

# Lückenschluss/Osttange/Umgehungsstraße

Sachstand und weiteres Vorgehen

# Bisherige Planung

- Vorplanung mit Kostenermittlung und Verkehrsgutachten vorgestellt (03/2014)
- Planungsauftrag Bauleitplanung Lückenschluss im vereinfachten Verfahren (11/2015)
- Bürgerinformation zur Vorstellung (02/2016)
- Veränderung Verfahren auf Regelverfahren  
(04/2016)

# Bisherige Planungen

- Beschluss 18.08.2016 notwendige Vorbereitungen Planfeststellung ermitteln und Kosten darlegen.
- Beratung/Vorlage 24.11.2016 ohne Beschlussempfehlung zurück in Fraktionen

# Bisherige Gegenargumente

- Zu kleinräumige Betrachtung /Salami – Taktik
- Keine Kosten- Nutzen-Bewertung
- Lärmbelästigung/Verschlechterung für Anlieger der neuen Verkehrsführung

# Mustereinwendung

- Gesundheitsschutz Wohn- und Lebensqualität = Höhere Verkehrsbelastung der (neuen) Anwohner (Immission= Luftverschmutzung, Lärm)
- Wertverluste der Immobilie (durch Immission)
- Fehlende verkehrliche Wirkung (Annahmen überhöht, Zunahme nicht anzunehmen, demographischer Wandel)
- Flächenverbrauch, Naturschutz
- Fehlende Gutachten (insbesondere Umweltverträglichkeit)
- Fehlende Begründung insgesamt

# Ziele der Planung

- Entlastung
- Entwicklung
- Verbesserung

# Entlastung

- Entlastung der Ortsdurchfahrt
  - Vgl. vorliegendes Verkehrsgutachten 01/2014
    - Im Nullfall um ca. 1.950 Fahrten im Bereich Breite Fahr bis Edeka (8.050 zu 5.800) auf Basis 2013
    - In Variante 1 auf Basis 2030 um ca. 2.250 Fahrten
    - In Variante 2 auf Basis 2030 um ca. 3.750 Fahrten

Vgl. Gutachten unter

<http://www.lemwerder.de/Wirtschaft-und-Bauen/Bauleitplanung/Bauleitplanung.php>

A 1 ) Planfeststellungsverfahren

# Szenario 1

Allgemeiner Zuwachs 5 % (vors. Schätzung)

WG Weserdüne voll bebaut

GE Altenesch voll bebaut

GE Deichshausen bebaut (800 Fahrten/Tag)

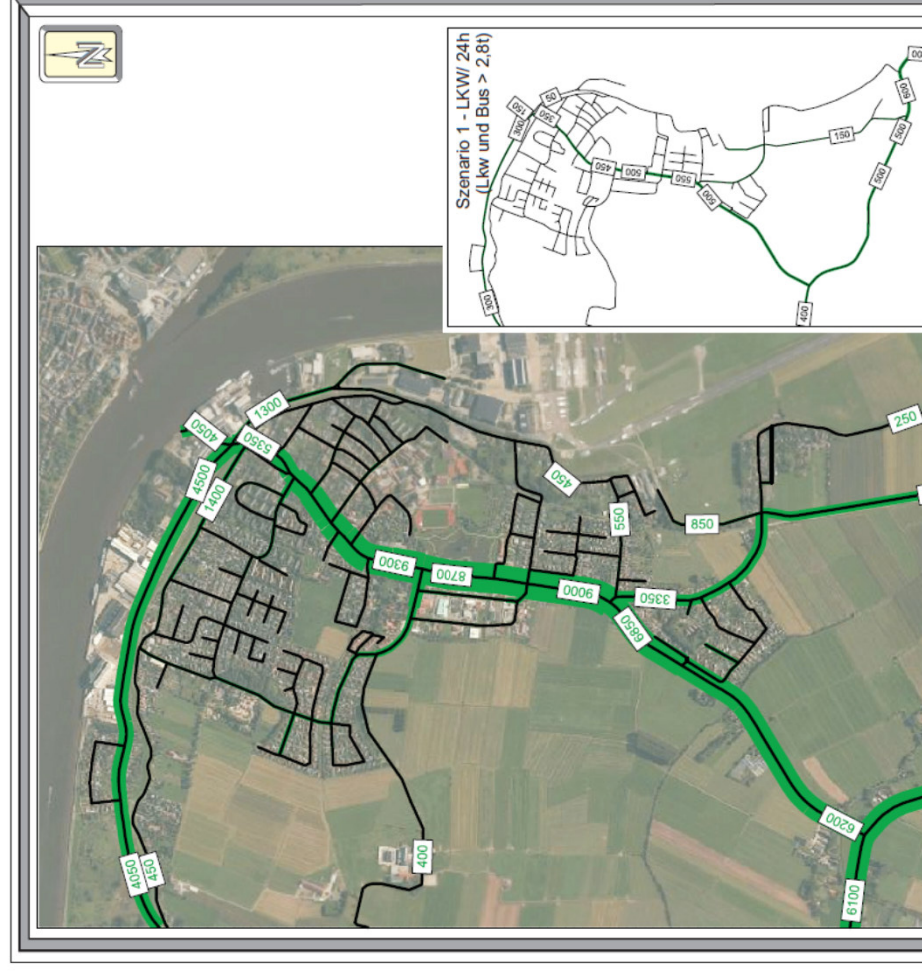
GE Edenbüttel II (50 Zufahrten/ha/ im Gutachten

Annahmen aus älteren Planungen- Veränderungen aktuell 650 Fahrten)

# Entlastung

- Entlastung der Tecklenburger Straße
  - Vgl. vorliegendes Verkehrsgutachten 01/2014
    - Im Nullfall um ca. 1.250 Fahrten im Bereich Breite Fahr bis Edeka (2.250 zu 1.000) auf Basis 2013
    - In Variante 1 auf Basis 2030 um ca. 2.050 Fahrten
    - In Variante 2 auf Basis 2030 um ca. 3.050 Fahrten

Abb 7 Seite 24 Szenario 1 ohne OT



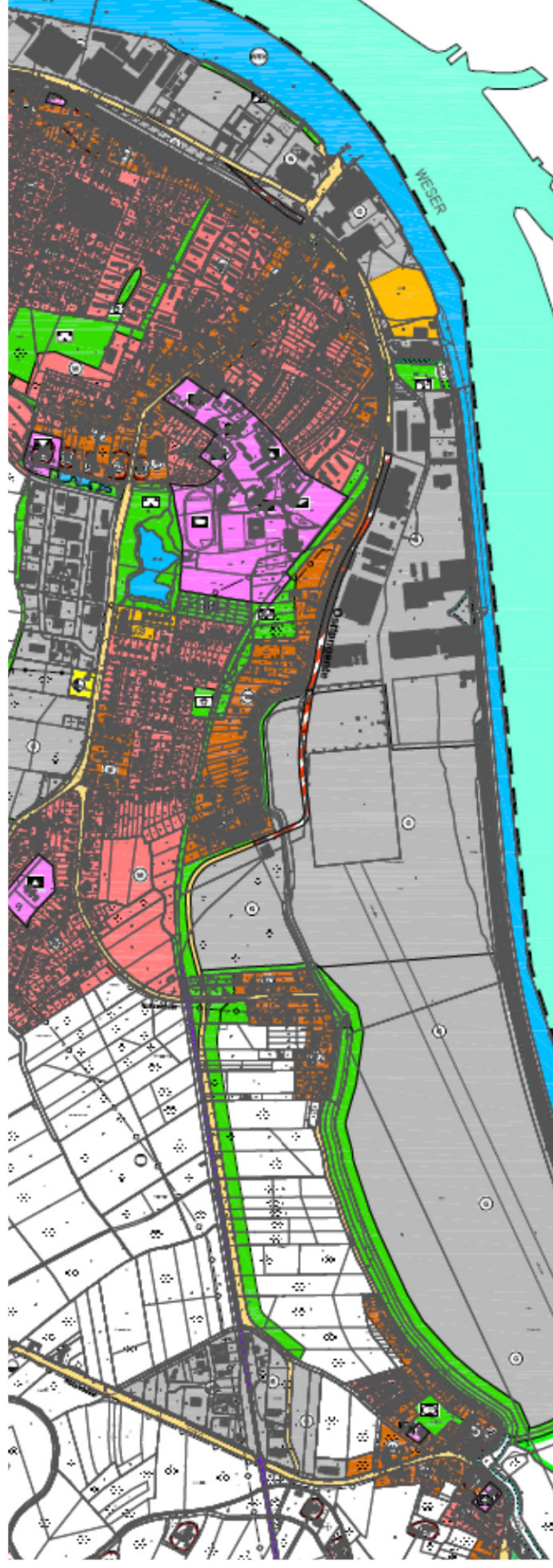
# Ziele der Planung

- Entlastung – Verkehrliche Entlastung Stedinger Straße und Tecklenburger Straße
- Entwicklung ....
- Verbesserung

# Entwicklung

- Verbesserung der Erschließung der Gewerbeflächen Deichshausen bzw. Flughafen
- Alternative Anbindung Wohnbauentwicklungsflächen (F-Plan)
- Möglichkeit zur Neugestaltung (Zufahrt Fähre, Ortskern)

# Auszug Flächennutzungsplan



# Verbesserungen

- In umfassenderem Verfahren werden die Verbesserungen der Kreuzungsbereiche (Fähre, Altenesch) mit betrachtet und einbezogen
- Neben der Wirkung für Anlieger/Anwohner auch deutliche Verbesserung im Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer

# Bewertung analog BWP

Eine Richtlinie zur Bewertung kommunaler Straßen ist nicht bekannt-  
daher erfolgt hier der Versuch einer analogen Betrachtung nach den  
Bewertungen des Bundesverkehrswegeplanes

- NKV
- Umweltbetroffenheit
- Raumordnerische Bedeutung
- Städtebauliche Bedeutung

# Nutzen-Kosten-Vergleich (wikipedia)

- Das Verfahren besteht aus einer „mehrstufigen Bewertung“: **Alle Wirkungen eines Projektes** werden zunächst danach unterteilt, ob sie **kardinal messbar** (in Zahlen ausdrückbar) sind oder nicht. Nicht kardinal messbare Wirkungen können in einer ergänzenden Darstellung gewürdigt werden. Die in Zahlen ausdrückbaren Wirkungen werden danach unterteilt, ob sie
  - monetär (in Geldgrößen vorliegend, z. B. Erträge, Investitionen, laufende Kosten),
  - monetarisierbar (durch etablierte Verfahren in Geldgrößen umrechenbar, z. B. Reisezeitgewinne, [Luftverschmutzung](#)) oder
  - nicht monetarisierbar
- sind. Daraus werden gebildet:
- Nutzen-Kosten-Indikator E1 („Teilindikatoren, deren originäre Messgrößen entweder monetär sind oder durch konventionell abgesicherte Umrechnungen monetarisierbar sind“),
- [Nutzwertanalytischer](#) Indikator E2 („In E1 berücksichtigte Teilindikatoren und zusätzliche Indikatoren, die kardinal messbar sind“)<sup>[3]</sup>,
- Zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen für Investoren und Betreiber ist die so genannte „Folgekostenrechnung“ vorgesehen.
- Für die Förderung nach dem GVFG ist der Indikator E1 maßgeblich. Sein Wert gibt das Nutzen-Kosten-Verhältnis an, so bedeutet „1,4“ z. B., dass der Nutzen das 1,4-fache der Kosten beträgt. Nur Projekte mit einem Wert größer als 1 (d. h. die Nutzen sind größer als die Kosten) erfüllen das Gebot der Wirtschaftlichkeit nach § 7 [Bundeshaushaltsordnung](#) und dürfen gefördert werden.

# Bewertung NKV am Beispiel B212 n

## 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

|                                                                                                                                                                        |                         | Jährliche Nutzen<br>[Mio.<br>€/Jahr] | Barwert<br>der<br>Nutzen<br>[Mio. €]    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------|
| Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr<br>Fahrzeuginstandhaltungskosten<br>Betriebsführungskosten (Personal)<br>Betriebsführungskosten (Betrieb) | NB                      | 4,060<br>0,557<br>4,347<br>-0,844    | 101,514<br>13,929<br>108,687<br>-21,102 |
| Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege                                                                                                   | NW                      | -0,300                               | -7,494                                  |
| Veränderung der Verkehrssicherheit                                                                                                                                     | NS                      | 1,278                                | 31,958                                  |
| Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr<br>davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min                                                              | NRZ                     | 7,380<br>0,684                       | 184,506<br>17,104                       |
| Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr                                                                                                               | NTZ                     | 0,140                                | 3,496                                   |
| Veränderung der impliziten Nutzen                                                                                                                                      | NI                      | 3,846                                | 96,163                                  |
| Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur                                                                                            | NIL                     | -0,168                               | -4,190                                  |
| Veränderung der Geräuschbelastung<br>Innerorts<br>Ausserorts                                                                                                           | NG<br>NGi<br>NGa        | -0,757<br>0,399<br>-1,157            | -18,935<br>9,987<br>-28,922             |
| Veränderung der Abgasbelastungen<br>Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )<br>Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)<br>Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> )             | NA<br>NA1<br>NA2<br>NA3 | 0,111<br>0,010<br>-0,001<br>0,000    | 2,786<br>0,247<br>-0,029<br>0,174       |

# Bewertung NKV an Beispiel B212 n

|                                                      |           |               |                |
|------------------------------------------------------|-----------|---------------|----------------|
| <b>Veränderung der Abgasbelastungen</b>              | <b>NA</b> | <b>0,111</b>  | <b>2,786</b>   |
| Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )              | NA1       | 0,010         | 0,247          |
| Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)                        | NA2       | -0,001        | -0,029         |
| Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> )           | NA3       | 0,099         | 2,471          |
| Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)                    | NA4       | 0,000         | -0,009         |
| Feinstaub-Emissionen (PM)                            | NA5       | 0,005         | 0,113          |
| Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )         | NA6       | 0,000         | -0,007         |
| <b>Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen</b> | <b>NT</b> | <b>0,193</b>  | <b>4,813</b>   |
| <b>Veränderung der Zuverlässigkeit</b>               | <b>NZ</b> | <b>0,000</b>  | <b>0,000</b>   |
| <b>Gesamtnutzen</b>                                  |           | <b>15,784</b> | <b>394,607</b> |

## Kosten

| <b>Bewertungsrelevante Kosten</b>                    | <b>Kosten<br/>[Mio. €]</b> | <b>Barwert<br/>der Kosten<br/>[Mio. €]</b> |
|------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------------|
| Planungskosten                                       | 14,50                      | -                                          |
| Aus- und Neubaukosten                                | 89,18                      | -                                          |
| <b>Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten</b> | <b>103,68</b>              | <b>88,237</b>                              |

## Nutzen-Kosten-Verhältnis

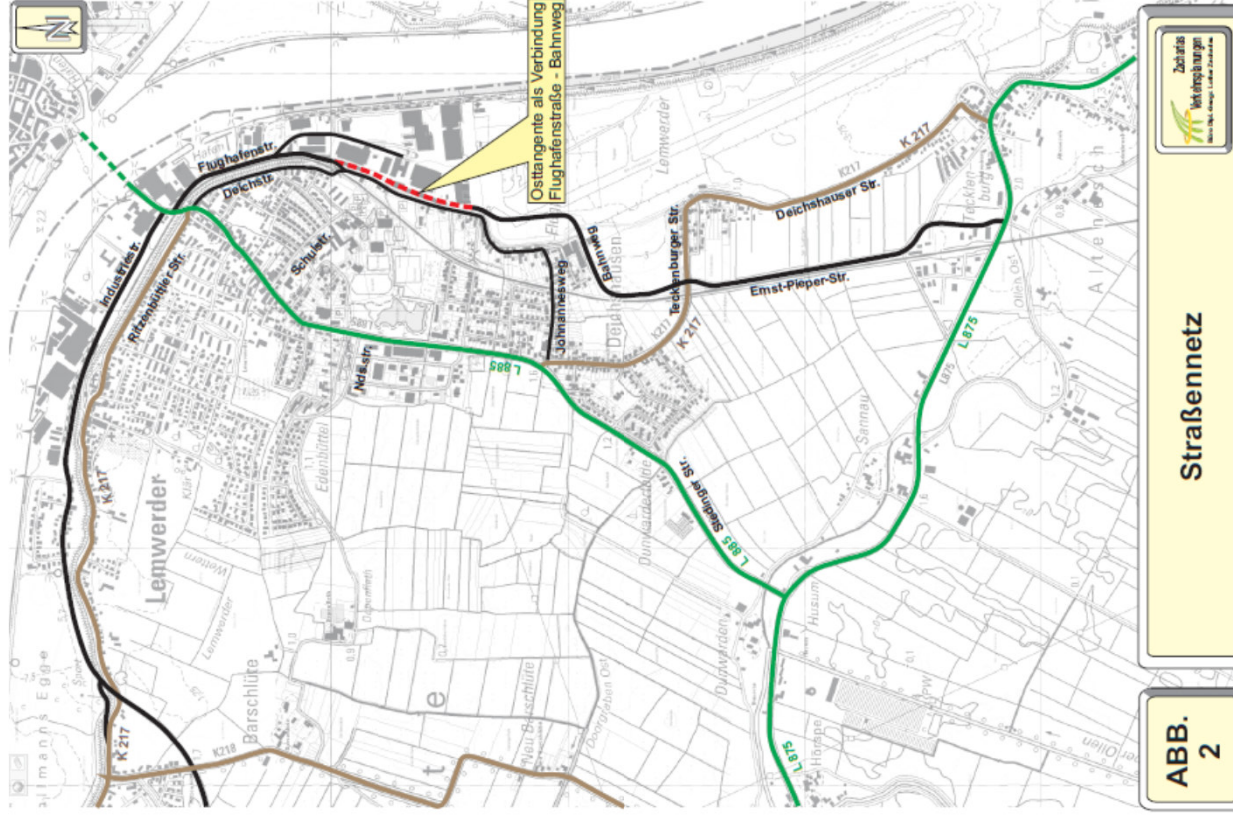
# Bewertung analog BWP

- NKV – nicht bewertbar auf vergleichsweise kurzer Strecke/ohne Gutachten – Wert?
- Umweltbetroffenheit - gering durch bisherige Nutzung – kürzeste Strecke angesetzt
- Raumordnerische Bedeutung ...
- Städtebauliche Bedeutung

# Verkehrliche Verbindung zwischen klassifizierten Straßen

Vorprüfung einer Fördermöglichkeit  
nach GVFG erfolgt

Maßnahme erfüllt Kriterien



# Bewertung analog BWP

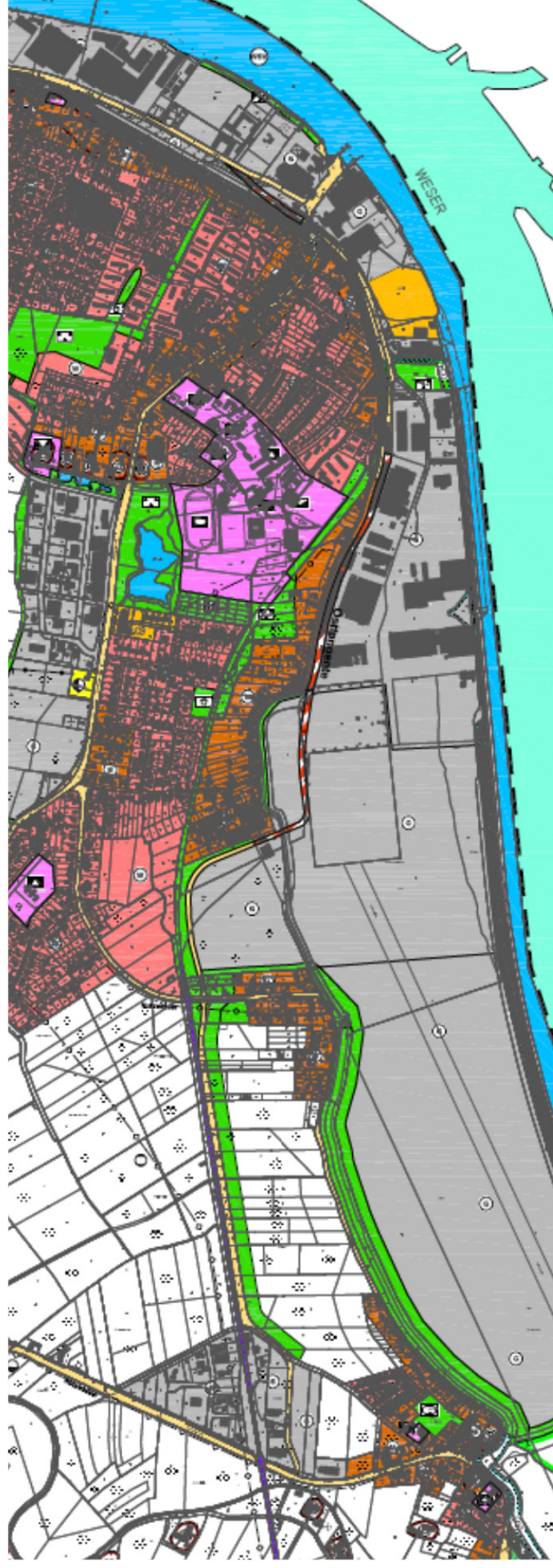
- NKV — nicht bewertbar auf Strecke/ohne Gutachten – Wert?
- Umweltbetroffenheit - gering durch bisherige Nutzung – kürzeste Strecke angesetzt
- Raumordnerische Bedeutung – erfüllt
- Städtebauliche Bedeutung ...

# Wirkungen

- Entlastungswirkung Stedinger Straße und Tecklenburger Straße
- Flächen- und Erschließungseffekte in Siedlungsarealen Gewerbegebiet Deichshausen/Flughafen und Wohnbaufläche

= hohe städtebauliche Beurteilung

# Auszug Flächennutzungsplan



# Bisherige Gegenargumente

## Vorwurf

- Zu kleinräumige Betrachtung /Salami – Taktik

## Reaktion

- Umstellung auf Planfeststellung - Gesamtbetrachtung
- Keine Kosten- Nutzen- Bewertung
- Nicht sinnvoll – wie definiert man den Nutzen?
- Lärmbelästigung/Verschlechterung für Anlieger der neuen Verkehrsführung
- Lärmschutzmaßnahmen in Aussicht gestellt.

# Mustereinwendung

## Vorwurf

- Gesundheitsschutz Wohn- und Lebensqualität = Höhere Verkehrsbelastung der (neuen) Anwohner (Immission= Luftverschmutzung, Lärm)
- Wertverluste der Immobilie (durch Immission)
- Fehlende verkehrliche Wirkung (Annahmen überhöht, Zunahme nicht anzunehmen, demographischer Wandel)
- Flächenverbrauch, Naturschutz
- Fehlende Gutachten (insbesondere Umweltverträglichkeit)
- Fehlende Begründung insgesamt

## Aktueller Stand

- Planfeststellungsverfahren nimmt weitergehende Prüfungen vor.
- Politischer Antrag zusätzliche Beteiligung zur Transparenz.
- Umweltgutachten sind Bestandteil der Planfeststellungs- deutlich umfassenderes Verfahren

# Abwägung zur Entscheidung

## Ziele der Planung

- Entlastung
  - Stedinger Straße
  - Tecklenburger Straße
- Entwicklung
  - Gewerbeflächen
  - Wohnbau nach F-Plan
- Verbesserung
  - Kreuzungsbereiche
  - Verkehrsfluss

## Entscheidung

- Bin ich bereit für die Erreichung dieser Ziele
  - Zu Investieren (aktuell verbleiben nach Kostenschätzung für die verbleibenden Abschnitte rd. 3,0 Mio Euro bei 60% Förderung)
  - Die Situation für Anlieger zu verändern

## Stärkung Wirtschaftsstandort

- Mehr Arbeitsplätze
- Mehr Einnahmen
- *Mehr Verkehr*

# Weiteres Verfahren

- Politische Entscheidung
- Beteiligung zur  
Transparenz

»Ob

»wie

# Beschlussvorschlag

- Der Finanz – und Planungsausschuss empfiehlt den Bau der Entlastungs- und Entwicklungsstraße zwischen der Industriestraße und der Hauptstraße (L875) mit einem Lückenschluss über das Gelände des ehemaligen Flughafens.
- Die Verwaltung wird beauftragt das dafür notwendige Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und die Einleitung zu beantragen. Dabei sind die Verfahrensschritte und Planungsergebnisse transparent zu machen. Mit diesem Beschluss werden die bisherigen Bebauungsplanverfahren eingestellt.

# Nachtrag zum Argument im F+P am 23.02.2017

- Planung B212 neu abwarten

Die Streckenführung für 90 % der in der Gemeinde Lemwerder liegenden Abschnitte ist bereits festgelegt. Lediglich unmittelbar an der Grenze zu Delmenhorst werden Varianten betrachtet. Diese haben keine Auswirkungen auf eine zu planende Entlastungsstraße. Die Varianten sind auf folgenden Seiten nachzulesen:

<http://www.strassenbau.niedersachsen.de/projekte/bundesstrassen/b-212-von-harmenhausen-bis-zur-landesgrenze-niedersachsen-bremen-140007.html>