

## Ortskernentlastungsstraße Lemwerder

### Dokumentation der Bürgerinformation am 20.11.2020

#### Gliederung

	Seite
Zeit, Ort und Teilnehmende	2
Begrüßung und Einführung	2
Vortrag des beauftragten Planers	3
Die Trassenalternativen	4
Die Bewertungskriterien	5
Die Bewertungsergebnisse	5
Die Vorzugsvariante	7
Fragen aus dem Publikum und Antworten	8
Abschluss der Veranstaltung	10

#### Anlagen

Die während der Präsentation gezeigten Unterlagen sind auf der Homepage der Gemeinde zum Download bereitgestellt:

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

#### Videodokumentation

Die Veranstaltung ist in voller Länge (ca. 90 Min) dokumentiert unter

<https://youtu.be/YNXWGCXs0k0>

#### Ihr Ansprechpartner bei der Gemeinde

Herr Paack, Fachdienstleiter Bau- und Ordnungsverwaltung  
Gemeinde Lemwerder | Stedinger Straße 51 | 27809 Lemwerder

T 04 21 - 67 39 34 | F 04 21 - 67 39 44 | paack@lemwerder.de

## **Zeit, Ort und Teilnehmende**

Die Veranstaltung fand am 20.11.2020 in der Ernst-Rodiek-Halle in Lemwerder statt. Es nahmen insgesamt 35 Personen teil. Aufgrund der Beschränkungen während der Corona-Pandemie durften nicht mehr als 50 Personen eingelassen werden. Die Gemeinde hat eine Video-Dokumentation anfertigen lassen (Link oben), damit ein größerer Kreis von Interessierten nachträglich die Gelegenheit hat, sich zu informieren.

## **Begrüßung und Einführung**

Der Moderator, Jens Stachowitz, und die Bürgermeisterin, Frau Regina Neuke, begrüßten herzlich.

In Ihrer Einführung (im Video ab [00:01:38](#)) machte die Bürgermeisterin deutlich, dass der Auftrag zur Planung der Ortskernentlastungsstraße bereit an Ihren Amtsvorgänger ergangen ist. Die Straße soll einerseits den Ortskern vom Durchgangsverkehr entlasten und zum zweiten das Gewerbegebiet Aero Mare besser erschließen.

Die Straße hat Befürworter und Gegner in der Gemeinde. So gibt es die Interessen derjenigen, welche die Entlastungswirkung im Ortskern fordern und die Interessen derjenigen, welche durch die Ortskernentlastungsstraße neue Belastungen befürchten.

Die Gemeinde will für die Ortskernentlastungsstraße eine Genehmigung in einem Planfeststellungsverfahren, durchgeführt von dem Landkreis Wesermarsch, erwirken. Die vormals angestrebte rechtliche Absicherung durch ein Bebauungsplanverfahren für den sogenannten Lückenschluss zwischen Flughafenstraße und der Erschließungsstraße (Ernst-Pieper-Straße) im Gewerbegebiet Aero Mare wäre nicht ausreichend gewesen. Die Auswirkungen dieser Straße sind räumlich viel weitreichender zu betrachten, weshalb das umfassendere Verfahren der Planfeststellung gewählt werden musste. Ein solches gewährt ebenfalls eine intensive Beteiligung.

Die Umbenennung des Projektes von vormals „Osttangente“ in „Ortskernentlastungsstraße“ erfolgte, weil die Gemeinde damit nach außen einen Neuanfang signalisieren will.

Frau Neuke machte deutlich, dass das Bebauungsplanverfahren für das „Gewerbegebiet Edenbüttel 2“ zeitlich der Straßenplanung vorgezogen wurde, weil ansonsten die Planungskapazitäten der Gemeinde überstrapaziert worden wären. Nunmehr sei die Straßenplanung das Hauptthema. Die Gemeinde hätte gern bereits im März 2020 eine Bürgerbeteiligung durchgeführt, sei aber durch die Corona-Pandemie daran gehindert worden.

Sie wollte trotz der Corona-Pandemie, aber unter diesen strikten Vorsichtsmaßnahmen, diese Bürgerinformation durchführen, um dieses Verfahren weiter zu bringen und will vor Ihrem Ausscheiden aus dem Amt (März 2021) einen weiteren Schritt gehen.

An diesem Abend wird der Planungsstand – die Machbarkeitsstudie – präsentiert und anschließend können bis zum 31.12.2020 Anregungen und Fragen an die Gemeinde geschickt werden:

[buergemeister@lemwerder.de](mailto:buergemeister@lemwerder.de)

Die Anregungen werden ausgewertet, die Fragen gesammelt und beantwortet und dem Gemeinderat und somit auch der Öffentlichkeit Anfang 2021 vorgelegt. Danach werden die weiteren Planungsschritte fortgesetzt.

### **Vortrag des beauftragten Planers**

Herr Michaelsen, Büro BPR, stellte das Büro BPR und sich selbst vor (im Video ab [00:09:24](#)) und beschrieb den Auftrag zur Machbarkeitsstudie (im Video ab [00:12:42](#), Powerpoint-Charts ab 7).

Die verwendeten Powerpoint-Charts sind auf der Webseite der Gemeinde zu finden.

Im Mai 2019 erfolgte die Festlegung der Trassenführung der B212n und deren Anschlüsse an das Straßennetz in Lemwerder und im Delmenhorster Norden durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Das Bremer Büro BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB untersuchte im Auf-

trag der Gemeinde Lemwerder Trassenalternativen für die Ortskernentlastungsstraße und bewertete deren Auswirkungen.

Die Verkehrsführung mit der L885 / Stedinger Straße als Hauptverkehrsstraße durch den Ortskern führt durch die hohe Verkehrsbelastung zu einer starken Trennungswirkung. Eine Ortskernentlastungsstraße sollte zusätzlich durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung und ein Durchfahrtsverbot unterstützt werden, empfiehlt er. Dies erfordert jedoch eine Abstimmung mit dem Landkreis.

### Die Trassenalternativen

Die Trassenalternativen, so Herr Michaelsen, wurden so gewählt, dass alle denkbaren Möglichkeiten abgebildet werden (im Video ab [00:22:11](#) , Powerpoint-Charts ab 11). Das ergab eine Vielzahl von Varianten. Östlich der Ortsmitte sind dies 2 Varianten, südlich des Ortskernes sind dies 12 Varianten. Nördlich von Lemwerder kommt nur eine Straßenführung in Frage.



Die Grafik ist hoch aufgelöst auf der  
Webseite der Gemeinde zu finden.

Herr Michaelsen beschrieb die einzelnen Varianten sowie deren Vor- und Nachteile. Dazu siehe die PPT-Charts 12 bis 22.

### **Die Bewertungskriterien**

Die Bewertung der Trassenalternativen erfolgte systematisch (Im Video ab [00:35:05](#), siehe auch die PPT-Charts ab 23). Die vier Hauptkriterien der Bewertungsmatrix sind:

- Verkehr
- Städtebau
- Wirtschaftlichkeit
- Umweltverträglichkeit

Herr Michaelsen erläuterte die jeweiligen Unterkriterien. Besonders hervorzuheben ist, dass die verkehrliche Wirkung dieser Baumaßnahme noch zu prognostizieren und zu bewerten ist. Hier enthält die Bewertungsmatrix noch weiße Stellen. Eine solche Prognose ist aufwändig, so führte Herr Michaelsen später im Verlauf aus, weswegen diese nur für Trassenvarianten durchgeführt werden sollte, die in die engere Wahl genommen werden.

Des Weiteren ist die Variante 2.1, welche über das Gelände der ehemaligen Flugzeugwerft führt, nur dann möglich, wenn die Gemeinde Grunderwerb tätigt und der Eigentümer der Flächen und die Gewerbetreibenden keine Einwände gegen den Verlauf der Straße und den Verkauf des dafür notwendigen Geländes haben. Dieselbe Einschränkung gilt für andere Varianten, welche über Wiesen und Äcker geführt werden. Auch hier enthält die Bewertungsmatrix noch weiße Stellen.

### **Die Bewertungsergebnisse**

Die Bewertungsergebnisse sind in der Tabelle „Bewertungsmatrix“ dokumentiert (im Video ab [00:45:18](#), siehe auch die PPT-Charts ab 32).

Die Bewertungsmatrix ist auf der Webseite der Gemeinde zum Download verfügbar.

In dieser Tabelle sind die Einzelbewertungen für jedes Unterkriterium abgebildet und der besseren Lesbarkeit wegen in den Ampelfarben Rot, Gelb und Grün abgebildet. Für jedes Hauptkriterium wurde die Punktschwere der Einzelbewertungen (Rot = -1, Gelb = 0 und Grün = +1) gebildet und durch die Maximalpunktzahl in der jeweiligen Kategorie geteilt. Die vier sich ergebenden Werte für Verkehr, Städtebau, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit wurden gleich gewichtet und addiert. Aus diesen lassen sich dann Rangfolgen ablesen: Je höher die Punktzahl, desto besser ist die Variante. Maximal ließe sich die Wertung 1 erzielen.

Das Ergebnis der Bewertung ist, dass südlich vom Ortskern vier Varianten in die engere Wahl kommen.

Bezeichnung	Bereich Süd											
	Trasse Johannesweg	Anschluss Knotenpunkt Ernst-Pieper-Straße / Tecklenburger Straße Richtung L885 bzw. L875			Anschluss Ernst-Pieper-Straße Richtung L875 Tecklenburg				Anschluss über Flughafengelände Richtung L875 Altenesch und südlich			
	Variante 3.1	Variante 3.2.1 (+Teil Var. 3.3.1)	Variante 3.2.2 (+Teil Var. 3.3.1)	Variante 3.2.3 (+Teil Var. 3.3.1)	Variante 3.3.1	Variante 3.3.2 (+Teil Var. 3.3.1)	Variante 3.3.3 (+Teil Var. 3.3.1)	Variante 3.3.4 (+Teil Var. 3.3.1)	Variante 3.4.1 (+Teil Var. 3.4.3)	Variante 3.4.2	Variante 3.4.3	Variante 3.4.4 (+Teil Var. 3.4.3)
Zusammenfassung der Kategorien mit Rangfolge	0,20	0,20	0,20	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,40	0,80	0,40
VERKEHR 25%	-0,20	0,20	0,20	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,40	0,80	0,40
STÄDTEBAU 25%	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
WIRTSCHAFTLICHKEIT 25%	-1,00	-0,50	-0,50	-0,50	0,75	0,50	0,50	0,50	-0,25	-0,25	-0,25	-0,50
UMWELTVERTRÄGLICHKEIT 25%	0,40	0,20	0,15	0,15	1,00	0,90	0,85	0,90	0,20	0,20	0,50	-0,25
Summe	0,11	-0,03	-0,04	-0,04	0,69	0,35	0,34	0,08	0,06	0,34	0,21	-0,11
Rangfolge der Untervarianten einer Hauptvariante	-	1	1	1	1	2	2	3	3	1	2	4
	0,11	0,03	0,04	0,04	<b>0,69</b>	<b>0,35</b>	<b>0,34</b>	0,08	0,06	<b>0,34</b>	0,21	-0,11

Die Abbildung ist ein Auszug aus der Bewertungsmatrix

Die Variante 3.3.1 ist davon mit Abstand die beste. Die anderen drei auf dem Rang 2 haben eine theoretische Chance in den offenen Punkten „Grunderwerb“ und „verkehrliche Wirkung“ den Abstand zur Favoritin zu verkleinern.

Östlich des Ortskernes ist die Variante 2.1 über die Flughafenstraße mit der Wertung 0,74 die Favoritin. Das Gelände ist im Privatbesitz, weswegen die Variante 2.2 oberhalb der Deichstraße (= Linienführung der ehemaligen Osttangente) mit der Wertung 0,48 weiterhin betrachtet werden sollte.

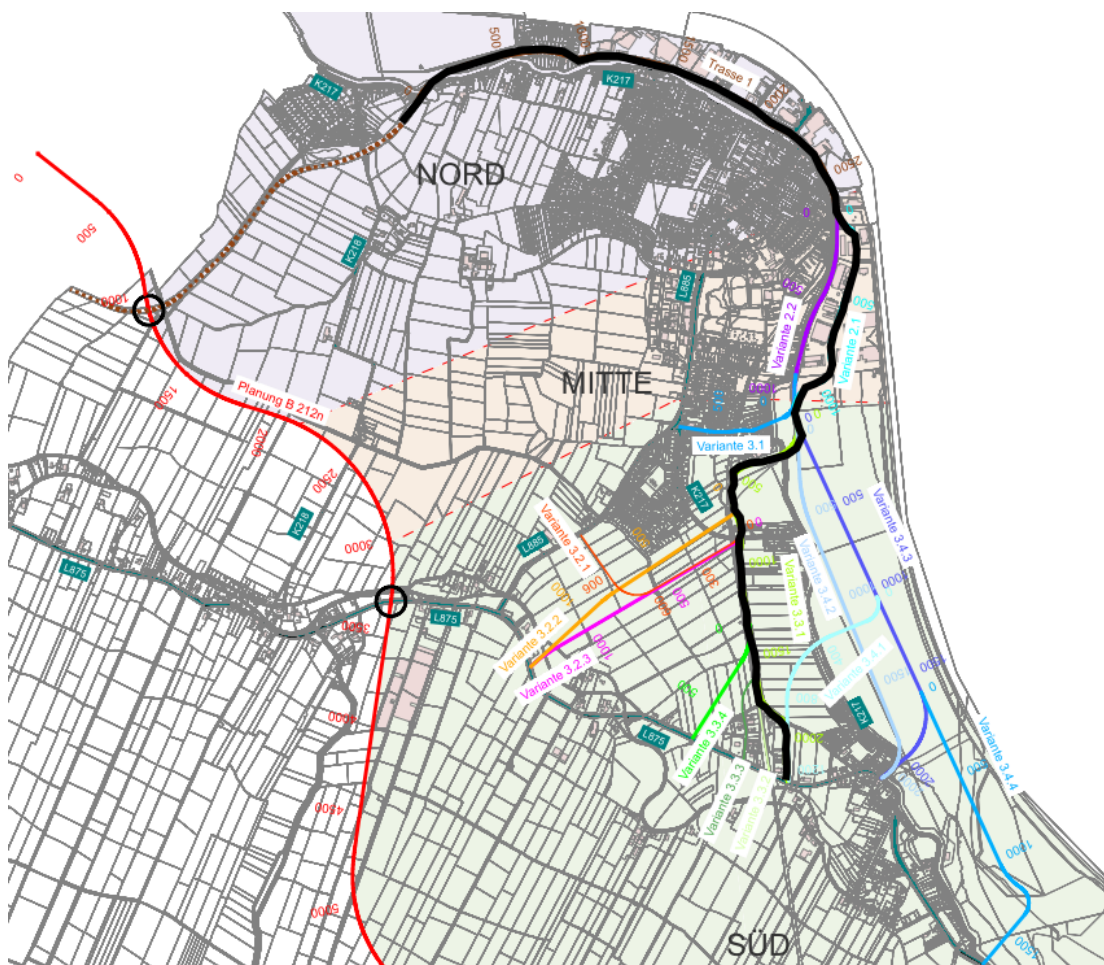
Herr Michaelsen hat auch geprüft, wie eine Gewichtsverschiebung jeweils zugunsten der Hauptkriterien „Städtebau“ und „Umwelt“ das Bewertungsergebnis beeinflussen würde. Er kommt zu dem Schluss, dass die Rangfolge sich nur auf dem Platz 2 ändern würde. Die Variante mit der besten Wertung (siehe oben), erhält auch bei einer Gewichtsverschiebung die beste Wertung, jedoch kann sowohl im Bereich Mitte als auch im Bereich Süd eine andere Variante sehr



nah an die Punktwertung der jeweiligen Favoritin herankommen (siehe Powerpoint-Chart 40 und 41).

### Die Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante, so Herr Michaelsen, ergibt sich aus der Kombination der jeweils besten Lösung in den Teilabschnitt Nord, Mitte und Süd (im Video ab [00:55:27](#), Powerpoint-Chart 42)



Die Abbildung ist aus dem PPT-Chart 42 entnommen

Im Westen ist der geplante Anschluss (schwarzer kleiner Kreis) an die B212n (rote Linie) an die Industriestraße im Norden (rot gepunktet) welche noch in Teilen auszubauen ist (schwarze Linie). Das ist dann die kürzeste Verbindung vom Fähranleger sowie aus dem Gewerbegebieten entlang der Weser hin zur B212n. Nahe des Fähranlegers ist noch die Straßenkreuzung mit der Straße „An der Fähre / Am Schaart“ auszubauen. Die Trasse führt dann über die Flughafenstraße und in der Vorzugsvariante schwenkt sie in das Gelände

der ehemaligen Flugzeugwerft ein. Richtung Süden folgt sie dem Verlauf der Deichstraße. Ab dem Johannesweg ist eine neue Trasse genau auf die Tecklenburger Straße zu notwendig. Die Trasse folgt dem Verlauf der Deichshauer Straße bis hin zur Hauptstraße / L875 und stellt somit die Verbindung Richtung Delmenhorst und Bremen her.

### **Fragen aus dem Publikum und Antworten**

Es folgten Stellungnahmen und Fragen aus dem Publikum und Antworten des Planers (im Video ab [00:58:01](#)).

Ein Teilnehmender machte deutlich, wie wichtig eine Lösung für die gewerblichen Verkehre sei. Er erläuterte die vor 15 Jahren beginnenden Geschichte der Osttangente, wie er sie aus seiner Wahrnehmung erlebt hat. Bereits in den Anfängen der Diskussion habe er angeregt, die Osttangente über das Werk zu führen. Die Variante entlang der Deichstraße im Bereich Mitte ist seiner Ansicht nach nicht gut, weil davon die Anlieger in unmittelbarer Nachbarschaft leiden würden. Er mahnte zudem an, einen wirkungsvollen Lärmschutz vorzusehen.

Zudem regte er an, eine viel intensivere Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen als bislang geschehen. Als Teil dessen regte er eine gemeinsame Ortsbesichtigung an. Er übte auch Kritik an dieser Veranstaltung, für welche Zugangsbeschränkungen galten. Sein Vorschlag war, einen günstigeren Zeitpunkt dafür abzuwarten.

Des Weiteren regte er an, die Flughafenstraße durch das ehemalige Werk bereits heute für die Öffentlichkeit zu öffnen.

Er fragte zudem an, ob Tempo 30 auf der Flughafenstraße eingeführt werden könnte, da einige LKW-Fahrer und auch PKW-Fahrer deutlich zu schnell fahren.

Herr Michaelsen erläuterte erneut, dass für die Vorzugsvariante durch die ehemalige Flugzeugwerft eine Abstimmung mit den Grundeigentümern durchgeführt werden muss. Auch eine Öffnung des Werkes bereits zum heutigen Zeitpunkt ist an diese Voraussetzung gebunden.



Die Tempobeschränkung muss vom Landkreis angeordnet werden, wofür eine triftige und juristisch haltbare Begründung notwendig ist. Sie ist also denkbar, aber an Voraussetzungen gebunden. Ob zwingende Gründe hier vorlägen, konnte er zu diesem Zeitpunkt nicht sagen. Der Lärmschutz an der Straße ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Es wird dafür eine Lärmprognose angefertigt und, sofern gesetzlich vorgegeben, auch ein Lärmschutz geplant.

Der Moderator ergänzte, dass ein Planfeststellungsverfahren ein öffentliches Verfahren mit klar definierten Beteiligungsrechten ist. Bürger\*innen werden ausführlich informiert und haben ein Recht auf Antwort auf Ihre Einwände.

Ein Teilnehmender fragte nach der Wegführung für eine Rad-Wanderoute entlang der Weser bis nach Nordenham. Er wollte wissen, wie diese im Zuge des Ausbaus der Ortskernentlastungsstraße ausgestaltet wird. Herr Michaelsen erläuterte, dass ein Radweg im Zuge der weiteren Ausbauplanung geplant werden wird. In den Planfeststellungsunterlagen wird dann die Wegführung für die Radfahrenden sichtbar.

Ein Teilnehmender wies darauf hin, dass die Vorzugsvariante bereits eine lange von den Bewohner\*innen der Deichstraße geforderte Lösung sei. Er machte ebenfalls deutlich, dass für die Anwohner\*innen ein robuster Lärmschutz notwendig sei. Er stellte dar, dass diese Straße [jedoch in der Variante 2.2] bereits vollständig geplant gewesen sei, und fragte, welche Planunterlagen wiederverwendet werden können. Zudem fragte er, wer die Planung bezahlte und deutete an, dass hier unnötige Kosten und ein unnötiger Zeitverzug von ca. 5 Jahren entstanden seien.

Herr Michaelsen erläuterte, dass in Teilen auf die alten Unterlagen zurückgegriffen werden könne, in Teilen jedoch nicht. Z.B. sei die Verkehrsprognose zu alt, um heute in einem Planfeststellungsverfahren verwendet werden zu können.

Frau Neuke antwortete, dass die bisherigen Planungen keine Straßenplanung, sondern eine Skizze der Straße in einem Bebauungs-

planverfahren gewesen sei. Die Planungen werden von der Gemeinde bezahlt. Sie widersprach der Ausfaltung, dass unnötige Kosten entstanden seien. Sie räumte jedoch ein, dass die Gemeinde erst im Bebauungsplanverfahren gelernt hätte, dass ein solches Verfahren nicht ausreichend sei. Zudem seien durch die Festlegung des Trassenverlaufes und der Anschlussstellen der B212n nun klare Voraussetzungen für die kommunale Planung gegeben.

Ein Teilnehmender fragte nach dem zukünftig zu fertigenden Verkehrsgutachten. Herr Michaelsen erläuterte, dass nach Ausschluss nicht realisierbarer Trassenvarianten für die verbleibenden 4 Varianten eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden sollte.

Frau Neuke machte deutlich, dass die Verkehrsprognosen auch die Frage beantworten werden, ob das Planungsziel der Ortskernentlastung durch die geplante Straße erreicht wird.

### **Abschluss der Veranstaltung**

Zum Abschluss der Veranstaltung (im Video ab [01:25:00](#)) fragte der Moderator, ob das Publikum mit den angebotenen Informationen zufrieden war. Die Rückmeldung war eindeutig positiv.

Frau Neuke stellte erneut die weiteren Planungsschritte vor (siehe oben): Nach der Zusammenfassung und Bearbeitung der Anregungen wird der Gemeinderat informiert. Er wird dann voraussichtlich über die Verkehrsuntersuchung entscheiden. Bis zu einer Entscheidung über die Trassenvariante und deren Ausarbeitung werden noch einige Schritte zu gehen sein und auch einige Beteiligungsmöglichkeiten angeboten werden.

Der Moderator wiederholte, dass die heute präsentierte Vorzugsvariante durch das Werksgelände von dem Einverständnis der Eigentümer abhängt.

Frau Neuke zeigte sich erfreut über den Verlauf des Abends. Der Moderator dankte der Bürgermeisterin, dem Referenten und dem Publikum für die Mitwirkung und schloss die Veranstaltung.