichtiger Aspekt zu berücksichtigen, den mache als „Totschlagkriterium“ bezeichnet haben: Bezüglich der Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete ist immer der Nachweis zu bringen, dass eine Beeinträchtigung vermieden oder so gering wie möglich gehalten wird. Wenn aber eine gleichgewichtige Variante dazu führt, dass man diesen starken Eingriff vermeiden oder signifikant verkleinern kann, dann ist es nach Europarecht zwingend, dass man die weniger beeinträchtigende Variante wählen muss. Das war jedenfalls die Bewertung im Jahr 2009. Inzwischen mag in der Rechtsauslegung und Rechtsentwicklung auch in diesem Punkt eine Modifizierung eingetreten sein, aber da bin ich kein Fachmann, ich bin kein Jurist. Also auch diesen Aspekt werden wir entsprechend in die Bewertung einstellen müssen.

In der jüngsten Sitzung des Dialogforums führte ein Umweltsachverständiger aus, dass der Bau jeder Trasse einen massiven Eingriff in die Natur darstelle. Allerdings würden die beiden Nord-Varianten im Vergleich mit den Südtrassen schlechter abschneiden. Deswegen sei für diese Nord-Varianten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Ausnahmegenehmigung zu erwarten. Das ist es wieder, das „Totschlagkriterium“.

Die von Ihnen angesprochene Aussage von Herrn Storz bezieht sich zunächst allein auf die Naturschutzbelange. Wie sich aus meinen vorherigen Erläuterungen ergibt, sind alle Belange mit zugeordneten Gewichtungen in eine Gesamtbewertung zu überführen. Soweit sind wir derzeit noch nicht. Es wäre daher eine unzulässige Vorwegnahme eines Gesamtergebnisses, wenn man aus dieser Einzelbewertung auf eine finale Entscheidung schließen wollte – auch wenn die Naturschutzaspekte sicherlich mit einem hohen Gewicht in den Variantenvergleich eingehen werden. Wir wollen jetzt nicht spekulieren, sondern – wie im Dialogforum verabredet – unter strenger Beachtung einer transparenten Kommunikation einen Schritt nach dem anderen gehen.

In diesem Dialogforum ging es auch um eine kleine Veränderung auf der Streckenführung der Süd-Variante. Was hat es damit auf sich?

Es geht hierbei um eine Optimierung der Gestaltung der Anschlussstelle und der Anbindung der Stromer Landstraße bei der Variante „Vollanschluss südlich Deichhausen“ – insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehre in Fahrtrichtung Strom.

Noch mal zurück zu den Umweltaspekten: Der Nabu beteiligt sich nicht am Dialogforum, weil das Verfahren sowieso nichts bringe. Wie sehen Sie das?

Das ist aus meiner Sicht eine strategische Entscheidung des Naturschutzbundes, die ich bedaure, denn durch die Einbindung ins Dialogforum wird ja die Gelegenheit geboten, Fragen zu stellen und die Tätigkeit hin zu einem Ergebnis in bestimmter Weise zu hinterfragen und auch zu lenken. Wenn die strategische Entscheidung getroffen wird, sich gar nicht zu beteiligen, dann mag es so sein, weil man befürchtet, später von der eigenen Klientel vorgeworfen zu bekommen, bei einer Sache mitgemacht zu haben, die man dem Grunde nach nicht will.

Jens Stachowitz, der das Dialogforum moderiert, hat früh festgestellt, dass es unmöglich scheint, eine konsensuale Lösung zu finden. Wie sehen Sie das?

Es gibt Gründe für die eine oder die andere Trasse. Die Gründe liegen nicht immer in derselben fachlichen Thematik, da gibt es widerstreitende objektive Aspekte, es gibt auch widerstreitende persönliche Interessen und politische Aspekte aus der kommunalen Betroffenheit heraus. Ich verspreche mir allerdings von dem Dialogforum – allein weil wir in höchst möglichem Maße transparent vorgegangen sind –, dass es am Schluss keine Verlierer gibt. Zumindest insoweit, dass sich keiner ausgeschlossen fühlt.

Ist dieser schier unendlich lange dauernde Planungsprozess nicht auch für Sie zermürend?

Es tut mir vor allem für die Menschen leid, die vor Ort von der einen oder anderen Variante betroffen sein könnten und die über Jahre und Jahrzehnte im Ungewissen bleiben, ob denn ihr Haus, ihr Grundstück, ihr landwirtschaftlicher Betrieb berührt wird oder nicht. Ein Landwirt zum Beispiel, der in seinen Betrieb investieren will, muss mit der großen Unsicherheit leben, ob sich das Engagement auf lange Sicht rechnet, ob er etwas Zukunftsweisendes tun kann, was er an seine Kinder weitergeben kann. Und für die Menschen, die von dieser Ungewissheit belastet sind, tut es mit wirklich leid, dass solche Planungen so lange dauern.

Können Sie denn Pi mal Daumen sagen, wann dieser letzte Teilabschnitt bis zur Bremer Landesgrenze gebaut wird?

Das wird noch einige Jahre dauern. Wir werden den Variantenvergleich im Frühjahr 2019 vorstellen. Dann wird aber nicht das Dialogforum darüber entscheiden, welche Variante weiter verfolgt wird, sondern das werden wir entscheiden. Wir werden dann auf Basis dieser Entscheidung einen sogenannten Vorentwurf erstellen, der Grundlage ist für die weiteren Planungen. Diese müssen wir dem Bundesverkehrsministerium vorlegen, dabei wird auch das Bundesumweltministerium eingeschaltet. Das dauert auch eine geraume Zeit. Wir werden 2020 so einen Entwurf erarbeitet haben können, 2021 eine Genehmigung vom Bundesministerium erhalten. Schließlich müssen Planfeststellungsunterlagen erstellt werden. Wir werden kaum vor Jahresende 2021 in ein Planfeststellungsverfahren gehen können. Bei einer Länge von elfeinhalb Kilometern auf niedersächsischer Seite wird ein Planfeststellungsverfahren sicherlich nicht in einem Dreivierteljahr erledigt sein können, da kann man auch mal mit zwei Jahren rechnen. Wenn es gut läuft, hätten wir 2023 den Planfeststellungsbeschluss, danach folgt dann der Baubeginn – wenn das nicht durch gerichtliche Anfechtungen wieder gebremst wird.

Das Gespräch führte Andreas D. Becker.

Zur Person

Joachim Delfs (65)

Leiter des Geschäftsbereichs Oldenburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, ist seit Anfang 2004 in dieser Position. Mit der B 212 neu hat er allerdings schon länger zu tun, seit 1996 kümmert er sich um Planung und Bau dieser Bundesstraße. Von Hause aus ist Delfs Bauingenieur, seit 1984 in der Landesbehörde beziehungsweise ihren Vorgängerinstitutionen beschäftigt.

Schlagwörter

Joachim Delfs

Anzeige

© WESER-KURIER digital