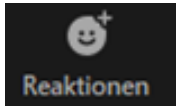


**Herzlich willkommen zur 1. Begleitkreissitzung am 13.07.2021!
Beginn: 17:00 Uhr**

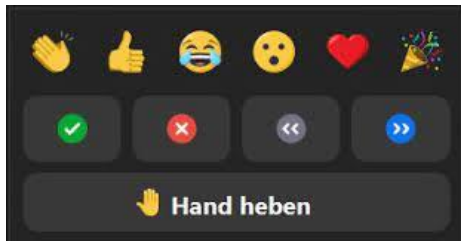
**Bei technischen Problemen melden Sie sich gerne bei unserer
Hotline: 06251 8263288**



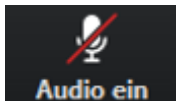
Technische Hinweise



In den Diskussionsteilen können Sie **Wortbeiträge** anmelden. Klicken Sie dazu erst auf „Reaktionen“



und dann auf „Hand heben“.



Wenn die Moderation Sie aufruft, klicken Sie bitte auf „Audio ein“, um sich zu entstummen. Dann können Sie sprechen.

Für **technische Unterstützung** rufen Sie gerne unsere Support-Hotline an:

➤ **06251 8263288**



Tagesordnung

17.00 Uhr **1. Begrüßung**

17:20 Uhr **2. Selbstverständnis und Aufgaben des Begleitkreises**

- Kennenlernen und kurze Vorstellungsrunde
- Austausch über Erwartungen

18:00 Uhr **3. Überblick über das Projekt B 215**

- Hintergrund, Planungsprozess und aktueller Stand der Planung

18:45 Uhr **Pause**

19:00 Uhr **4. Geplante Beteiligung der Öffentlichkeit**

19:20 Uhr **5. Präsentation Objektplanung Linienführung**

- Methodik und Ablauf der straßenplanerischen Variantenuntersuchung

20:15 Uhr **6. Nächste Schritte**

20:20 Uhr **7. Schlusswort und Feedback**

20:30 Uhr **Ende der Veranstaltung**

TOP 1

Moderation

Dr. Jan Beermann, ifok GmbH

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Nienburg

Uwe Schindler

Stadt Nienburg

Bürgermeister Henning Onkes

Samtgemeinde Heemsen

Andreas Kneist



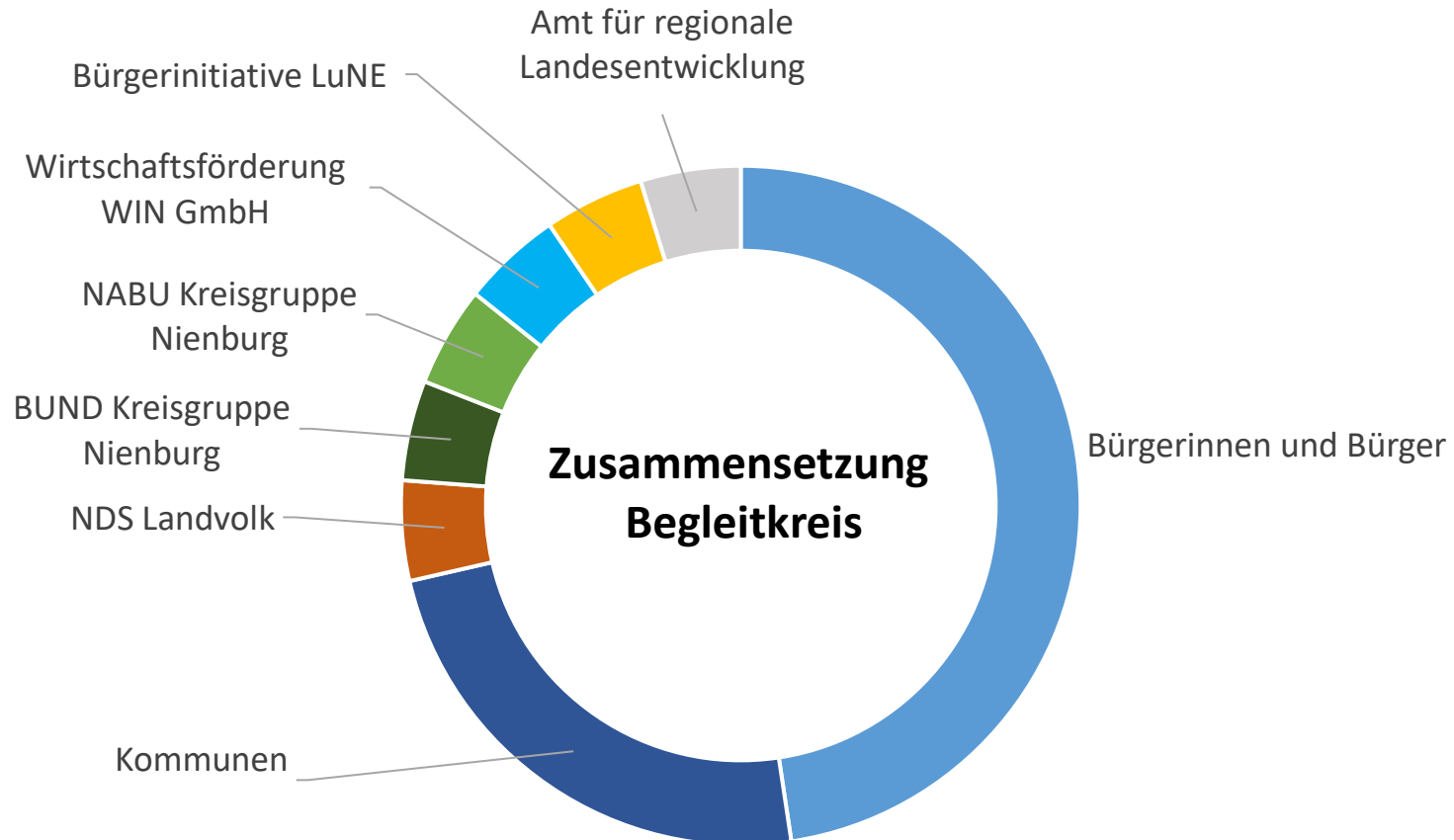
TOP 2

Selbstverständnis und Aufgaben des Begleitkreises

Kennenlernen und kurze Vorstellungsrunde
Austausch über Erwartungen



TOP 2 Selbstverständnis und Aufgaben des Begleitkreises





TOP 2 Selbstverständnis und Aufgaben des Begleitkreises

Vorschlag

Das Plenum des Begleitkreises zur Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrsen

- **begleitet die Planung.** Diese erfolgt entlang der verkehrlichen Vorgaben und den raumordnerischen, gesundheitlichen, umweltfachlichen und volkswirtschaftlichen Zielstellungen und berücksichtigt die Interessen der Region.
- ist ein **Informations- und Beratungsgremium** mit empfehlendem Charakter und kann keine Beschlüsse fassen. Das Plenum ist Teil der freiwilligen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und ersetzt nicht die formellen Verfahren, sondern ergänzt diese.



TOP 2 Selbstverständnis und Aufgaben des Begleitkreises

Vorschlag

Mitgliedschaft

- Der Kreis der Mitglieder soll die Projektregion und die darin vertretenen unterschiedlichen Sichtweisen repräsentieren.
- Die Mitgliedschaft im Plenum ist an Gruppen und Institutionen gebunden und grundsätzlich auf je einen Platz beschränkt. Es werden feste Mitglieder benannt, Stellvertretungen sind möglich.



TOP 2 Selbstverständnis und Aufgaben des Begleitkreises

Vorschlag

Moderation und Organisation

- Die NLStBV organisiert das Plenum.
- Das Plenum wird extern und fachkompetent moderiert, damit der Austausch auf Augenhöhe erfolgt und alle Beteiligten zu Wort kommen.
- Zu jeder Sitzung wird eine Agenda erstellt. Die Mitglieder können Themenwünsche für die Agenda einbringen.
- Die Moderation erstellt ein Ergebnisprotokoll, das zur Abstimmung an alle Mitglieder des Plenums versendet wird.

Sitzungsorte und -häufigkeit

- Alle Veranstaltungen finden vor Ort in der Region oder online statt.
- Das Plenum trifft sich nach Bedarf, voraussichtlich zwei- bis viermal jährlich.



TOP 2 Selbstverständnis und Aufgaben des Begleitkreises

Vorschlag

Transparentes Arbeiten

- Das Plenum transportiert die Inhalte seiner Arbeit transparent an die Öffentlichkeit. Dazu werden Protokolle und inhaltliche Informationen auf die Webseite des Projekts gestellt. Die Arbeit des Plenums wird zudem auf öffentlichen Veranstaltungen vorgestellt.
- Erzielt das Plenum Einvernehmen über inhaltliche Fragen, wird dies in den Protokollen festgehalten.
- Die Mitglieder des Plenums können ihre Netzwerke/Gremien/Bekanntes gerne aktiv über die Arbeit und den Fortschritt in den Sitzungen informieren.
- Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Mitglieder des Plenums, Aussagen anderer Mitglieder weder namentlich noch öffentlich zu zitieren.



TOP 3

Überblick über das Projekt B 215

**Jürgen Callies, Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich
Nienburg**

Hintergrund, Planungsprozess und aktueller Stand
der Planung

Fragen und Antworten



Bundesgesetzblatt ³³⁴⁵

Teil I

G 5702

2016 Ausgegeben zu Bonn am 30. Dezember 2016 Nr. 67

Tag	Inhalt	Seite
23.12.2016	Gesetz zur Ausland-Ausland-Fernmeldeaufklärung des Bundesnachrichtendienstes FNA: 12-5, 900-15, 12-10, 12-4-1, 190-4, 25-3, 312-2, 700-6 GESTA: B074	3346
23.12.2016	Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) FNA: 912-4 GESTA: J028	3354
23.12.2016	Gesetz über Maßnahmen zur Förderung des deutschen Films (Filmförderungsgesetz – FFG) FNA: neu: 707-27; 707-12 GESTA: 0009	3413
23.12.2016	Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (zum Dreizehnten Gesetz zur Änderung des Atomgesetzes) FNA: 1104-5, 751-1	3451
23.12.2016	Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (zu § 35 Absatz 5 Satz 2 und 3 des Telekommunikationsgesetzes) FNA: 1104-5, 900-15	3452
27.12.2016	Anordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten für den Erlass von Widerspruchsbescheiden und für die Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei Klagen aus dem Beamtenverhältnis im Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern (BMI/WidVertrAnO) FNA: neu: 2030-14-215; 2030-14-186	3453
Hinweis auf andere Verkündungen		
	Bundesgesetzblatt Teil II Nr. 36	3454
	Verkündungen im Bundesanzeiger	3454
	Rechtsvorschriften der Europäischen Union	3455
	Abschlusshinweis für das Bundesgesetzblatt Teil I und Teil II	3456

Bundesverkehrswegeplan - 2030

Fernstraßenausbaugesetz

Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23.12.2016

Anlage: **Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Planungsauftrag des Bundes stellt einen gesetzlicher Auftrag dar,

mit einem „vordringlichem Bedarf“ für die

Verlegung der B215 zwischen Rohrsen und Nienburg

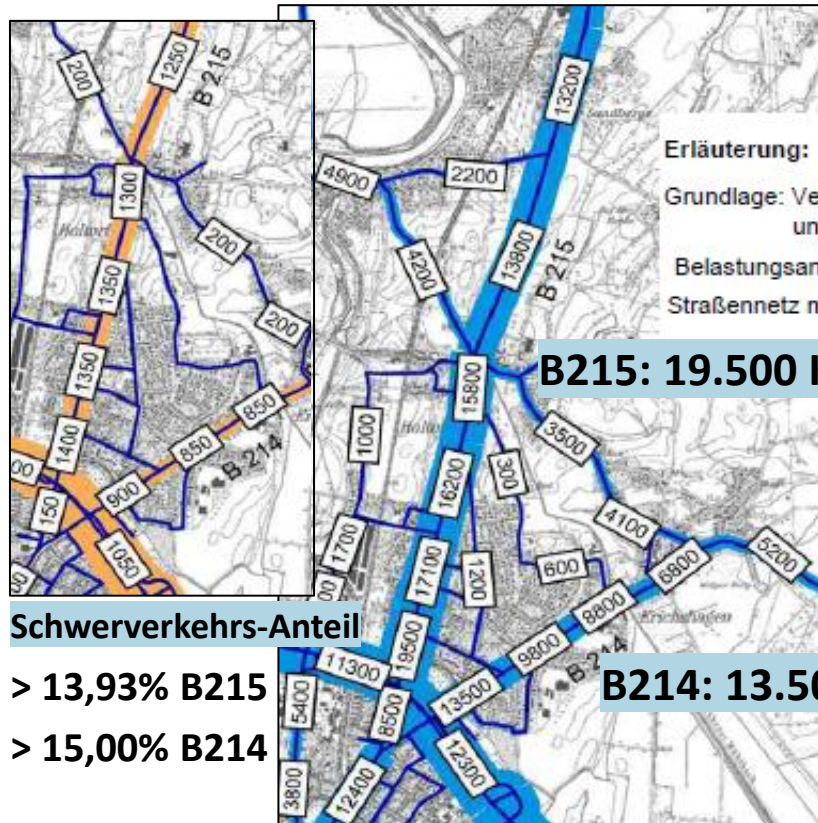


III. Sachstand des Projektes

Aufgabe und Ziel

- **Verlagerung der Durchgangsverkehre aus dem Wohngebieten**
- **Entlastung der Ortslagen vom Bundesstraßenverkehr und Schwerlastverkehr**
- **Reduzierung der Lärmbelastungen durch Durchgangsverkehre**
- **Verbesserung der Verkehrssicherheit in den Hauptverkehrsstraßen Verdener Landstraße und Celler Straße für innerörtliche Verkehre (Fußgänger, Radfahrer, Kfz)**
- **Erhöhung der Wohnqualität in den Ortsbereichen Nordertor, Holtorf, Erichshagen und Drakenburg**

III. Sachstand des Projektes



B215: 19.500 Kfz/24h

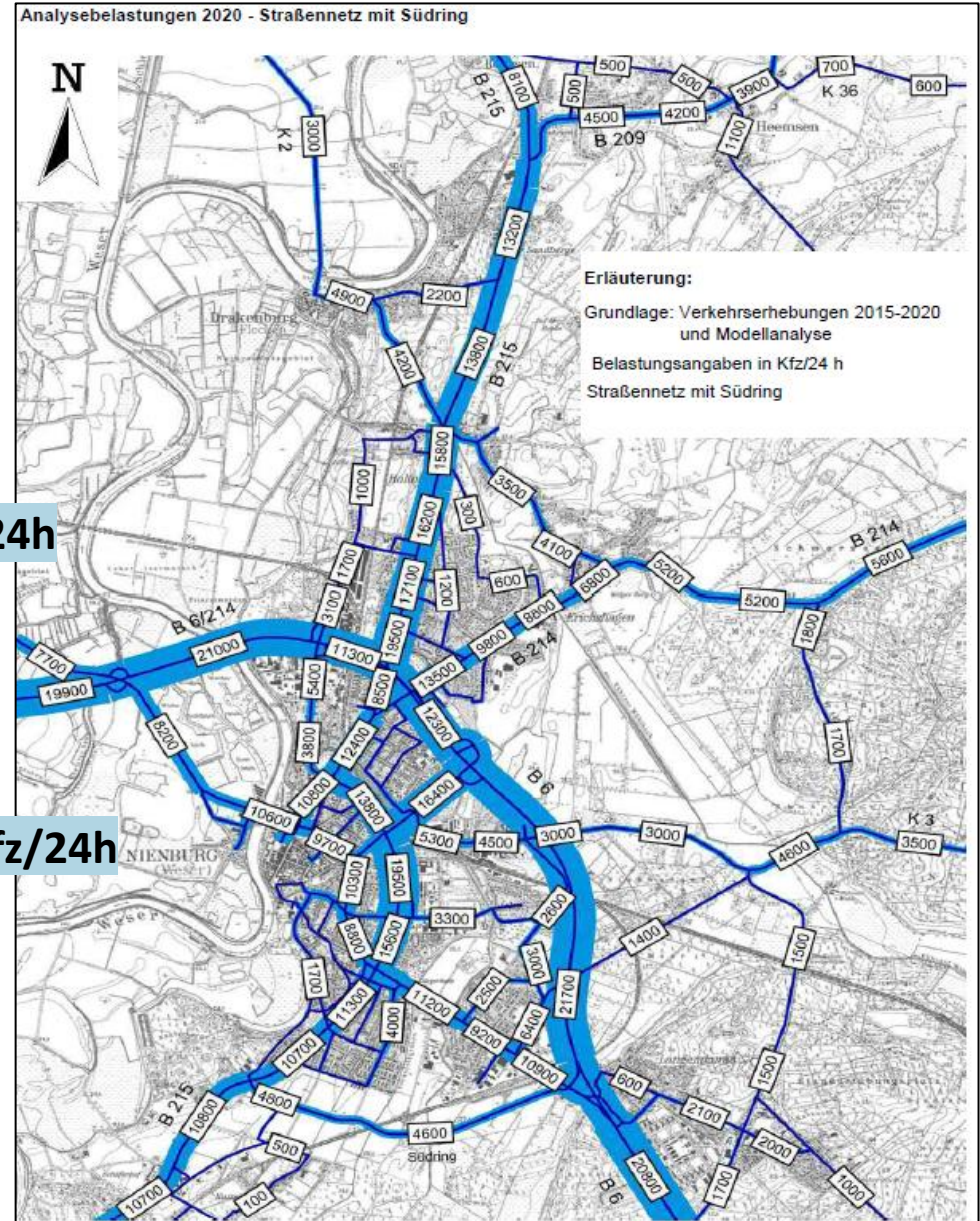
B214: 13.500 Kfz/24h

Schwerverkehrs-Anteil

> 13,93% B215

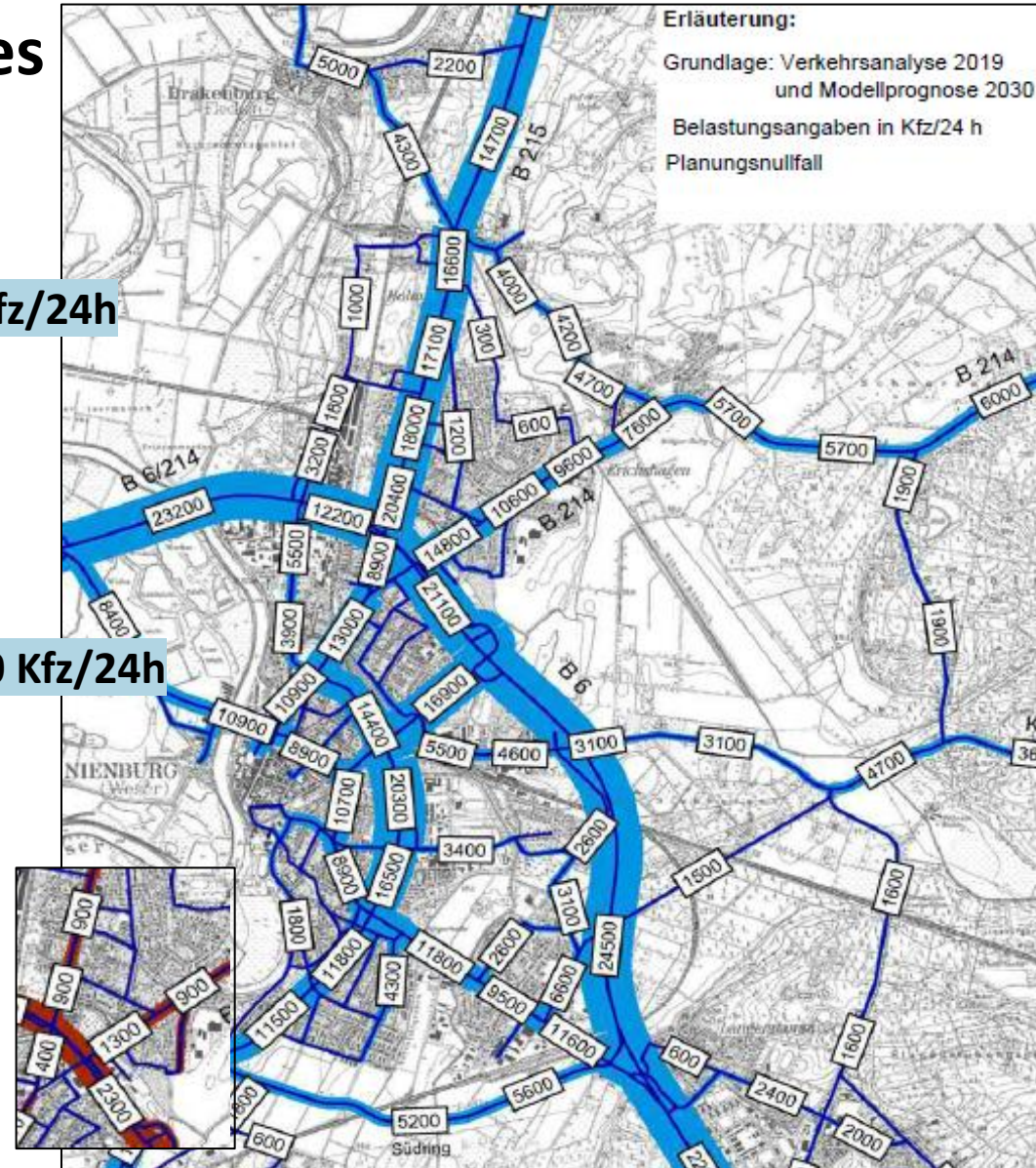
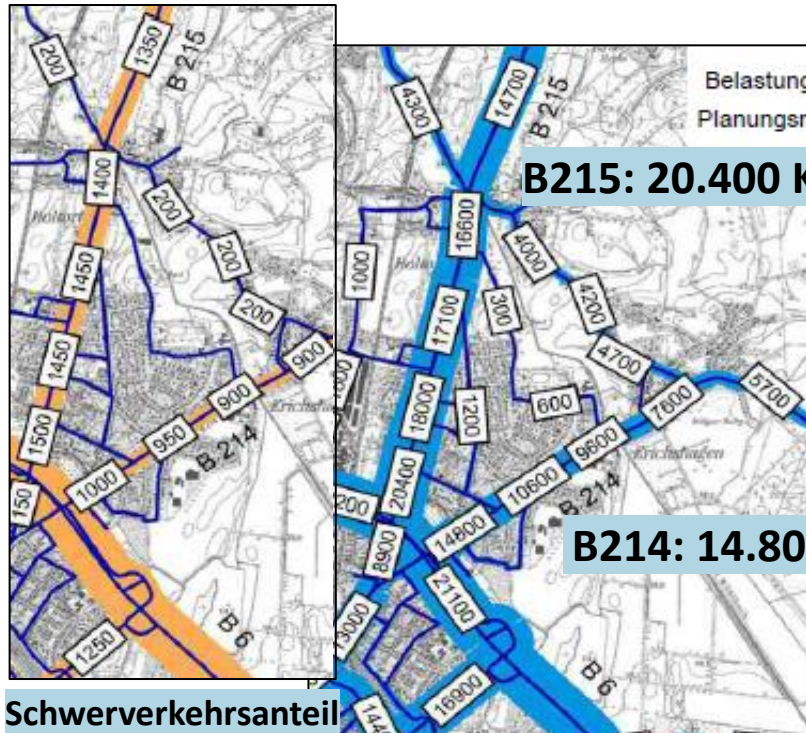
> 15,00% B214

Analysebelastung – Kfz 2020



Verkehrsuntersuchung, Stand:12.2020

III. Sachstand des Projektes



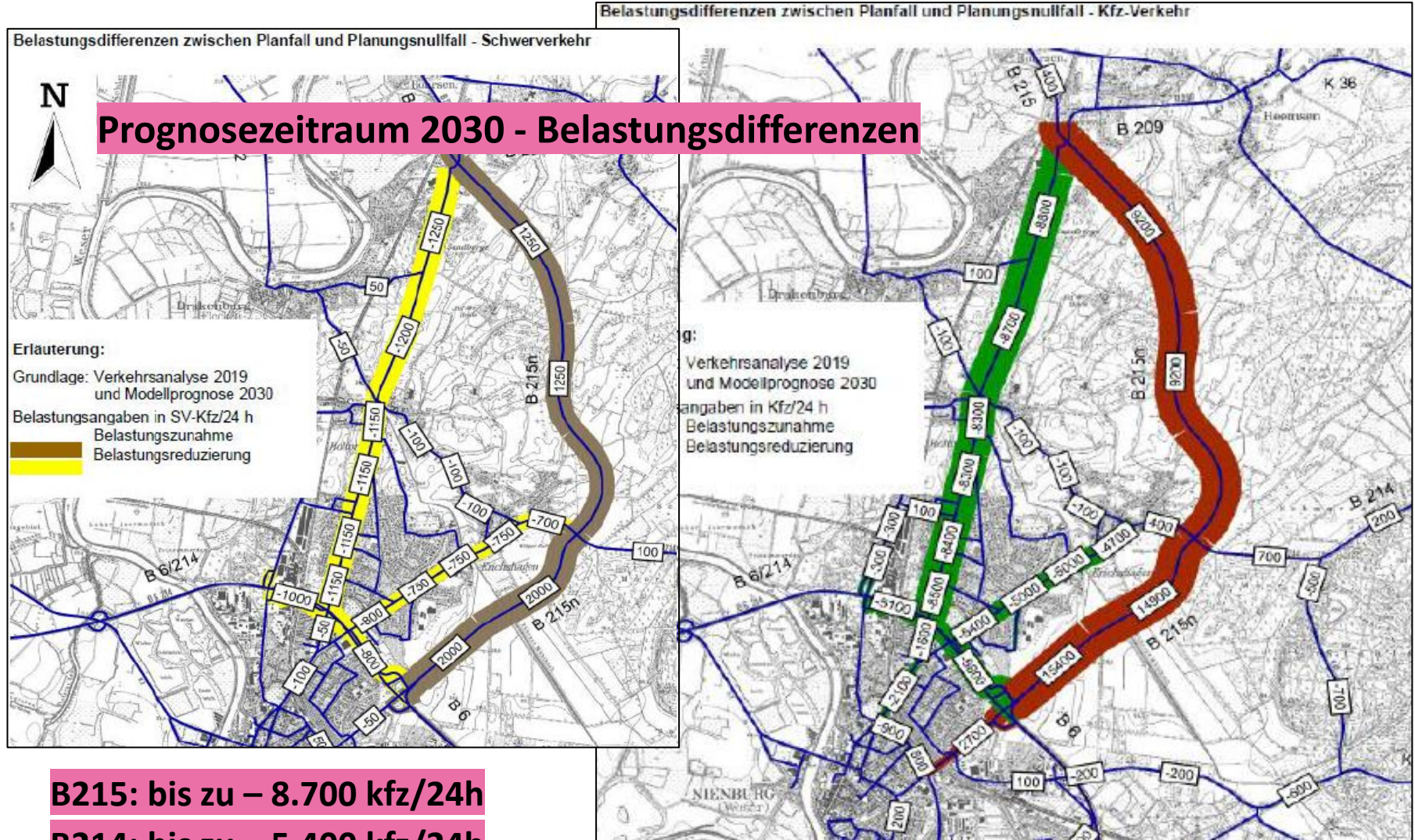
Schwerverkehrsanteil
> 13,60% B215
> 14,80% B214

Prognosebelastung – Kfz 2030

... im „Planungsnullfall 2030“

Verkehrsuntersuchung, Stand:12.2020

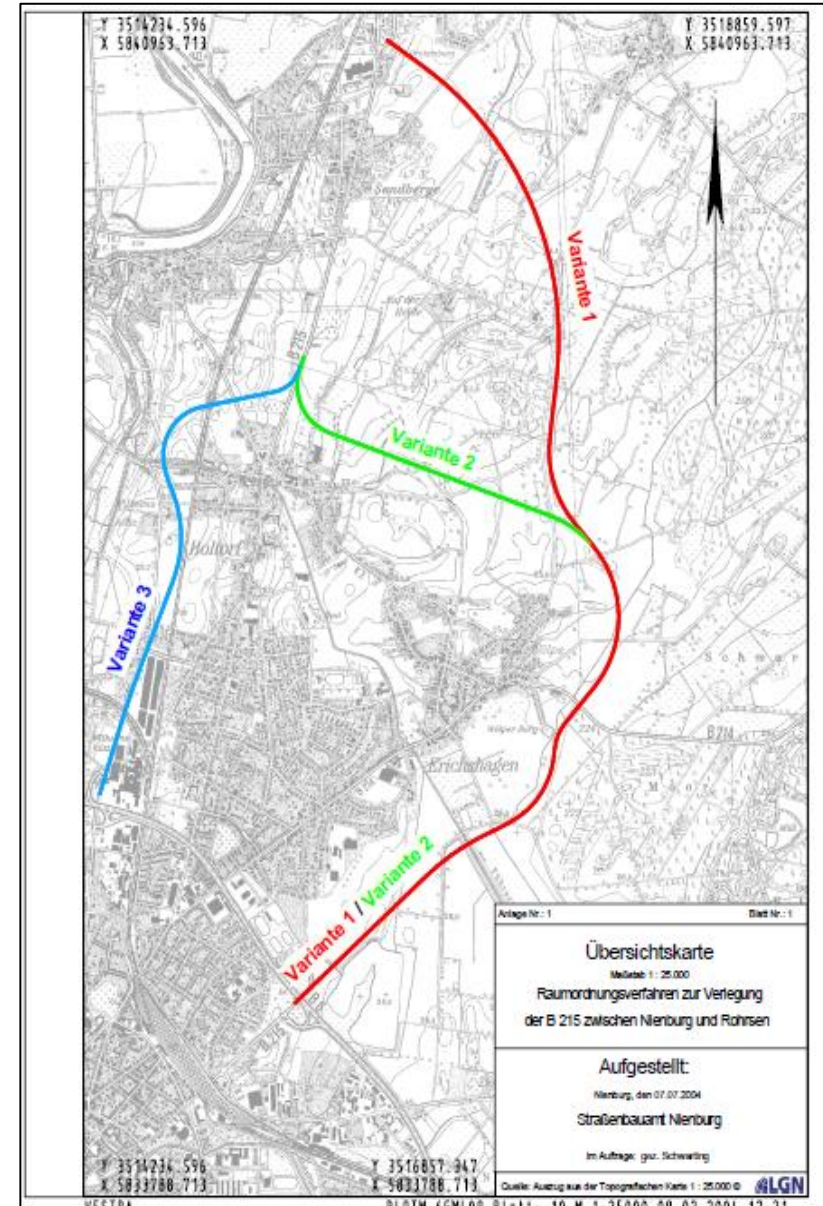
III. Sachstand des Projektes



III. Sachstand des Projektes

Historie

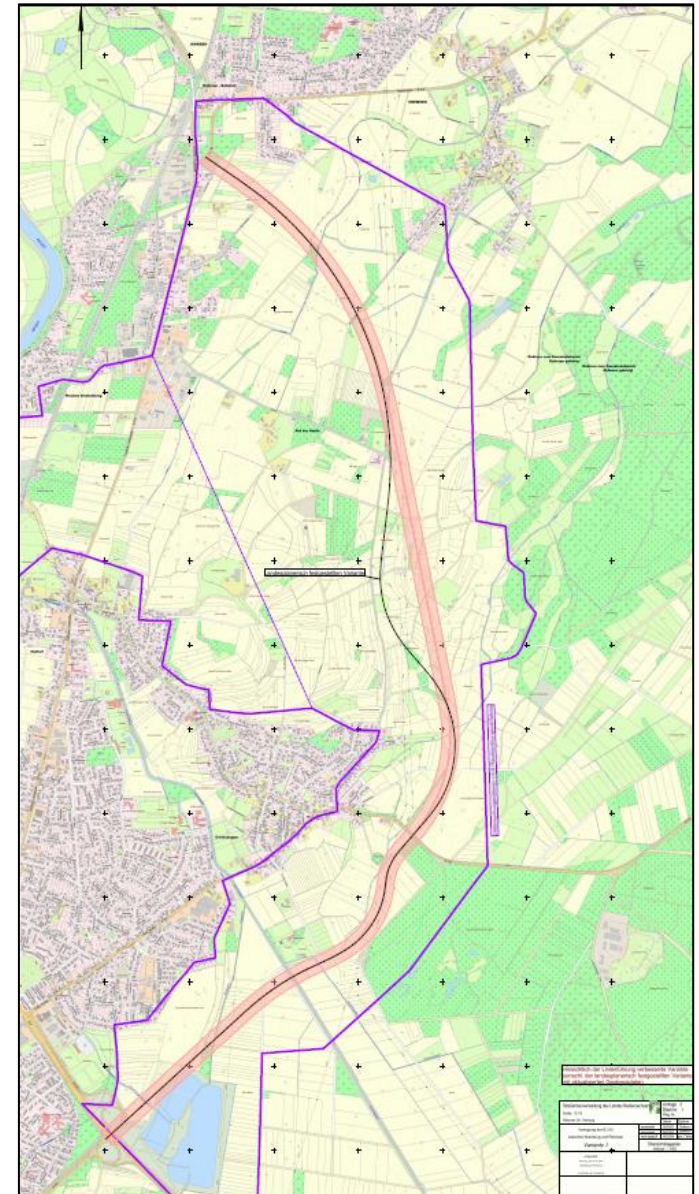
- **05.01.2000** Planungsauftrag zur Vorplanung (Raumordnungsverfahrens (ROV))
- **09.01.2001** Antragskonferenz - ROV
- **BVWP 2003** Abstufung der Maßnahme in den „weiteren Bedarf“
- **Juli 2004** Antrag Raumordnungsverfahren
- **01.06.2005** Landesplanerische Feststellung der Ostumfahrung - „Variante 1“



III. Sachstand des Projektes

Historie

- **2015** Aufnahme der Bedarfsplanmaßnahme in den BVWP 2030 mit „vordringlichem Bedarf“
- **23.12.2016** Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes - 6. FStrAbÄndG und Planungsauftrag des Bundes als gesetzlicher Auftrag zur **Umsetzung der Bedarfsplanmaßnahme**
- **Okt. 2018:** Antrag auf Bestätigung der Ostumfahrung / Verzicht auf ein erneutes ROV
- **März 2019:** Antragskonferenz mit TÖB`s zum Abgleich der Raumordnungsbelange
- **Juni 2019:** Bestätigung der Ostumfahrung („Variante 1“)





III. Sachstand des Projektes

Historie

- **2019/2020:** Vorbereitung der Entwurfsbearbeitung, Beginn örtlicher Datenerfassungen (Vermessung, Landschaftspflege, Artenschutz, ...)
- **2020:** Beauftragung eines Planungsbüros zur Durchführung der weiteren Planungsschritte
- **aktuell:** Detaillierte Untersuchung der „Ostumfahrung“ nach Vorgaben und Hinweisen aus dem Raumordnungsverfahren und
Untersuchung der „Ostumfahrung“ unter Einbeziehung zusätzlich eingegangener Hinweise zu Streckenüberlegungen

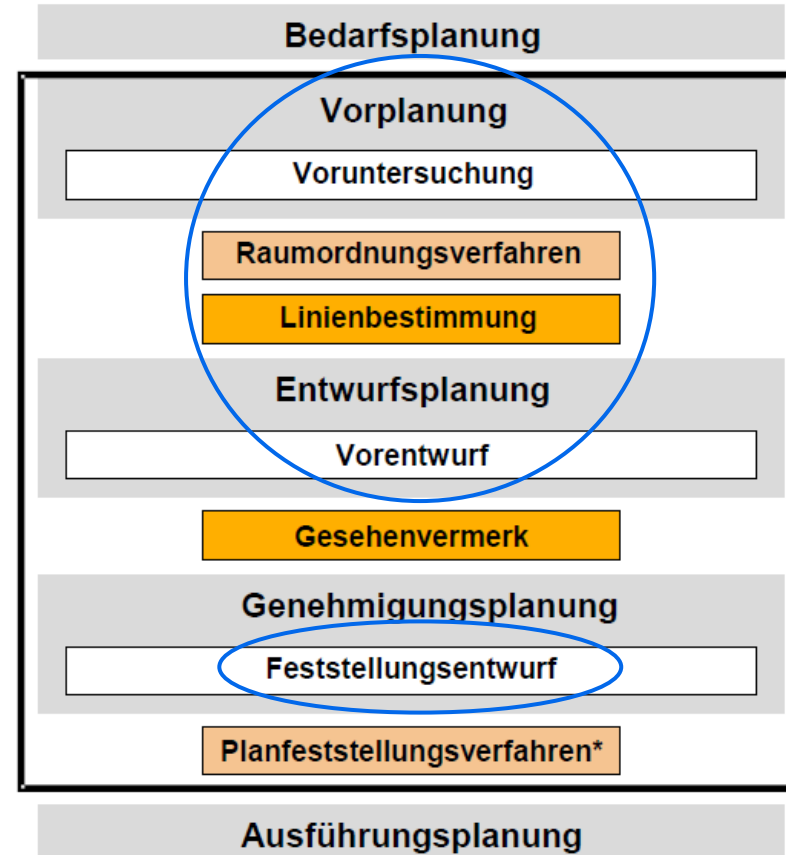


III. Sachstand des Projektes

Planungs- und Verfahrensabläufe

„informelles
Beteiligungsverfahren“

„formelles
Beteiligungsverfahren“





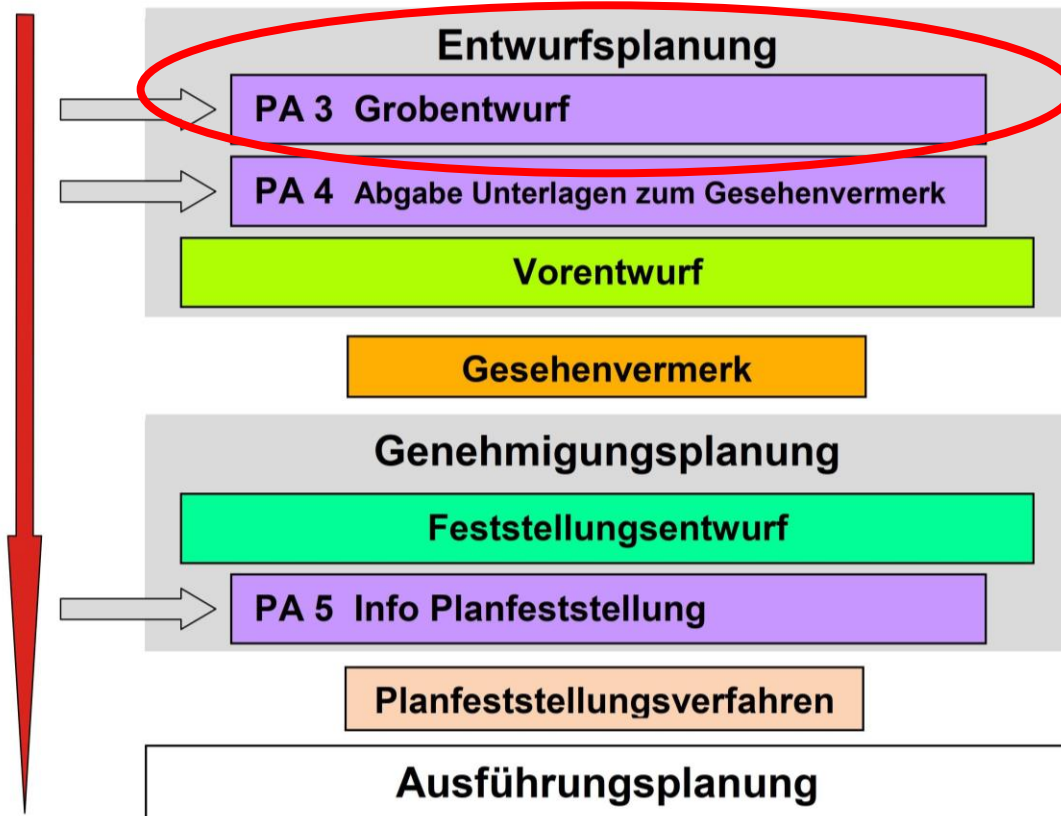
III. Sachstand des Projektes

„Arbeitsschritte und Themeninhalte der Entwurfsunterlagen:

- Straßenplanung (Linientrassierung in Lage und Höhe, Querschnittsbemessung, Anbindung der rückwärtigen Infrastruktur, ...)
- Knotenpunktgestaltung
- Verkehrliche Untersuchungen von Trassierungsmöglichkeiten
- Baugrunduntersuchung
- Wassertechnische Untersuchung
- Lärmtechnische u. Luftschadstofftechnische Untersuchungen
- Verkehrsuntersuchung
- Umweltverträglichkeitsprüfung
- Landschaftspflegerische Begleitplanung

III. Sachstand des Projektes

Planungs- und Verfahrensabläufe

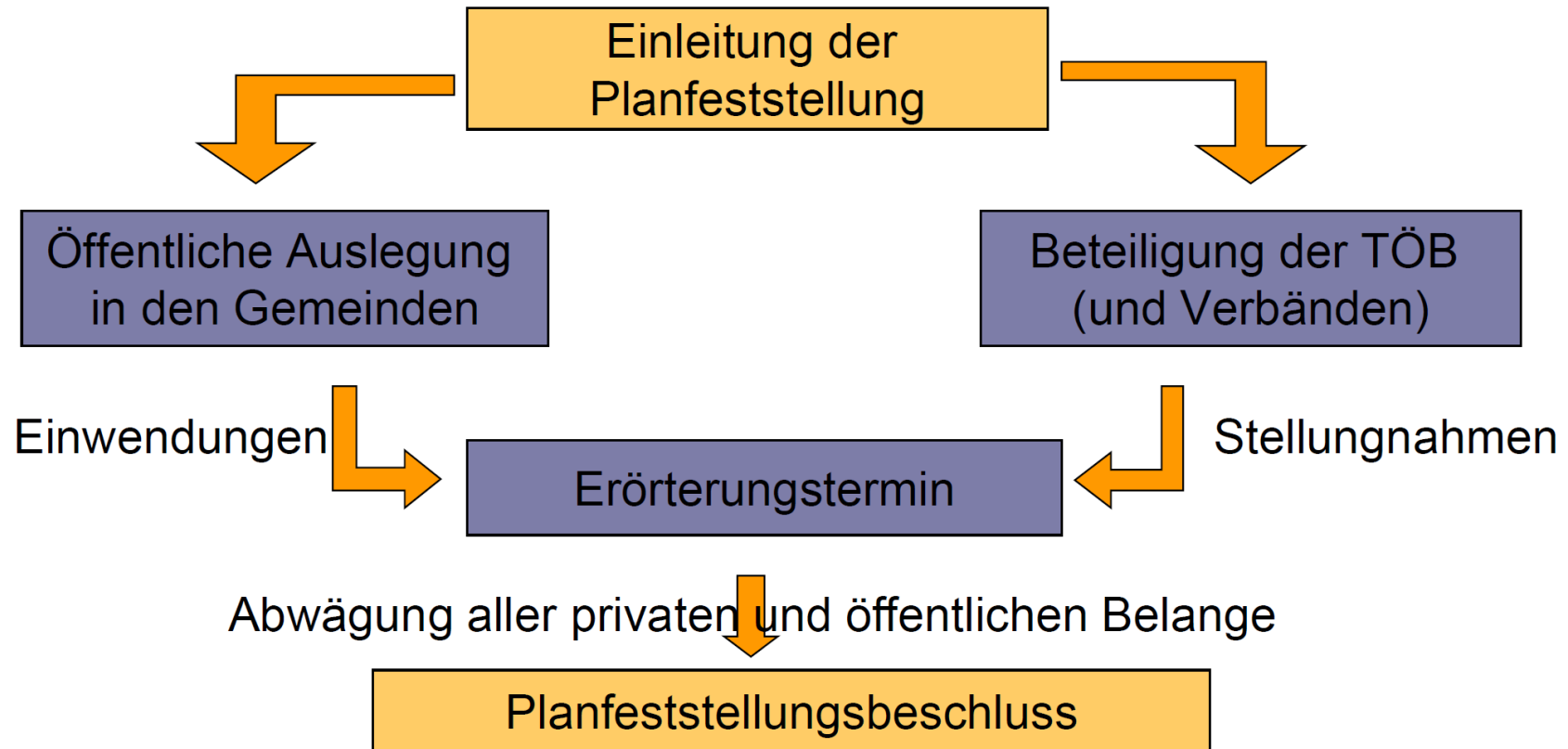


Hier befinden wir uns

Bild I-2: Planungsprozess: Planungsstufen mit ihren Ergebnissen, durchzuführende Verfahren und Projektabstimmungen (PA)

III. Sachstand des Projektes

Planungsrechtliche Abstimmung:





III. Sachstand des Projektes

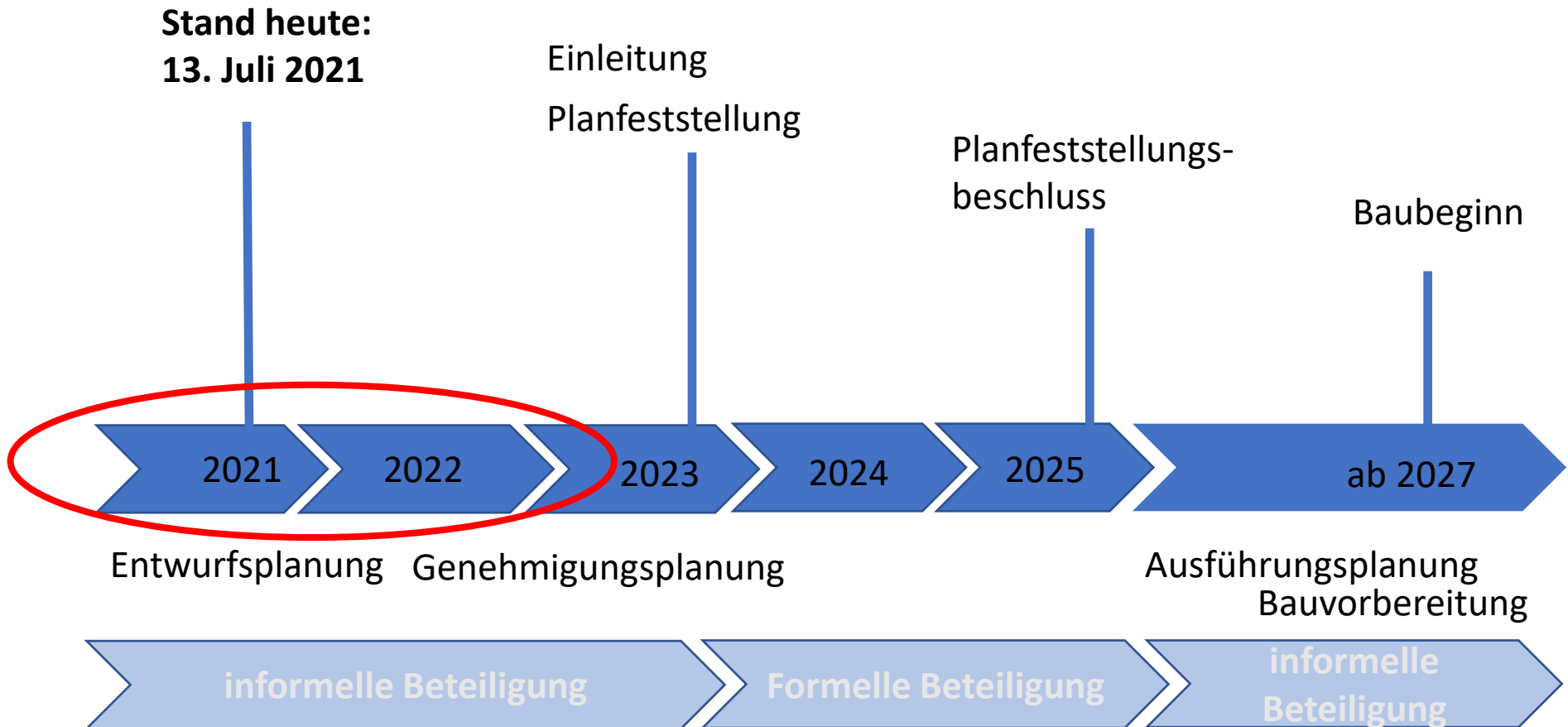
weitere Arbeitsschritte nach dem Planfeststellungsbeschluss:

- **Abwicklung des erforderlichen Flächenerwerbs**
- **Bauvorbereitung Ausschreibung und Vergabe**
- **Baudurchführung in Teilabschnitten**



III. Sachstand des Projektes

Geplante Zeitschiene:



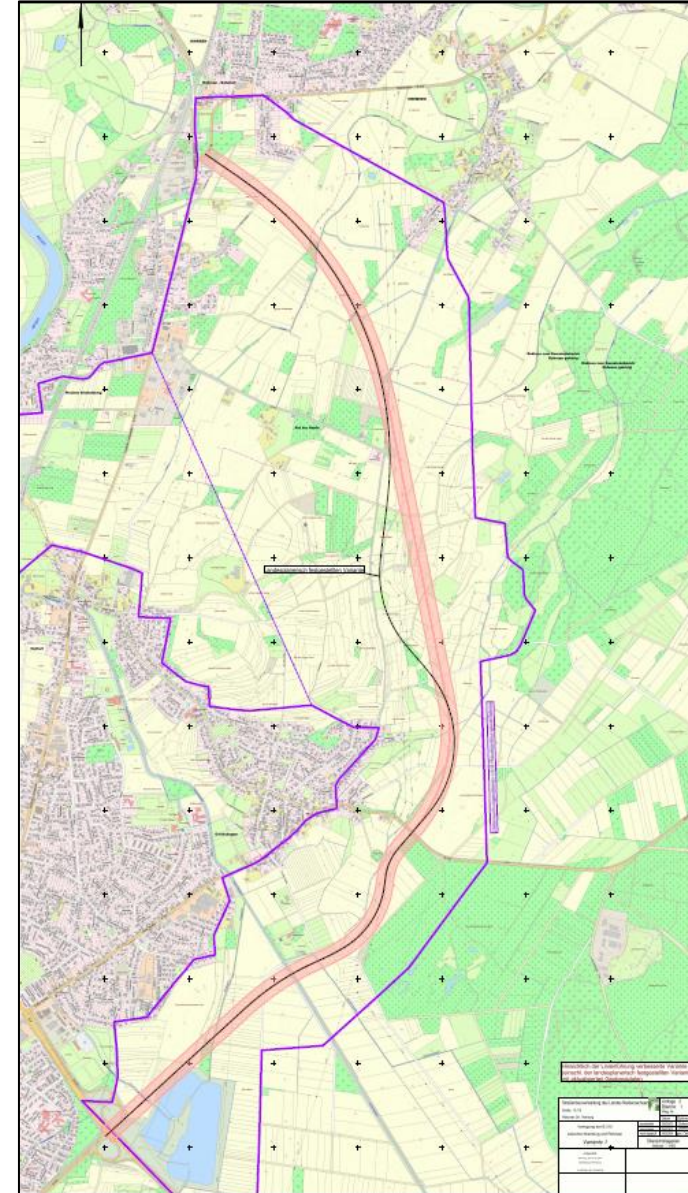
III. Sachstand des Projektes

Grundlage weiterer Planungsschritte

Ostumgehung – Variante 1
aus der „Landesplanerischen Feststellung“

1. Planungsschritt

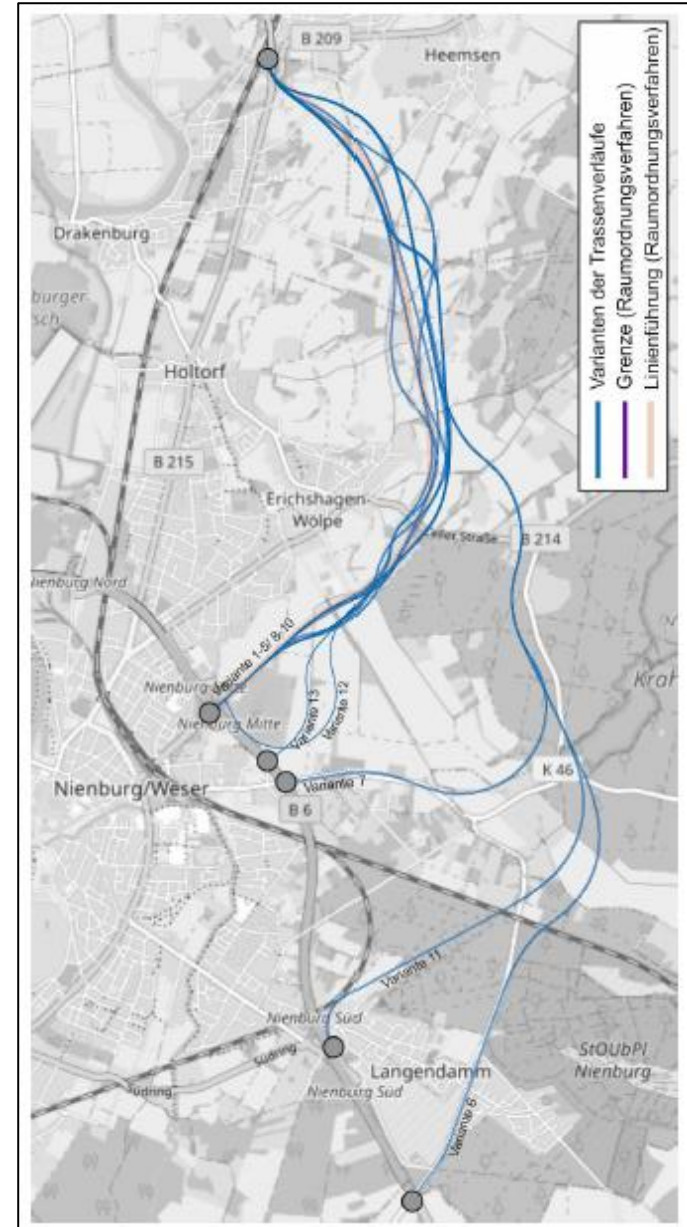
... nähere Untersuchungen
zur „Streckenführung“



III. Sachstand des Projektes

Themenbereich heute:

„Bewertungen zur Streckenführung /
zu Linienverläufen“





***Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!***



Ihre Fragen an das Planungsteam

Uwe Schindler, NLStBV

Jürgen Callies, NLStBV



Pause

Es geht weiter um **19:20**



TOP 4

Geplante Beteiligung der Öffentlichkeit

TOP 4: Geplante Beteiligung der Öffentlichkeit



Regelmäßige Information der Öffentlichkeit

- u.a. über Projektwebseite, Newsletter und Pressemitteilungen
- bedarfsgerecht weitere Informationsmaterialien



Veranstaltungen

- öffentliche Informations- und Dialogveranstaltung
- bedarfsgerecht weitere Veranstaltungen



Begleitkreis als zentrales Informations- und Beratungsgremium

- tagt mehrfach jährlich zu wichtigen Meilensteinen im Planungsprozess
- **1. Sitzung:** Kennenlernen, Projektübersicht, aktuelles Thema: Objektplanung und Linienführung
- **Vorschlag 2. Sitzung:** Berücksichtigung Rückmeldungen zur Objektplanung und Linienführung, aktuelles Thema: Knotenpunkte
- **Themenwünsche des Begleitkreises?**



TOP 5

Präsentation Objektplanung Linienführung

Dr. Christian Adams, SHP Ingenieure

Carsten Schneider, Gruppe Freiraumplanung

Methodik und Ablauf der straßenplanerischen
Variantenuntersuchung

Fragen und Antworten

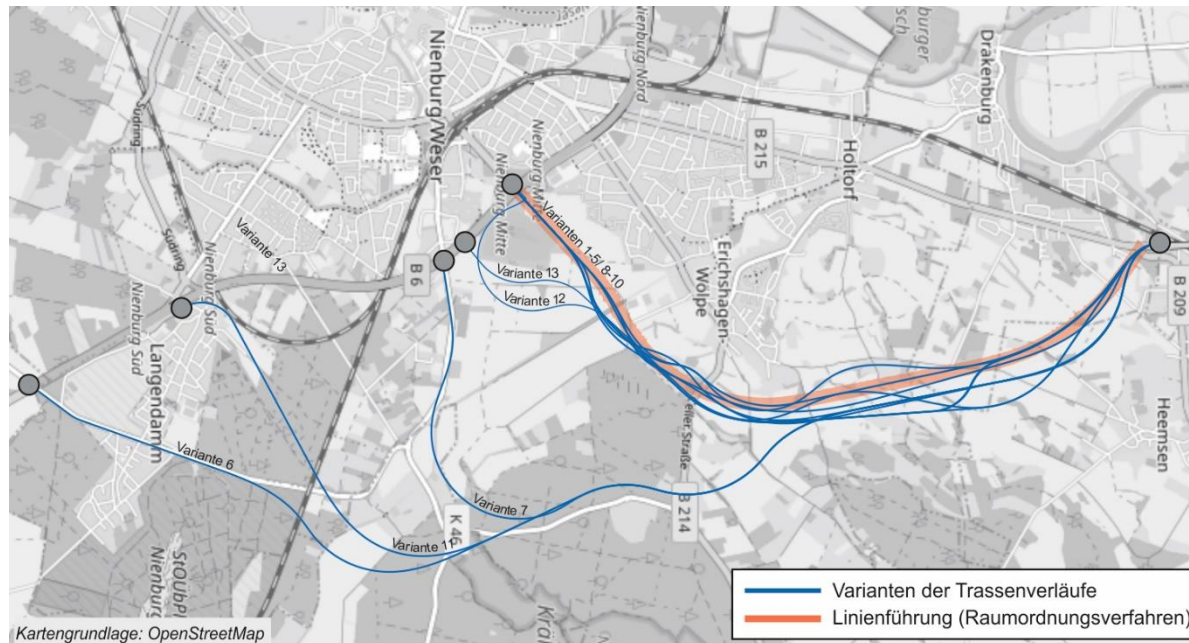


Bietergemeinschaft

SWECO



SHP Ingenieure



NLStBV, GB Nienburg

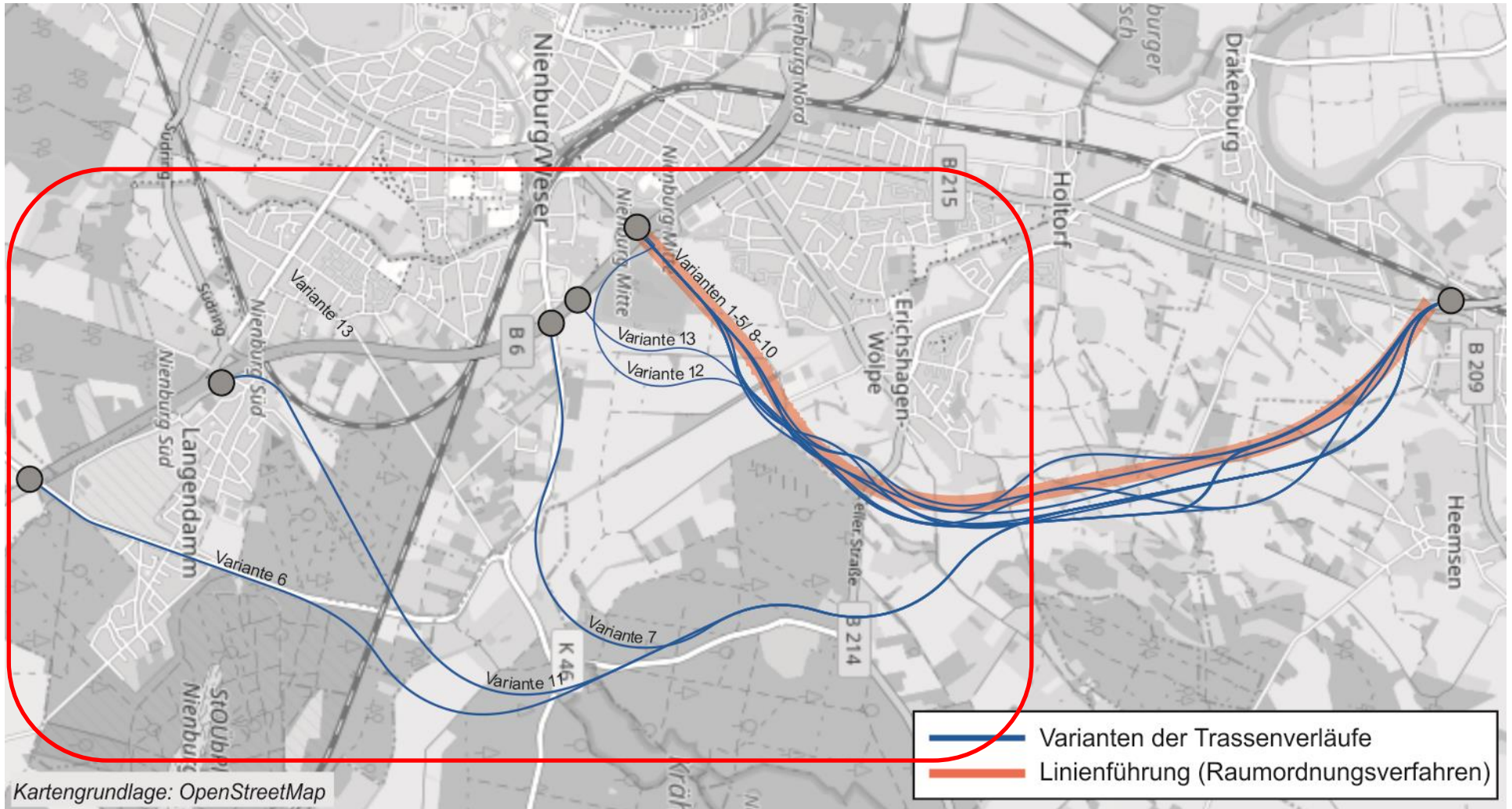
Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrßen

Variantenbetrachtung möglicher Streckenverläufe

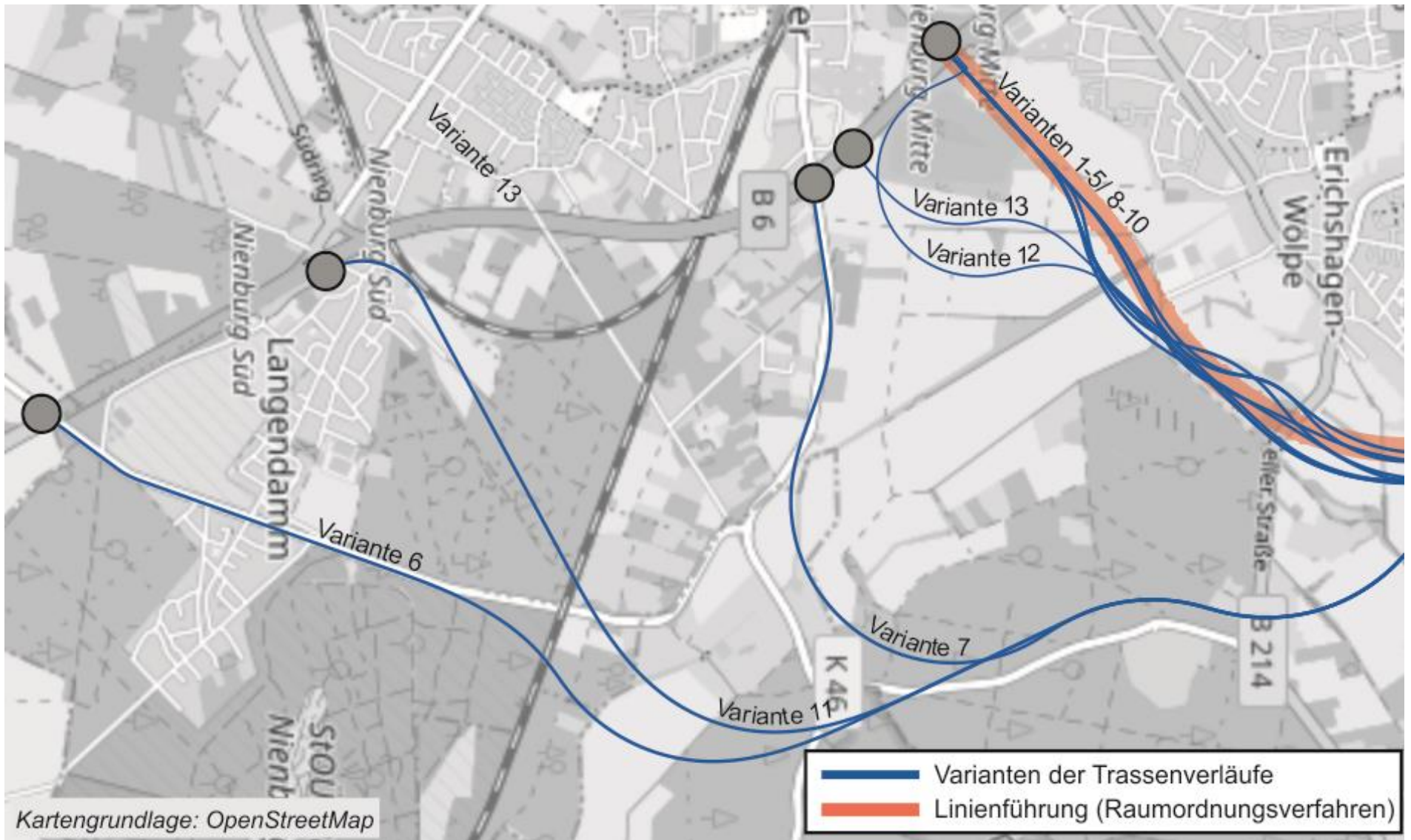
TOP

- Übersicht der Varianten
- Bewertungsmethodik
- Bewertungsmatrix
- Beispiele Bewertung Zielfeld Verkehr und Umwelt
- Zusammenstellung – Steckbrief
- Bewertung Streckenverläufe – Vergleich

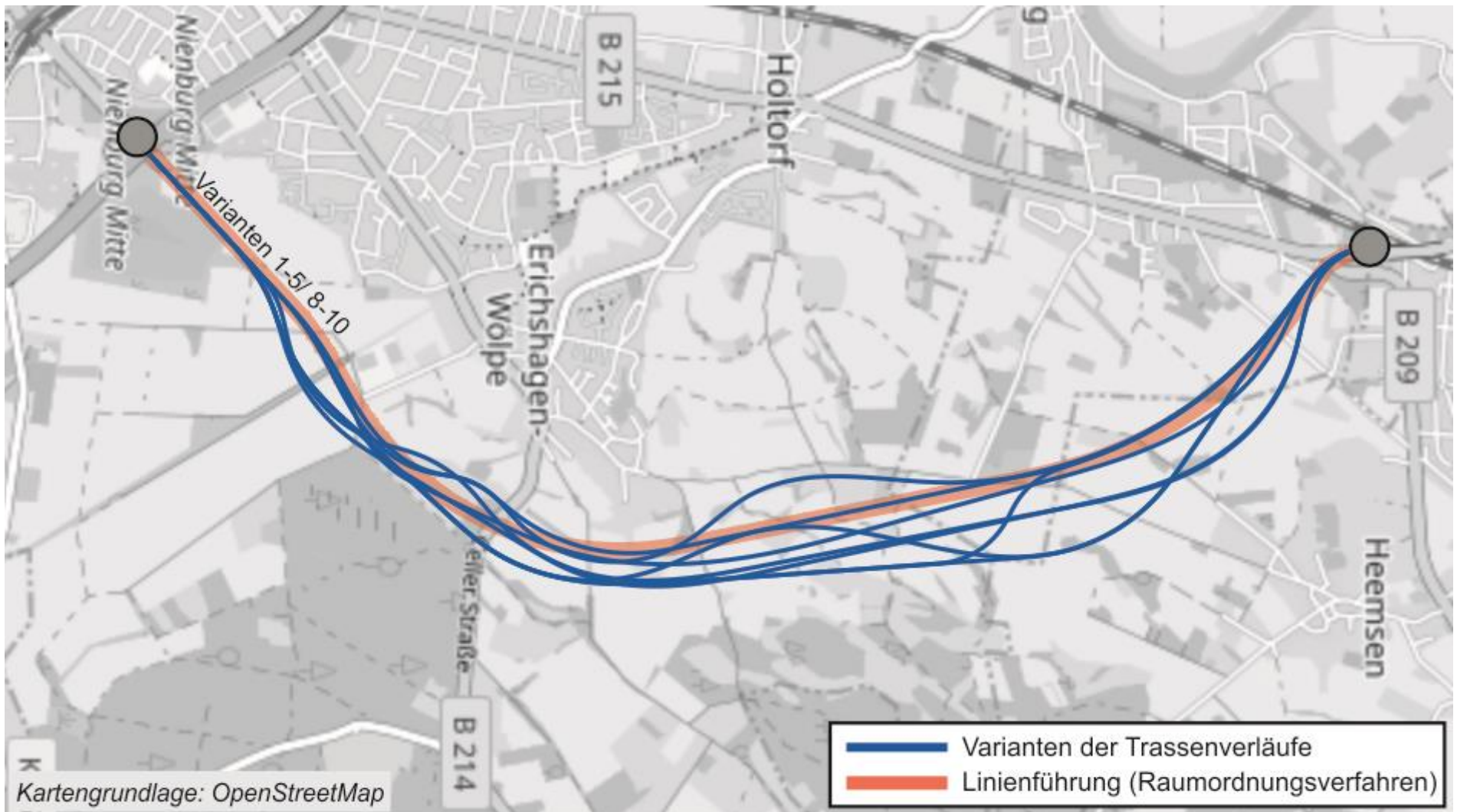
Variantenübersicht – Varianten 1 – 13



Variantenübersicht – Varianten 1 – 13



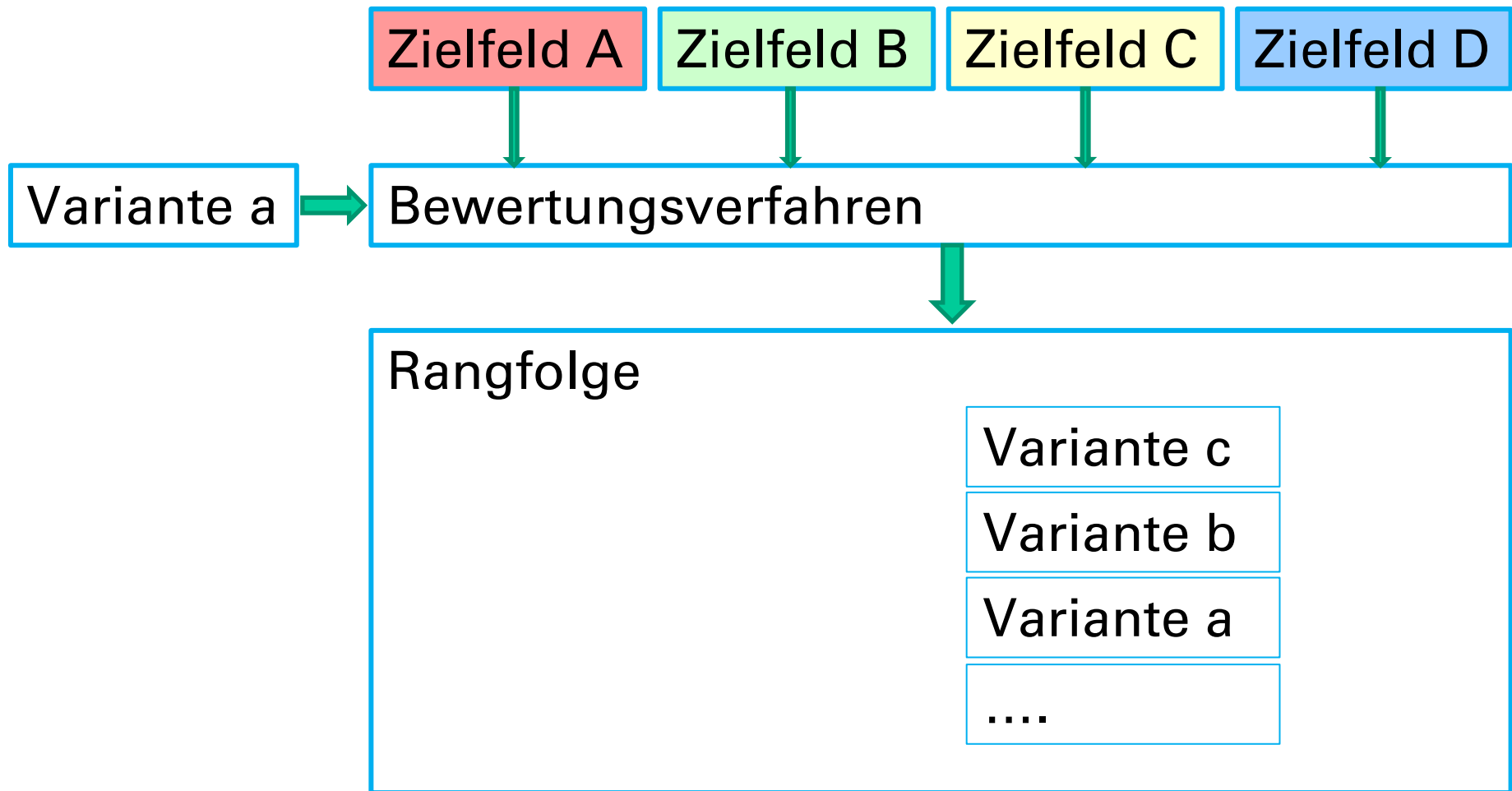
Variantenübersicht – Varianten 1 – 5/ 8 – 10



Bewertungsmethodik

- Die Bewertung der Varianten erfolgt in Anlehnung an bewährte Verfahren, z.B. **EWS**.
- Die **Bewertungsmatrix** verfolgt das Ziel, die wirksamen Unterschiede zwischen den Linienführungen aufzuzeigen und dadurch den günstigsten Linienverlauf zu ermitteln.
- Die Bewertung erfolgt auf Grundlage von **vier Zielfeldern**
 - Verkehr,
 - Umweltverträglichkeit,
 - Umfeld und
 - Wirtschaftlichkeit.
- Innerhalb der Zielfelder weitere **Bewertungskriterien** mit unterschiedlichen Gewichtungen.
- Eine **Sensibilitätsanalyse** kann die Stabilität der Bewertungsergebnisse aufzeigen.

Bewertungsmethodik



Bewertungsmatrix – Zielfelder

Verkehr	Verkehrswirksamkeit
	Qualität des Verkehrsablaufs
	Trassierung/ Fahrdynamik/ Orientierung/ Begreifbarkeit
	Verkehrssicherheit
	Bauablauf/ Bauzeit
Umweltver- träglichkeit (UVP-Schutzgüter)	Menschen, insb. menschliche Gesundheit; Wohnen
	Menschen, insb. menschliche Gesundheit; Erholung
	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt
	Boden und Fläche
	Wasser
	Klima und Luft
	Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter
	Landschaft
Umfeld	Flächenzerschneidung
Wirtschaftlichkeit	Grobkostenschätzung (brutto)

Beispiel – Zielfeld: Verkehr

Legende	
max. Umwegfaktor	Note
1,15	1,0
1,20	1,5
1,25	2,0
1,30	2,5
1,35	3,0
1,40	3,5
1,45	4,0
1,50	4,5
1,55	5,0
1,60	5,5
1,65	6,0

Verkehrswirksamkeit	
Umwegfaktor	Vergleich der Luftlinienentfernung der Ortsumfahrt mit der tatsächlichen Baulänge der Ortsumfahrt
Streckenlänge	Vergleich der Streckenlänge der Ortsdurchfahrt mit der Streckenlänge der Ortsumfahrt (aus verschiedenen Fahrtrichtungen)

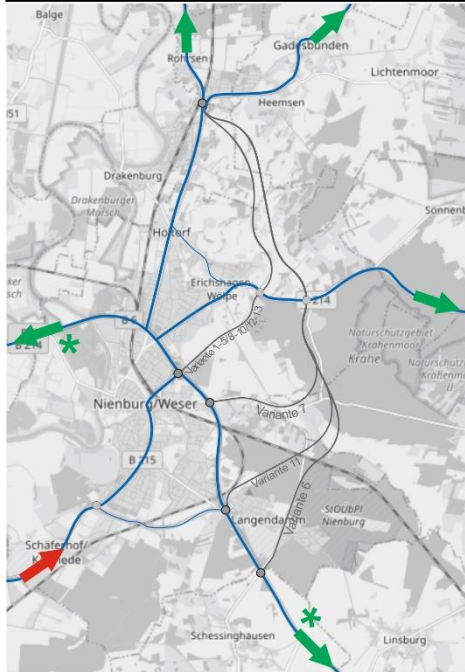
Umwegfaktor				
Variante	Luftlinie [m]	Baulänge [m]	Faktor	Note
Variante 1	6.095	7.501	1,23	2,0
Variante 2	6.095	7.377	1,21	2,0
Variante 3	6.095	7.509	1,23	2,0
Variante 4	6.095	7.737	1,27	2,5
Variante 5	6.095	7.733	1,27	2,5
Variante 6	10.544	12.067	1,14	1,0
Variante 7	6.702	9.954	1,49	4,5
Variante 8	6.095	7.765	1,27	2,5
Variante 9	6.095	7.814	1,28	2,5
Variante 10	6.095	7.664	1,26	2,5
Variante 11	9.158	11.431	1,25	2,0
Variante 12	6.095	8.582	1,41	4,0
Variante 13	6.600	7.744	1,17	1,5



Bewertungsmatrix – Zielfeld: Verkehr

Verkehrswirksamkeit	
Umfwegfaktor	Vergleich der Luftlinienentfernung der Ortsumfahrt mit der tatsächlichen Baulänge der Ortsumfahrt
Streckenlänge	Vergleich der Streckenlänge der Ortsdurchfahrt mit der Streckenlänge der Ortsumfahrt (aus verschiedenen Fahrtrichtungen)

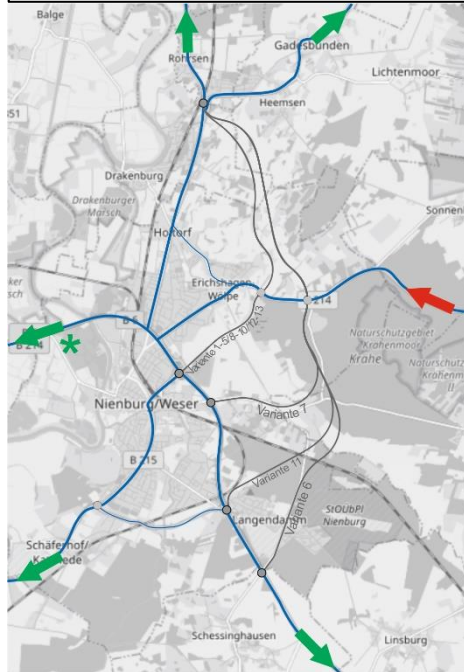
Quellverkehre aus süd-westlicher Richtung (B 215)



Quellverkehre aus süd-östlicher Richtung (B 6)



Quellverkehre aus östlicher Richtung (B 214)



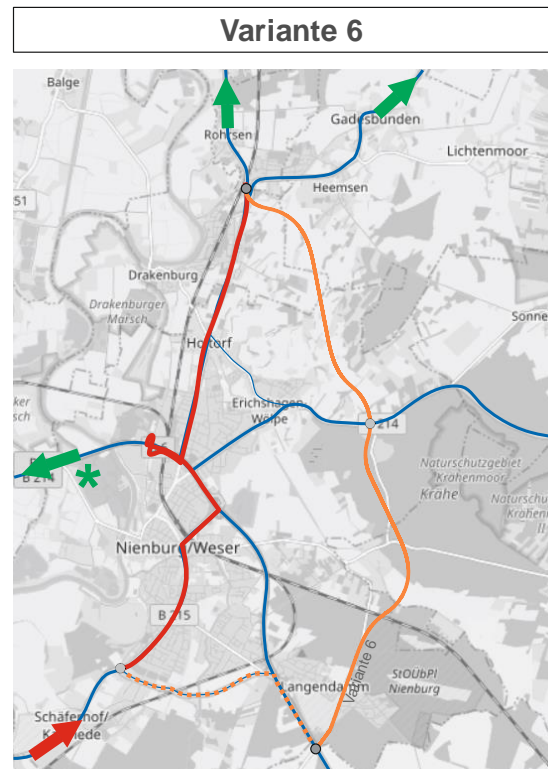
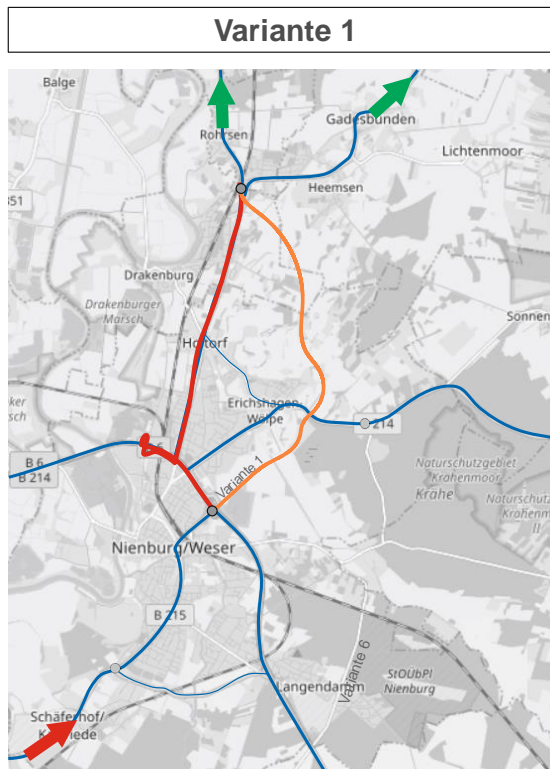
Quellverkehre aus nördlicher Richtung (B 209/ B 215)



* Fahrbeziehung hat keine Relevanz auf die geplante Ortsumgehung

Bewertungsmatrix – Zielfeld: Verkehr

Verkehrswirksamkeit	
Umfwegfaktor	Vergleich der Luftlinienentfernung der Ortsumfahrt mit der tatsächlichen Baulänge der Ortsumfahrt
Streckenlänge	Vergleich der Streckenlänge der Ortsdurchfahrt mit der Streckenlänge der Ortsumfahrt (aus verschiedenen Fahrtrichtungen)



Variante	B 215 (Südwest) - B 215 (Nord)/ B 209		
	Bestand	Neu	Faktor
Variante 1	8.215	7.501	0,91
Variante 2	8.215	7.377	0,90
Variante 3	8.215	7.509	0,91
Variante 4	8.215	7.737	0,94
Variante 5	8.215	7.733	0,94
Variante 6	12.100	16.767	1,39
Variante 7	8.215	11.254	1,37
Variante 8	8.215	7.765	0,95
Variante 9	8.215	7.814	0,95
Variante 10	8.215	7.664	0,93
Variante 11	12.100	14.531	1,20
Variante 12	8.215	8.582	1,04
Variante 13	8.215	8.844	1,08

Bewertungsmatrix – Zielfeld: Verkehr

Verkehrswirksamkeit	
Umfwegfaktor	Vergleich der Luftlinienentfernung der Ortsumfahrt mit der tatsächlichen Baulänge der Ortsumfahrt
Streckenlänge	Vergleich der Streckenlänge der Ortsdurchfahrt mit der Streckenlänge der Ortsumfahrt (aus verschiedenen Fahrtrichtungen)

Variante	B 215 (Südwest) - B 215 (Nord)/ B 209			B 215 (Südwest) - B 214 (Ost)			B 6 (Süd) - B 215 (Nord)/ B 209			B 6 (Süd) - B 214 (Ost)			B 214 (Ost) - B 215 (Nord)/ B 209			Gesamtbewertung	
	Bestand	Neu	Faktor	Bestand	Neu	Faktor	Bestand	Neu	Faktor	Bestand	Neu	Faktor	Bestand	Neu	Faktor	Faktor	Note
Variante 1	8.215	7.501	0,91	3.700	2.633	0,71	8.215	7.501	0,91	3.750	2.633	0,70	5.650	4.867	0,86	0,82	1,5
Variante 2	8.215	7.377	0,90	3.700	2.622	0,71	8.215	7.377	0,90	3.750	2.622	0,70	5.650	4.755	0,84	0,81	1,5
Variante 3	8.215	7.509	0,91	3.850	2.620	0,68	8.215	7.509	0,91	3.850	2.620	0,68	5.750	4.888	0,85	0,81	1,5
Variante 4	8.215	7.737	0,94	3.800	2.651	0,70	8.215	7.737	0,94	3.800	2.651	0,70	5.700	5.086	0,89	0,83	1,5
Variante 5	8.215	7.733	0,94	3.900	2.634	0,68	8.215	7.733	0,94	3.900	2.634	0,68	5.800	5.099	0,88	0,82	1,5
Variante 6	12.100	16.767	1,39	8.785	11.368	1,29	13.000	12.067	0,93	10.000	6.688	0,67	6.900	5.400	0,78	1,01	4,0
Variante 7	8.215	11.254	1,37	4.900	5.854	1,19	8.900	9.954	1,12	5.900	4.554	0,77	6.900	5.400	0,78	1,05	4,0
Variante 8	8.215	7.765	0,95	4.000	2.616	0,65	8.215	7.765	0,95	4.000	2.616	0,65	5.900	5.148	0,87	0,81	1,5
Variante 9	8.215	7.814	0,95	4.000	2.617	0,65	8.215	7.814	0,95	4.000	2.617	0,65	5.900	5.197	0,88	0,82	1,5
Variante 10	8.215	7.664	0,93	4.000	2.617	0,65	8.215	7.664	0,93	4.000	2.617	0,65	5.900	5.048	0,86	0,81	1,5
Variante 11	12.100	14.531	1,20	8.785	9.142	1,04	11.300	11.431	1,01	8.300	6.032	0,73	6.900	5.400	0,78	0,95	3,0
Variante 12	8.215	8.582	1,04	4.000	3.534	0,88	8.215	8.582	1,04	4.000	3.534	0,88	5.900	5.048	0,86	0,94	3,0
Variante 13	8.215	8.844	1,08	4.000	2.696	0,67	9.100	7.744	0,85	4.750	2.696	0,57	5.900	5.048	0,86	0,80	1,0

Legende									
Note	1,0	1,5	2,0	3,0	3,5	4,0	5,0	5,5	6,0
max. Faktor	0,80	0,85	0,90	0,95	1,00	1,05	1,10	1,15	1,20

Beispiel – Zielfeld: Umweltverträglichkeit

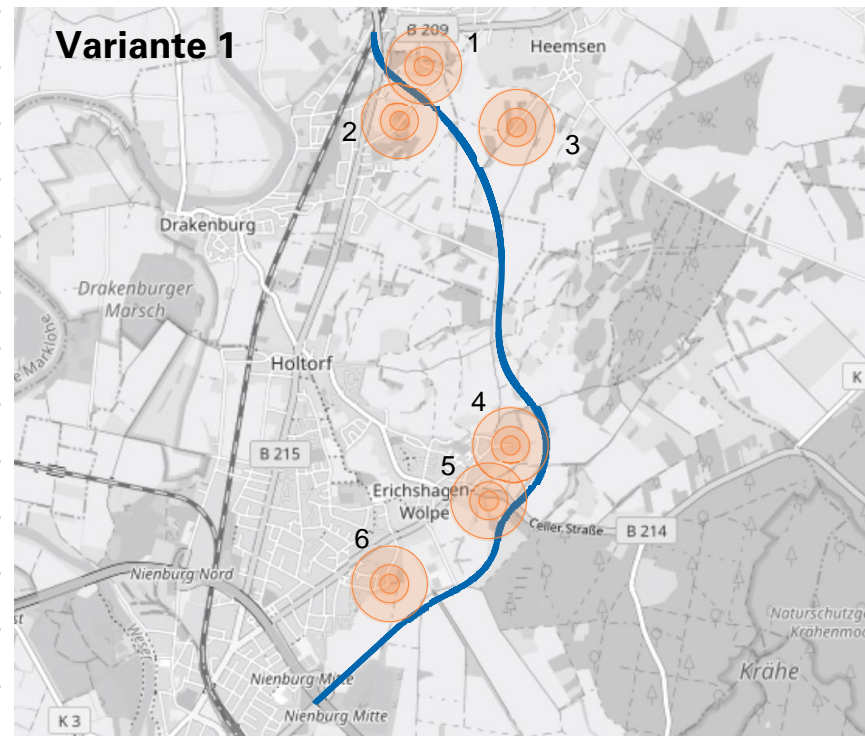
Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit; Wohnen

Wohnen

lärm- und schalltechnische Betroffenheit durch Abstand von Bebauungen zur Trasse

Bebauung Variante	1		2		3		4		5		6	
	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note
Variante 1	236 m	4,0	286 m	3,5	489 m	1,5	311 m	3,0	282 m	3,5	351 m	2,5

Legende	
mind Abstand [m]	Note
500	1,0
450	1,5
400	2,0
350	2,5
300	3,0
250	3,5
200	4,0
150	4,5
100	5,0
50	5,5
0	6,0



Legende	
mind Abstand [m]	Note
500	1,0
450	1,5
400	2,0
350	2,5
300	3,0
250	3,5
200	4,0
150	4,5
100	5,0
50	5,5
0	6,0

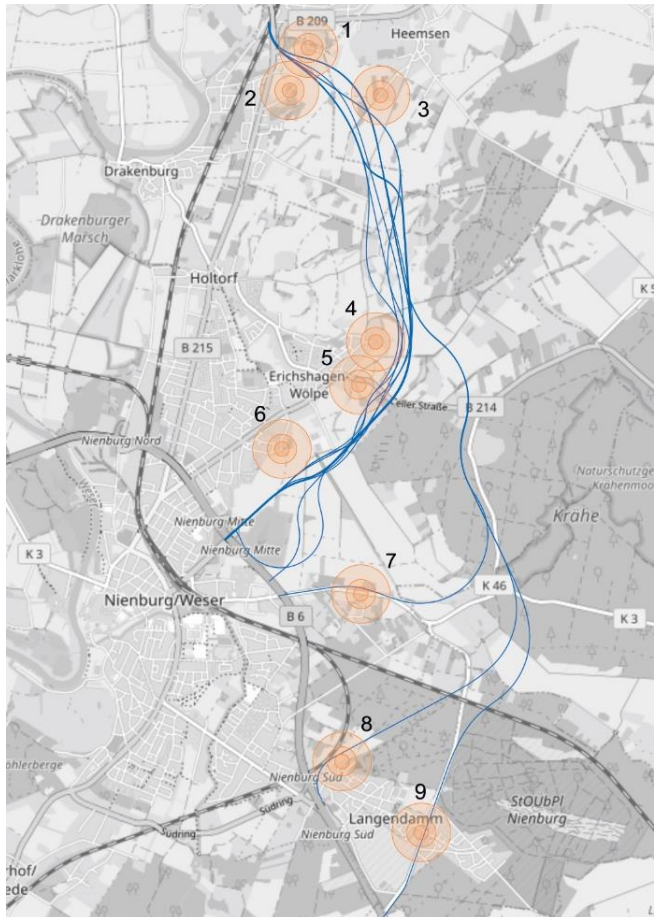
Bewertungsmatrix – Zielfeld:

Umweltverträglichkeit

Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit; Wohnen

Wohnen

lärm- und schalltechnische Betroffenheit durch Abstand von Bebauungen zur Trasse



Bebauung Variante	1		2		3		4		5	
	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note
Variante 1	236 m	4,0	286 m	3,5	489 m	1,5	311 m	3,0	282 m	3,5
Variante 2	235 m	4,0	289 m	3,5	482 m	1,5	249 m	4,0	273 m	3,5
Variante 3	324 m	3,0	213 m	4,0	403 m	2,0	287 m	3,5	382 m	2,5
Variante 4	155 m	4,5	375 m	2,5	209 m	4,0	373 m	2,5	316 m	3,0
Variante 5	155 m	4,5	375 m	2,5	213 m	4,0	451 m	1,5	418 m	2,0
Variante 6	155 m	4,5	375 m	2,5	209 m	4,0	548 m	1,0	> 500 m	1,0
Variante 7	155 m	4,5	375 m	2,5	209 m	4,0	548 m	1,0	> 500 m	1,0
Variante 8	230 m	4,0	298 m	3,5	271 m	3,5	401 m	2,0	479 m	1,5
Variante 9	230 m	4,0	298 m	3,5	271 m	3,5	368 m	2,5	479 m	1,5
Variante 10	236 m	4,0	286 m	3,5	489 m	1,5	401 m	2,0	480 m	1,5
Variante 11	155 m	4,5	375 m	2,5	209 m	4,0	548 m	1,0	> 500 m	1,0
Variante 12	236 m	4,0	286 m	3,5	489 m	1,5	401 m	2,0	479 m	1,5
Variante 13	236 m	4,0	286 m	3,5	489 m	1,5	401 m	2,0	479 m	1,5

Bebauung Variante	6		7		8		9		Note
	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note	Abstand	Note	
Variante 1	351 m	2,5	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	2,3
Variante 2	346 m	3,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	2,5
Variante 3	345 m	3,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	2,3
Variante 4	397 m	2,5	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	2,4
Variante 5	428 m	2,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	2,2
Variante 6	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	0 m	6,0	2,4
Variante 7	> 500 m	1,0	0 m	6,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	2,4
Variante 8	428 m	2,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	2,2
Variante 9	428 m	2,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	2,2
Variante 10	428 m	2,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	1,9
Variante 11	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	0 m	6,0	> 500 m	1,0	2,4
Variante 12	594 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	1,8
Variante 13	563 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	> 500 m	1,0	1,8

Beispiel – Zielfeld: Umweltverträglichkeit

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	
Schutzgebiete: LSG, NSG (25%)	Durchfahrungslänge in m
wertvolle Bereiche f. d. Fauna/ wertvolle Biotypen (50%)	Durchfahrungslänge in m
Biotopverbundflächen (25%)	Durchfahrungslänge in m

Variante	Durchfahrungslänge in m						Note
	Wert	0-460	461-920	921-1.380	1.381-1.840	1.841-2.300	
Variante 1	30	x					1
Variante 2	93	x					1
Variante 3	425	x					1
Variante 4	187	x					1
Variante 5	423	x					1
Variante 6	1.864					x	5
Variante 7	756		x				2
Variante 8	427	x					1
Variante 9	421	x					1
Variante 10	427	x					1
Variante 11	1.614				x		4
Variante 12	242	x					1
Variante 13	241	x					1

Bewertungsmatrix – Zielfeld: Umweltverträglichkeit


Boden und Fläche	
besondere Böden (20%)	Durchfahrungslänge in m
Neuversiegelung Boden (40%)	Neuversiegelung in ha

Variante	Neuversiegelung in ha					Note	
	Wert	0-4	4,1-8	8,1-12	12,1-16		16,1-20
Variante 1	10,80 ha			x			3
Variante 2	10,98 ha			x			3
Variante 3	10,99 ha			x			3
Variante 4	11,34 ha			x			3
Variante 5	11,33 ha			x			3
Variante 6	14,95 ha				x		4
Variante 7	14,13 ha				x		4
Variante 8	11,38 ha			x			3
Variante 9	11,45 ha			x			3
Variante 10	11,23 ha			x			3
Variante 11	17,15 ha					x	5
Variante 12	12,76 ha				x		4
Variante 13	11,53 ha			x			3

Zusammenstellung – Steckbrief

Variante 4
Nienburg - Verlegung der B 215

Verlauf der Variante



Zielfeld Verkehr (50%)	Note
<ul style="list-style-type: none"> • gute Verkehrsqualitäten im Streckenverlauf zu erwarten (Verkehrsqualitätsstufe C) • wenige Anbindungen an das bestehende Straßennetz • Realisierung überwiegend auf Freiflächen 	
Verkehrswirksamkeit	2,0
Qualität des Verkehrsablaufs	1,5
Trassierung/ Fahrdynamik/ Orientierung/ Begreifbarkeit	1,4
Verkehrssicherheit/ Sichtverhältnisse	1,8
Bauablauf/ Bauzeit	1,5
Gesamtbewertung (gewichtet)	1,7

Zielfeld Umweltverträglichkeit (30%)	Note
• ...	
Menschen, insb. menschl. Gesundheit; Wohnen	2,4
Menschen, insb. menschl. Gesundheit; Erholung	2,0
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	2,0
Boden und Fläche	2,0
Wasser	4,5
Klima und Luft	3,0
Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter	4,0
Landschaft	1,0
Gesamtbewertung (gewichtet)	2,3

Beschreibung der Variante

- **Anschluss:**
 - Süden: Anschlussstelle Nienburg „Mitte“ - B 215/ B 6
 - Norden: Knotenpunkt B 215/ B 209
- **Streckenlänge:**
 - 7.377 m
- **Trassenführung:**
 - Orientierung der Trassenführung entspricht den relevanten Verkehrsbeziehungen
 - Norden: kleiner Radius, langgestreckte Elementfolge
 - Süden: stetige und ausgewogene Elementfolge

Zusammenfassung

- Unter Berücksichtigung der Gewichtungen der Zielfelder ist die **Variante 4** mit der **Note 1,9** zu bewerten.

Bewertungssystematik

Bewertungssystematik	6
1	6
sehr gute Bewertung/ geringste Betroffenheit	schlechte Bewertung/ höchste Betroffenheit

Zielfeld Umfeld (10%)	Note
• Die Zerschneidung/ Anseidung von Flurstücken ist kaum gegeben.	
Flächenzerschneidung	1,0
Gesamtbewertung (gewichtet)	1,0

Zielfeld Wirtschaftlichkeit (10%)	Note
• Auf Grund der vorhandenen Baulänge sind die Kosten als gering einzuschätzen.	
Grobkostenschätzung (brutto)	2,0
Gesamtbewertung (gewichtet)	2,0



nachfolgendes Blatt 17



nachfolgendes Blatt 18

Verlauf der Variante



Zielfeld Verkehr (50%)

Note

- gute Verkehrsqualitäten im Streckenverlauf zu erwarten (Verkehrsqualitätsstufe C)
- wenige Anbindungen an das bestehende Straßennetz
- Realisierung überwiegend auf Freiflächen

Verkehrswirksamkeit

2,0

Qualität des Verkehrsablaufs

1,5

Trassierung/ Fahrdynamik/ Orientierung/
Begreifbarkeit

1,4

Verkehrssicherheit/ Sichtverhältnisse

1,8

Bauablauf/ Bauzeit

1,5

Gesamtbewertung (gewichtet)

1,7

Zielfeld Umweltverträglichkeit (30%)

Note

• ...

Menschen, insb. menschl. Gesundheit; Wohnen

2,4

Menschen, insb. menschl. Gesundheit; Erholung

2,0

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

2,0

Boden und Fläche

2,0

Wasser

4,5

Beschreibung der Variante

- **Anschluss:**
 - Süden: Anschlussstelle Nienburg „Mitte“ - B 215/ B 6
 - Norden: Knotenpunkt B 215/ B 209
- **Streckenlänge:**
 - 7.377 m
- **Trassenführung:**
 - Orientierung der Trassenführung entspricht den relevanten Verkehrsbeziehungen
 - Norden: kleiner Radius, langgestreckte Elementfolge
 - Süden: stetige und ausgewogene Elementfolge

Zusammenfassung

- Unter Berücksichtigung der Gewichtungen der Zielfelder ist die **Variante 4** mit der **Note 1,9** zu bewerten.

Bewertungssystematik

Bewertungssystematik

1 ----- 6
 sehr gute Bewertung/ schlechte Bewertung/
 geringste Betroffenheit höchste Betroffenheit

Klima und Luft	3,0
Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter	4,0
Landschaft	1,0
Gesamtbewertung (gewichtet)	2,3

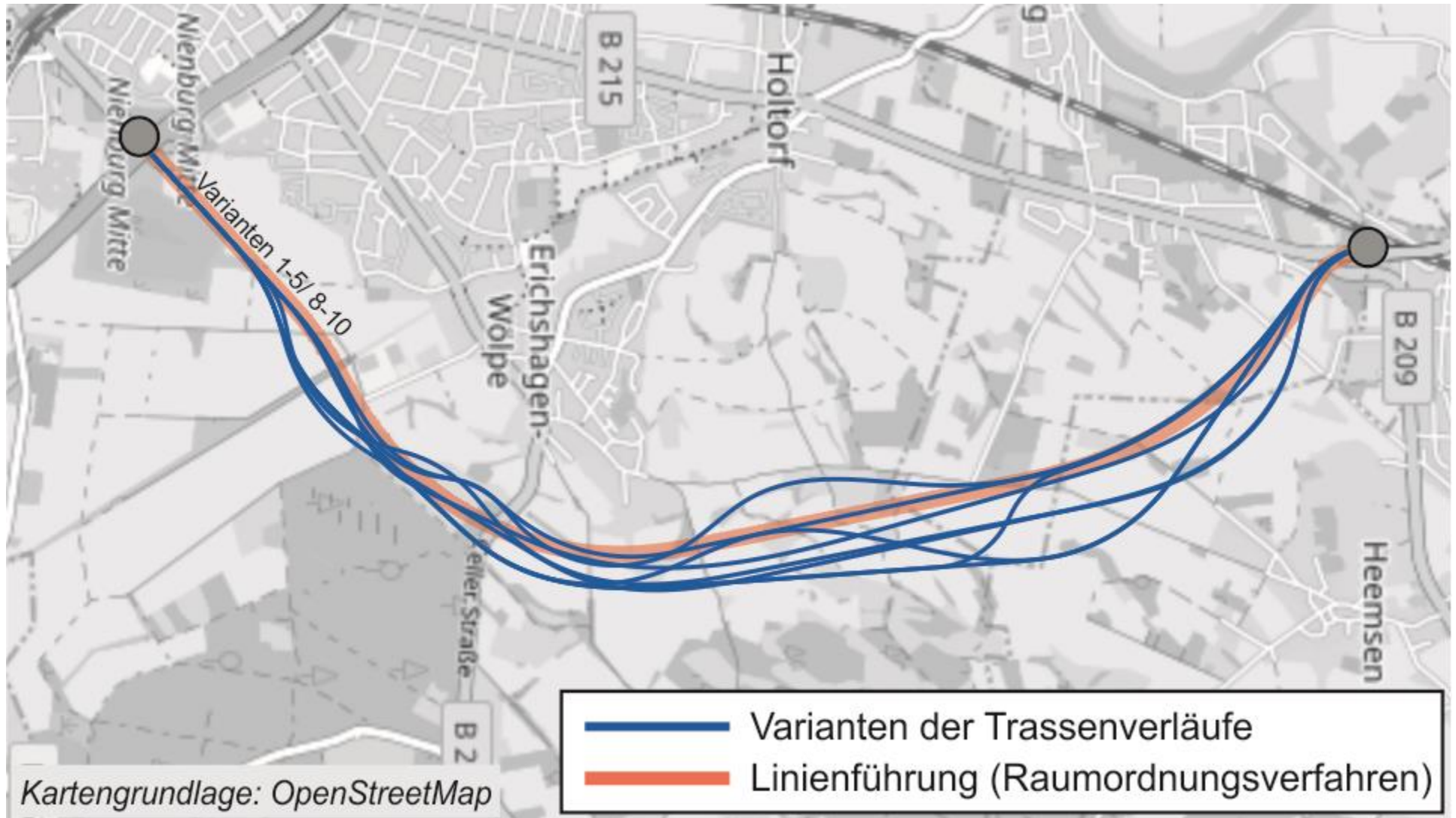
Zielfeld Umfeld (10%)	Note
<ul style="list-style-type: none"> • Die Zerschneidung/ Anscheidung von Flurstücken ist kaum gegeben. 	
Flächenzerschneidung	1,0
Gesamtbewertung (gewichtet)	1,0

Zielfeld Wirtschaftlichkeit (10%)	Note
<ul style="list-style-type: none"> • Auf Grund der vorhandenen Baulänge sind die Kosten als gering einzuschätzen. 	
Grobkostenschätzung (brutto)	2,0
Gesamtbewertung (gewichtet)	2,0

Gesamtbewertung Streckenverläufe – Vergleich



Varianten 1 – 5 und 8 – 10



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Ihre Fragen an das Planungsteam

Dr. Christian Adams, SHP Ingenieure

**Carsten Schneider, Gruppe
Freiraumplanung**

Uwe Schindler, NLStBV

Jürgen Callies, NLStBV

Monno Bertus, NLStBV



TOP 6

Nächste Schritte



TOP 7

Schlusswort und Feedback



Vielen Dank für Ihre Mitwirkung!

Kommen Sie gerne mit uns ins Gespräch:

**Schreiben Sie uns gerne an unsere Projektemailadresse:
B215@ifok.de**

Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit!