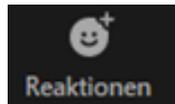


**Herzlich willkommen zur 2. Begleitkreissitzung am 19.10.2021!  
Beginn: 17:30 Uhr**

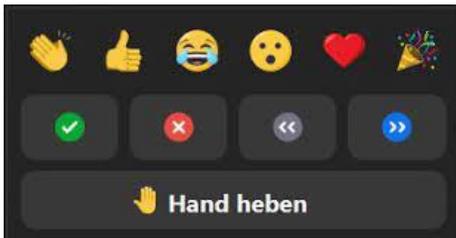
**Bei technischen Problemen melden Sie sich gerne bei unserer  
Hotline: 06251 8263288**



## 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 entstummeln. Dann können Sie sprechen.

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

➤ **06251 8263288**



# Tagesordnung

17:30 Uhr **1. Begrüßung**

17:45 Uhr **2. Organisatorisches & Aktuelles**

- Rückblick auf die erste Sitzung und Fragen im Nachgang
- Selbstverständnis / Veröffentlichung Mitgliederliste

18:00 Uhr **3. Einführung Linienoptimierung**

- Vortrag
- Fragen und Diskussion

19:00 Uhr **Pause**

19:15 Uhr **4. Anschlussbereiche B6 und Rohrsen & Knotenpunkt B 214**

- Vortrag
- Fragen und Diskussion

19:45 Uhr **5. Nächste Schritte**

- Anstehende Planungsschritte
- Nächste Sitzung Begleitkreis

19:50 Uhr **6. Schlusswort und Feedback**

20:00 Uhr **Ende der Veranstaltung**



# TOP 1

## Moderation

Dr. Jan Beermann, ifok GmbH

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

Uwe Schindler



# TOP 2

## Organisatorisches & Aktuelles

Selbstverständnis

Veröffentlichung Mitgliederliste



# 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 3

## Einführung Linienoptimierung

Vortrag:

Dr. Christian Adams, SHP Ingenieure

Fragen und Antworten

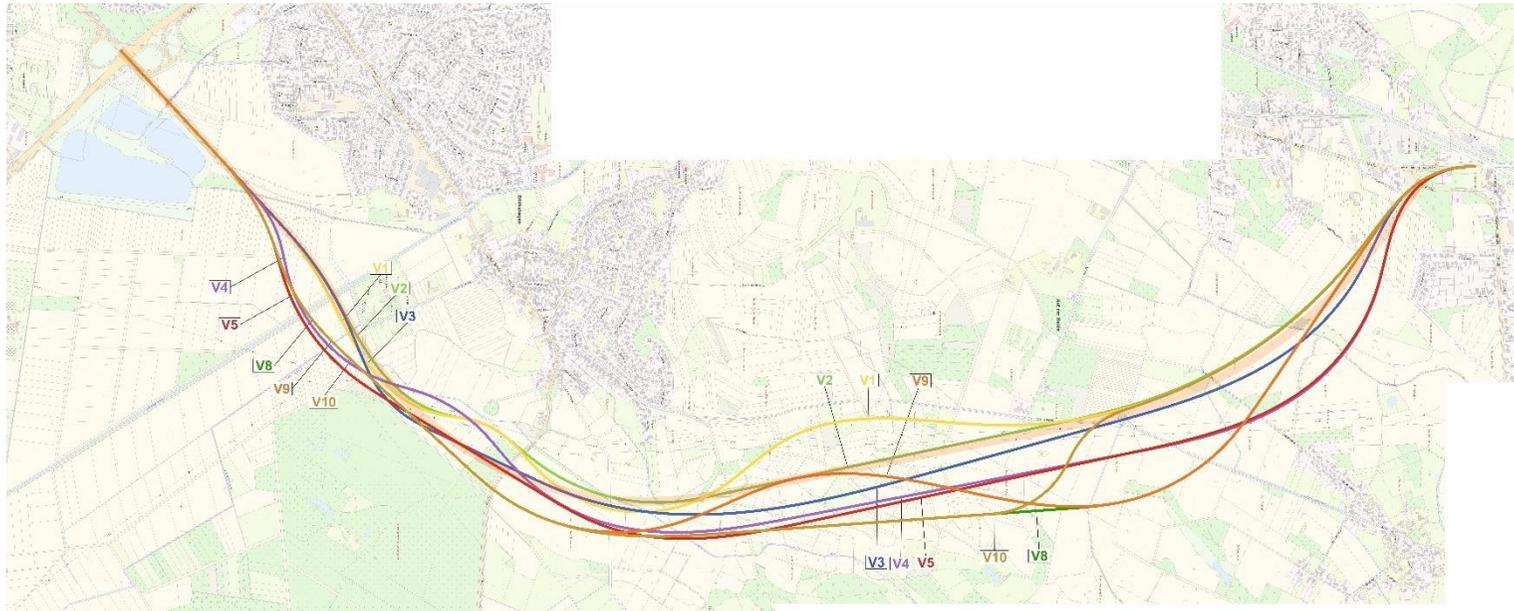


Bietergemeinschaft

**SWECO**



**SHP** Ingenieure

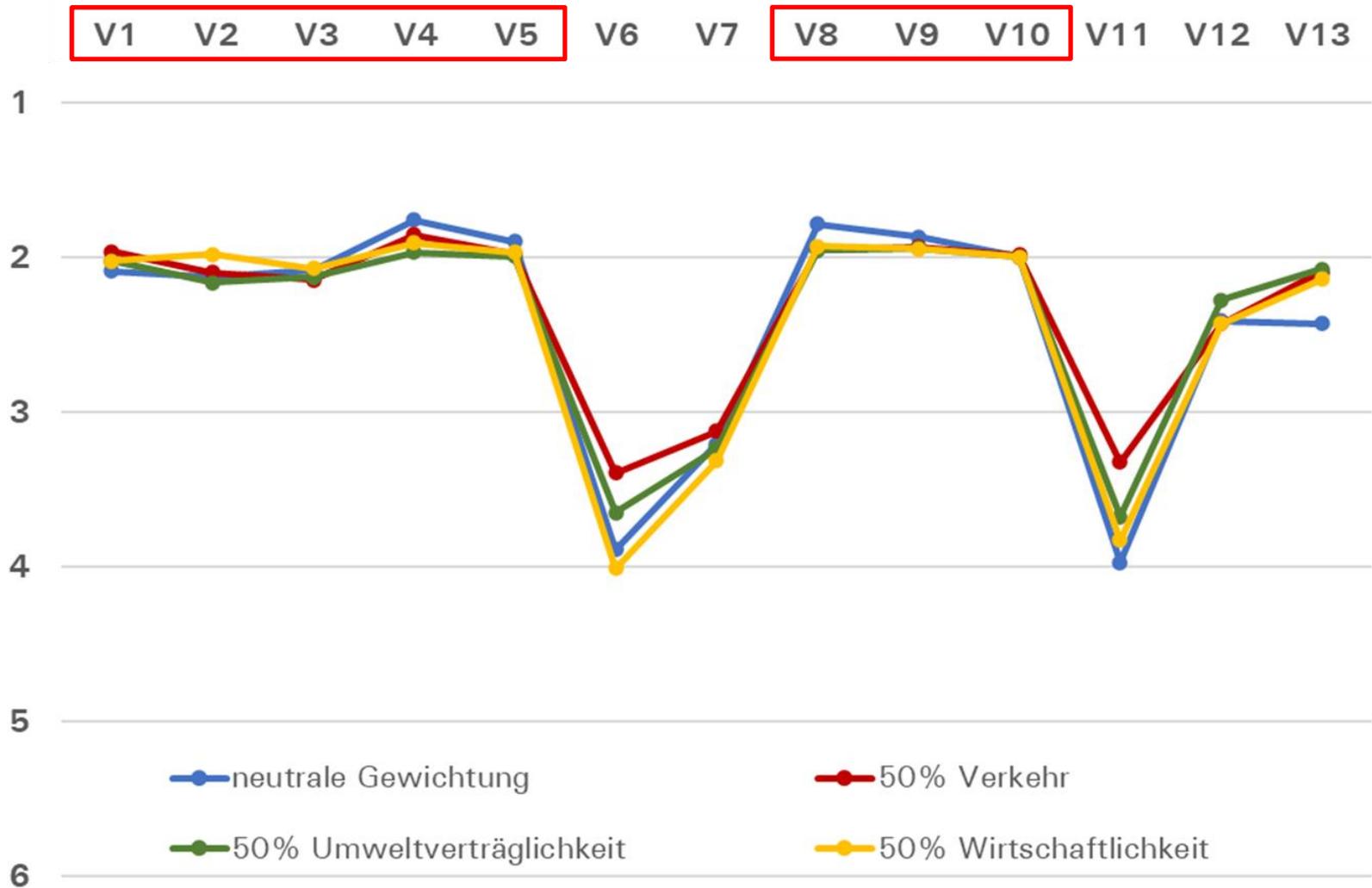


## **NLStBV, GB Nienburg**

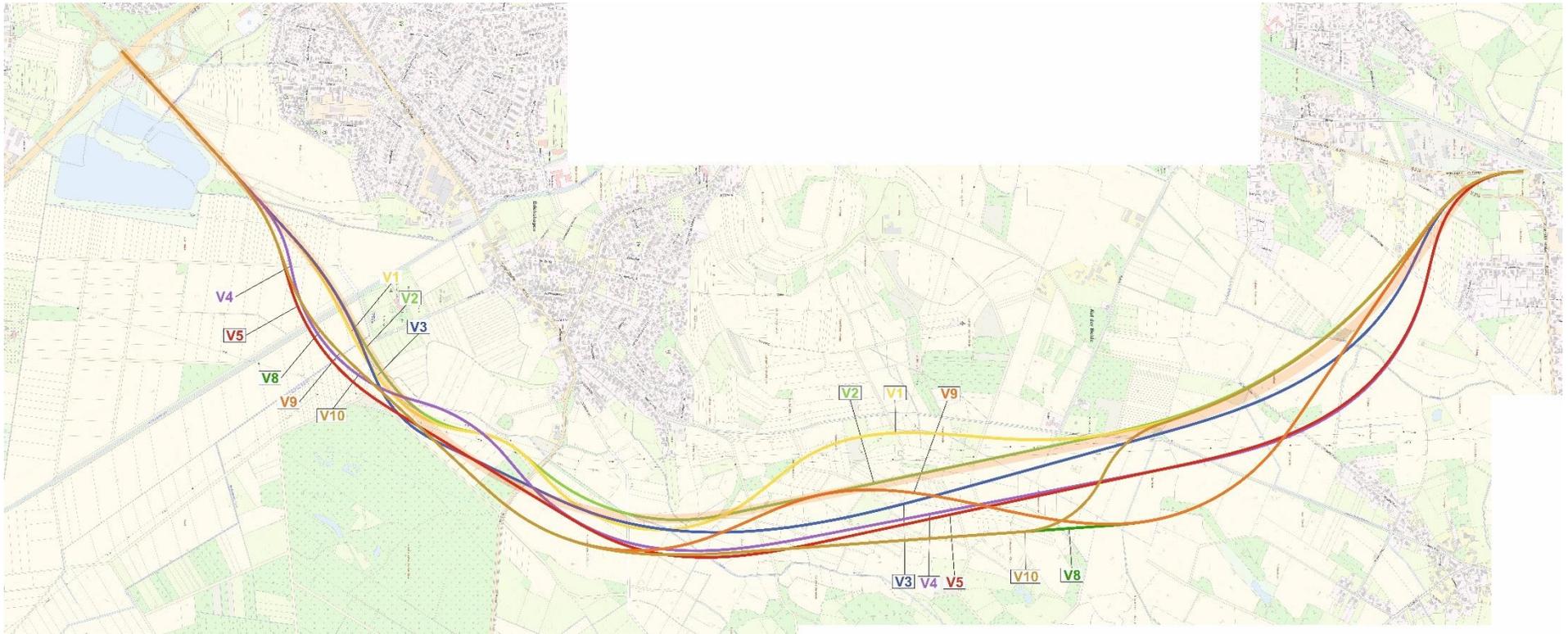
Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrßen

2. Begleitkreis – 19.10.2021 - Linienoptimierung

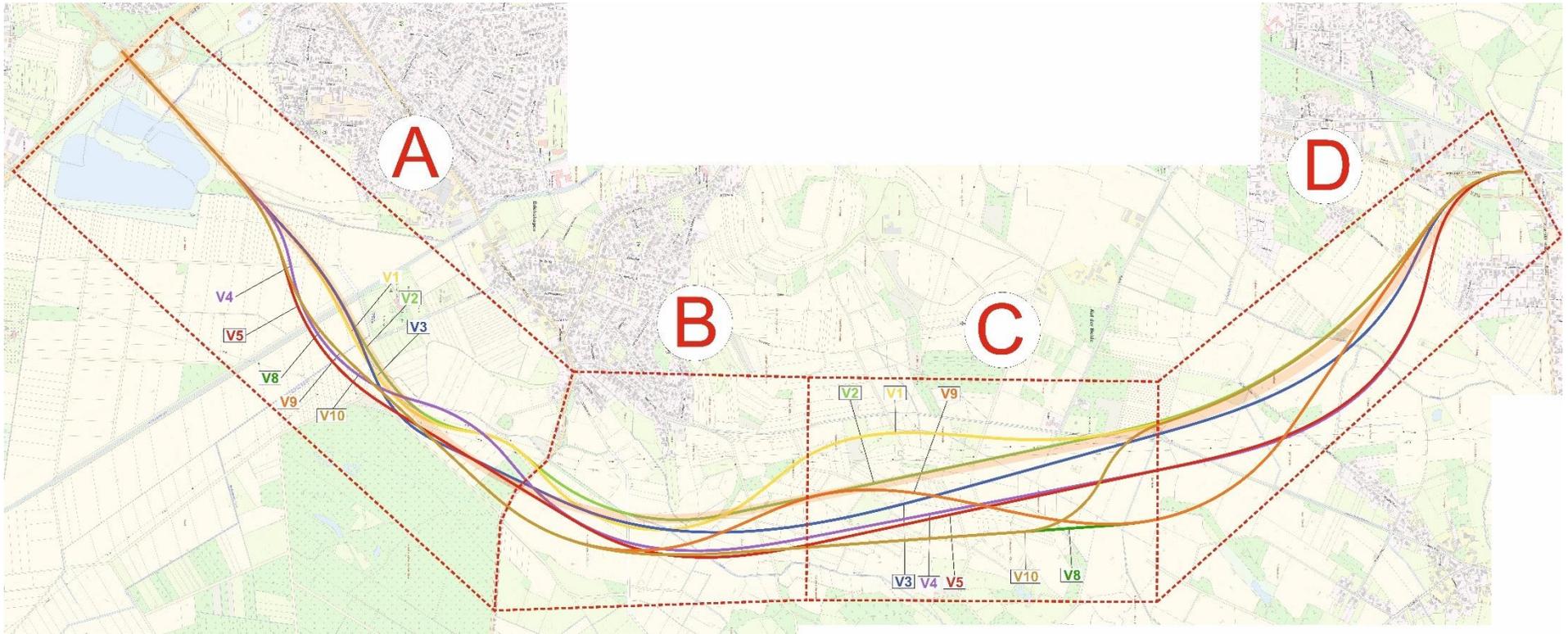
# Sensitivitätsanalyse



# Variantenübersicht – Varianten 1 – 5 und 8 – 10



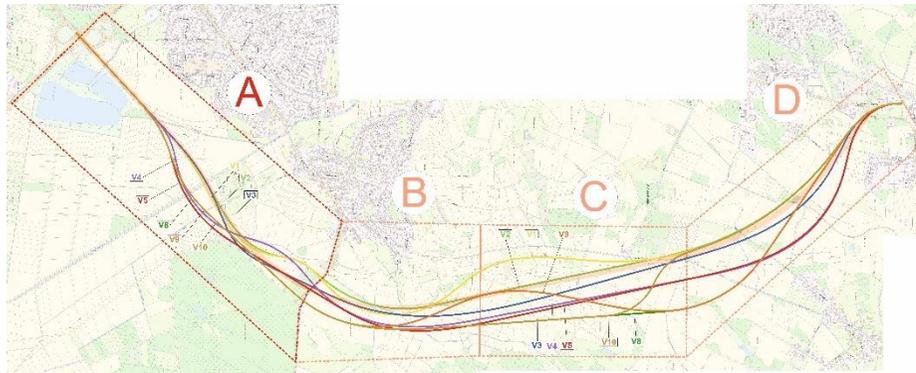
# Variantenübersicht – Teilbereiche



- Ziel: Ermittlung eines optimalen Linienverlaufs aus der Kombination verschiedener Teil-Linienverläufe
- Grenzen: Bereiche mit einer charakteristischen Veränderung der Linienverläufe

# Linienführung – Bereich A

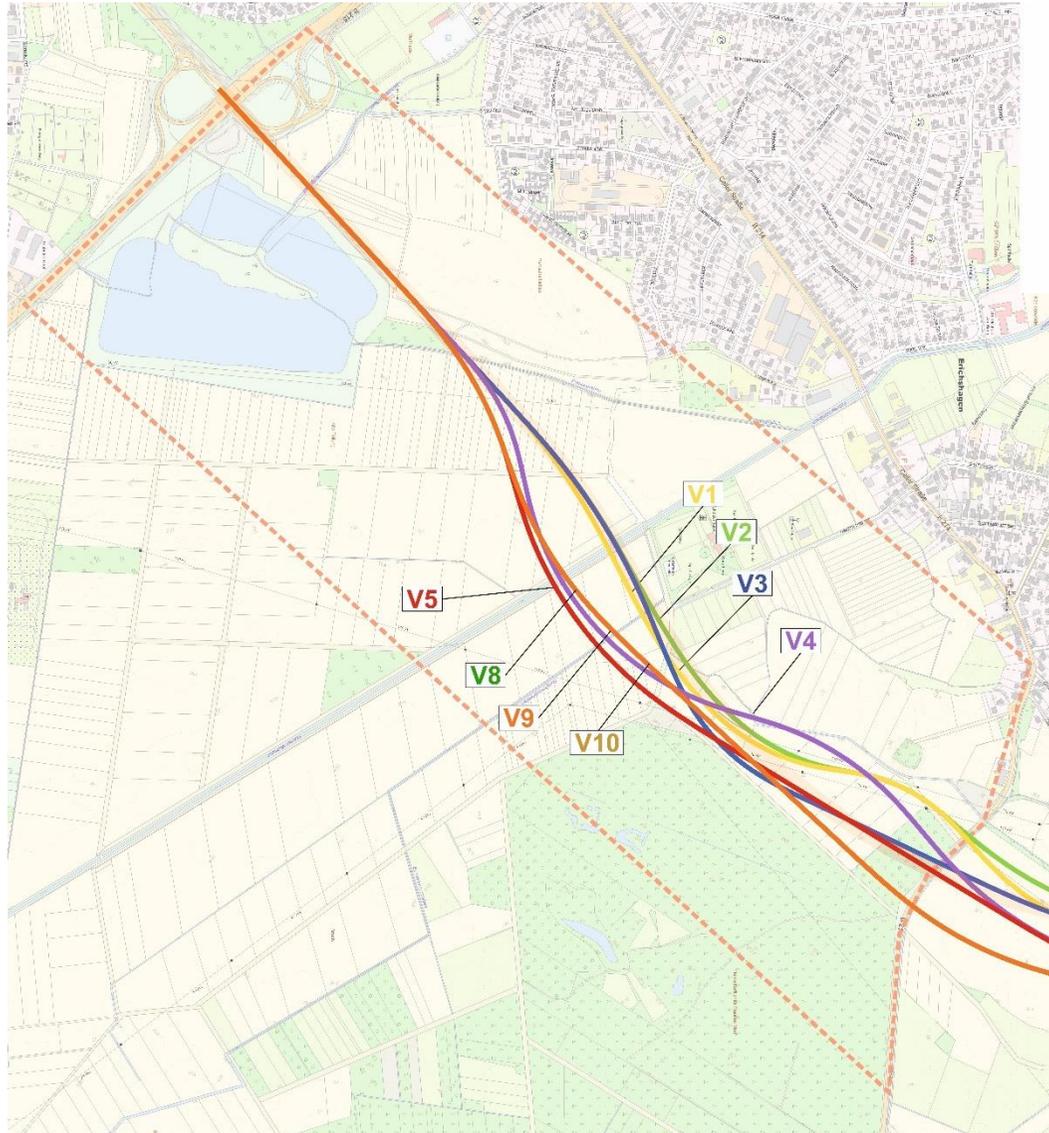
Bereich A										
Zielfeld	Variante	Gewichtung	V1	V2	V3	V4	V5	V8	V9	V10
<b>Verkehr (25%)</b>										
Verkehrswirksamkeit		37,5%	2,0	2,0	1,5	2,0	2,0	1,5	1,5	1,5
Qualität des Verkehrsablaufs		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Trassierung / Fahrdynamik / Orientierung / Begreifbarkeit		19,0%	1,7	2,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Verkehrssicherheit		37,5%	1,8	2,3	4,5	1,5	4,0	3,0	3,0	3,0
Bauablauf / Bauzeit		6,0%	2,5	2,0	2,0	3,0	2,0	1,5	1,5	1,5
Gesamtbewertung		100%	1,9	2,1	2,7	1,7	2,6	2,0	2,0	2,0
<b>Umweltverträglichkeit (25%)</b>										
Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit; Wohnen		27%	3,0	3,3	2,8	2,8	2,0	1,8	1,8	1,8
Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit; Erholung		13%	2,0	2,0	2,0	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt		27%	2,1	2,1	5,0	2,8	4,6	5,0	5,0	5,0
Schutzgut Boden und Fläche		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Wasser		7%	3,0	4,0	3,0	5,0	4,0	2,0	2,0	2,0
Schutzgut Klima und Luft		7%	4,0	5,0	3,0	4,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Schutzgut Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter		7%	5,0	5,0	3,0	4,0	3,0	2,0	2,0	2,0
Schutzgut Landschaft		12%	2,0	2,0	5,0	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Gesamtbewertung		100%	2,7	2,9	3,6	3,2	3,4	3,3	3,3	3,3
<b>Umfeld (25%)</b>										
Flächenzerschneidung		100%	3,0	3,5	3,5	2,0	1,5	1,5	1,5	1,5
<b>Wirtschaftlichkeit (25%)</b>										
Grobkostenschätzung (brutto)		100%	2,5	2,0	2,0	3,0	2,0	1,5	1,5	1,5
Gesamtbewertung		100%	2,5	2,6	2,9	2,5	2,4	2,1	2,1	2,1



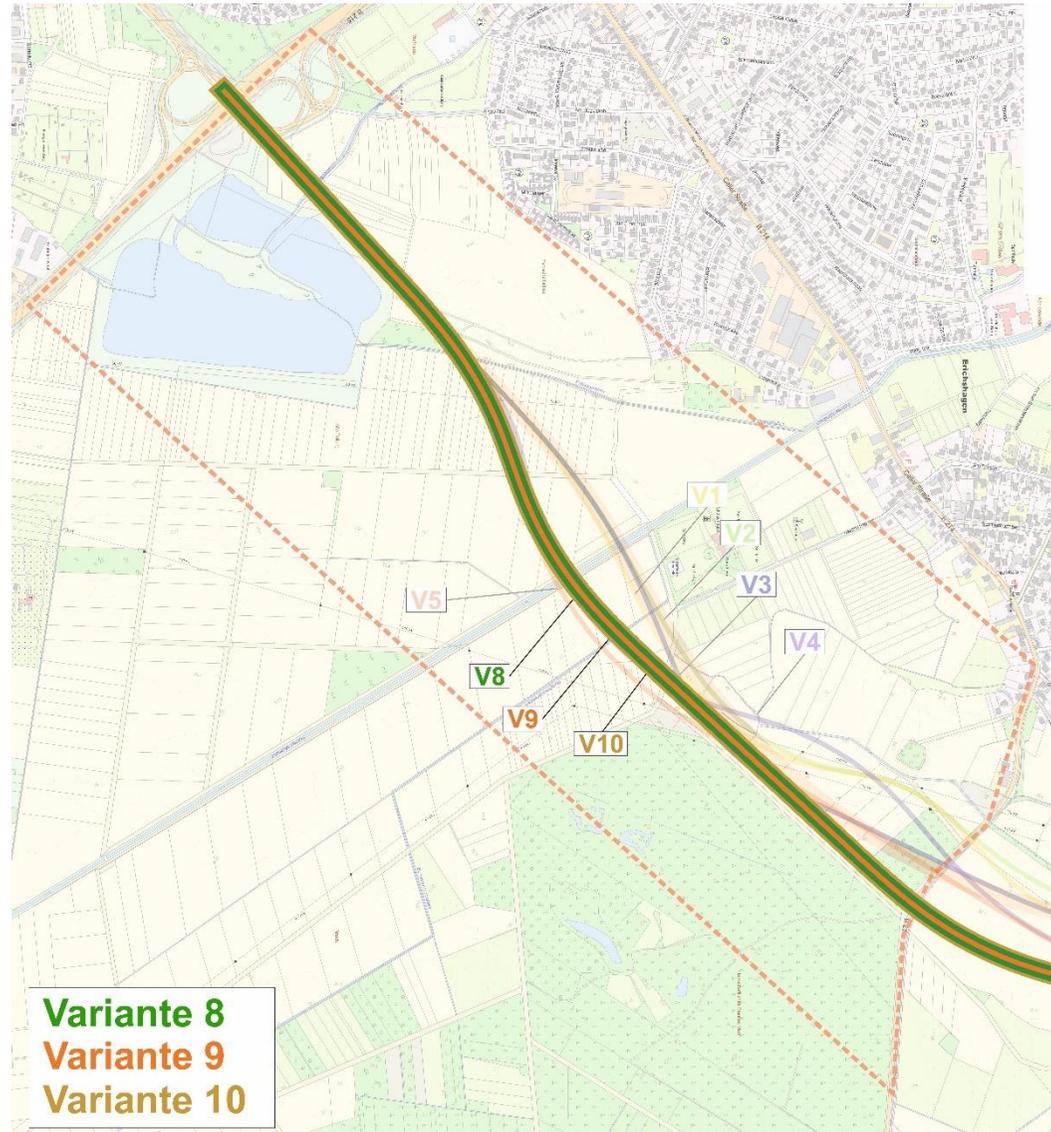
## ■ optimal:

- Variante 8
- Variante 9
- Variante 10

# Linienführung – Bereich A

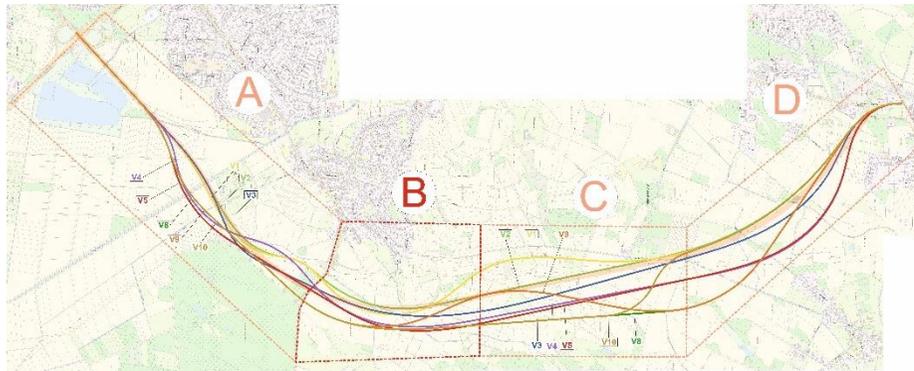


# Linienführung – Bereich A



# Linienführung – Bereich B

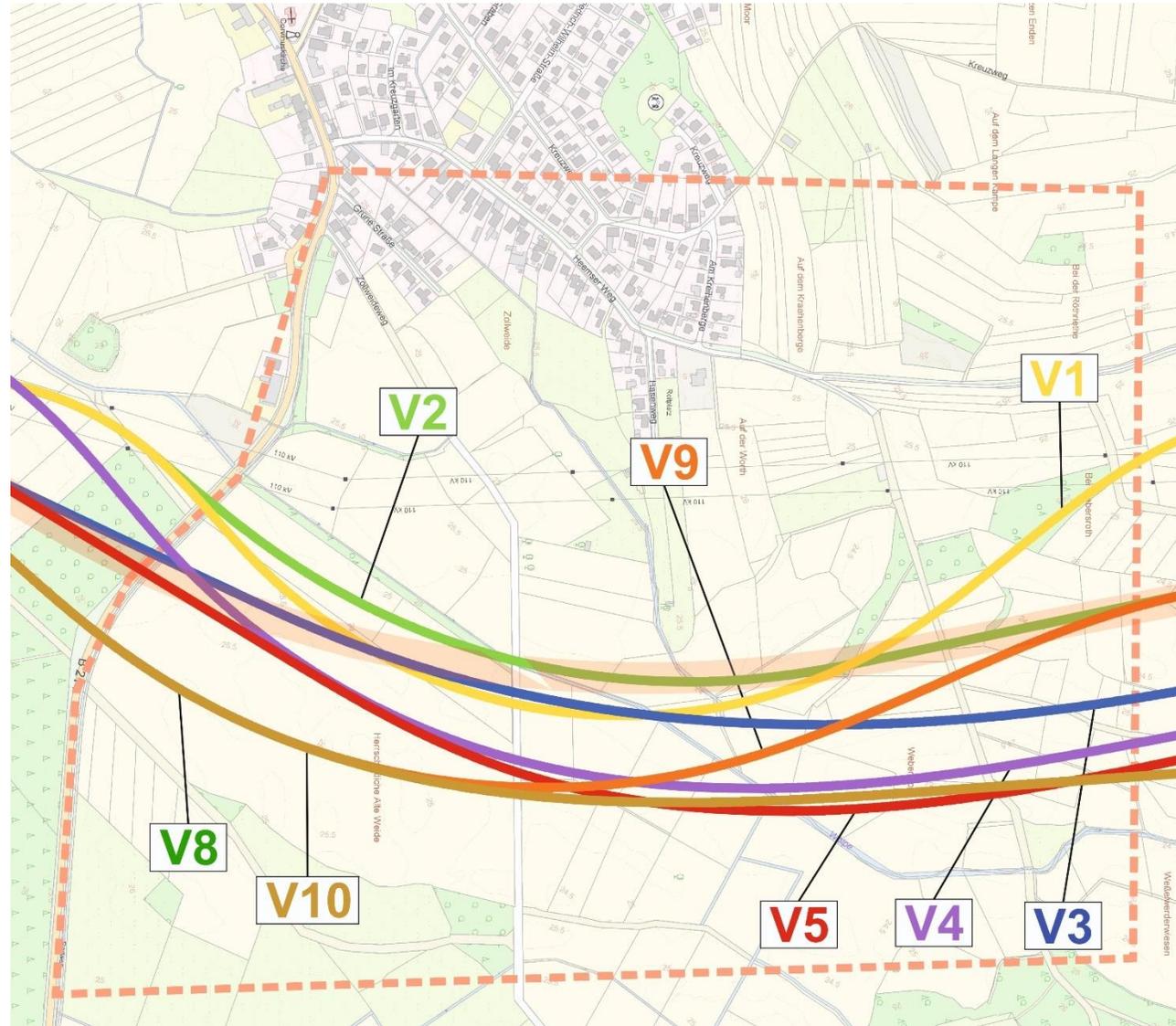
Bereich B										
Zielfeld	Variante	Gewichtung	V1	V2	V3	V4	V5	V8	V9	V10
<b>Verkehr (25%)</b>										
Verkehrswirksamkeit		37,5%	4,5	1,5	3,0	2,0	2,0	2,0	3,0	1,5
Qualität des Verkehrsablaufs		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Trassierung / Fahrdynamik / Orientierung / Begreifbarkeit		19,0%	1,0	1,0	1,7	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Verkehrssicherheit		37,5%	1,0	3,0	3,5	3,0	3,5	4,0	2,0	4,0
Bauablauf / Bauzeit		6,0%	2,5	1,5	2,5	2,5	2,5	3,0	3,0	3,0
Gesamtbewertung		100%	2,4	2,0	2,9	2,2	2,4	2,6	2,2	2,4
<b>Umweltverträglichkeit (25%)</b>										
Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit; Wohnen		40%	3,0	4,0	3,5	2,5	1,5	2,0	2,5	2,0
Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit; Erholung		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt		40%	5,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Schutzgut Boden und Fläche		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Wasser		20%	3,0	5,0	5,0	3,0	3,0	2,0	2,0	2,0
Schutzgut Klima und Luft		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Landschaft		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Gesamtbewertung		100%	3,8	3,8	3,6	2,8	2,4	2,4	2,6	2,4
<b>Umfeld (25%)</b>										
Flächenzerschneidung		100%	3,5	3,0	3,0	2,0	2,0	1,5	1,5	1,5
<b>Wirtschaftlichkeit (25%)</b>										
Grobkostenschätzung (brutto)		100%	2,5	1,5	2,5	2,5	2,5	3,0	3,0	3,0
Gesamtbewertung		100%	3,1	2,6	3,0	2,4	2,3	2,4	2,3	2,3



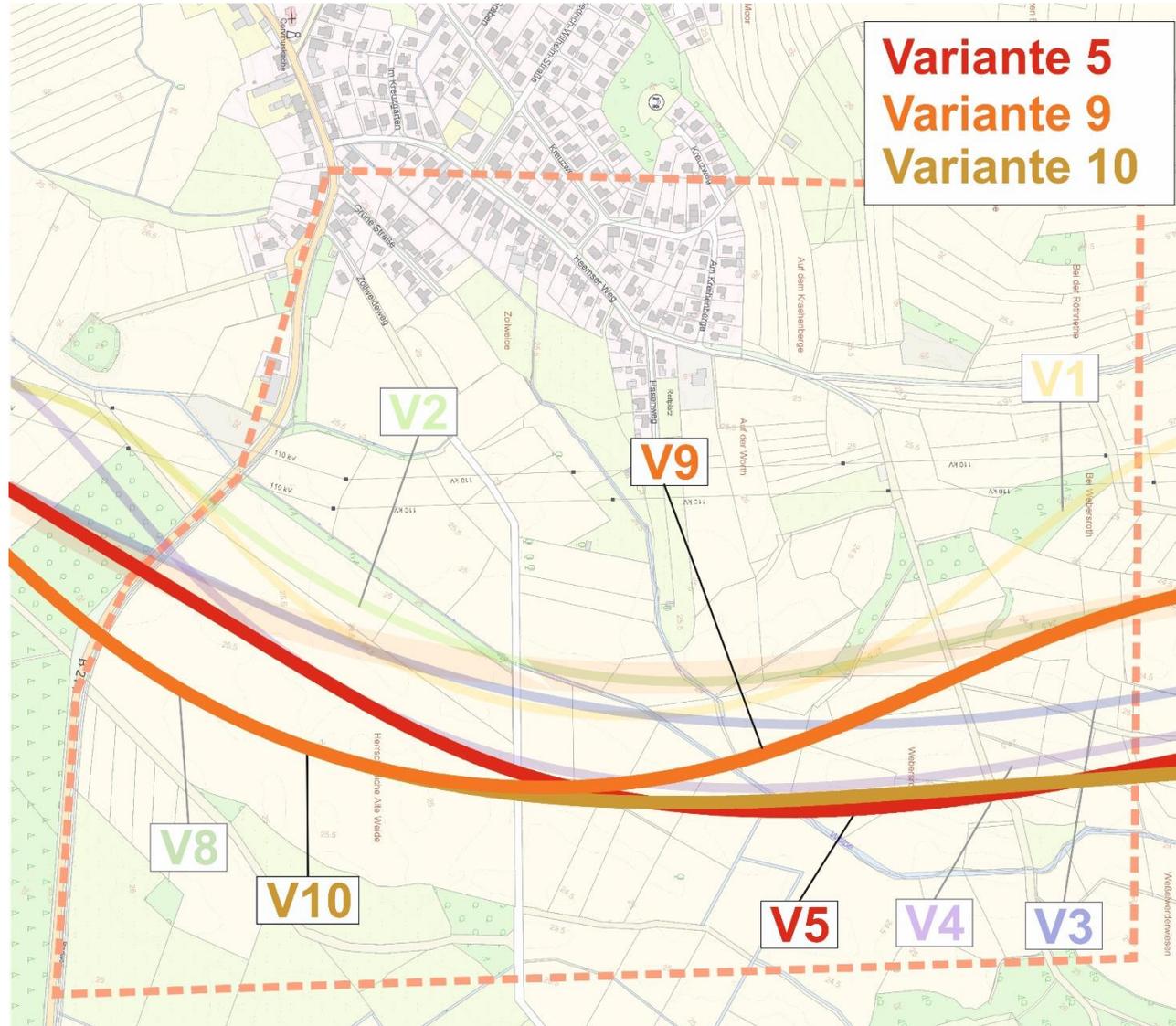
## ■ optimal:

- Variante 5
- Variante 9
- Variante 10

# Linienführung – Bereich B

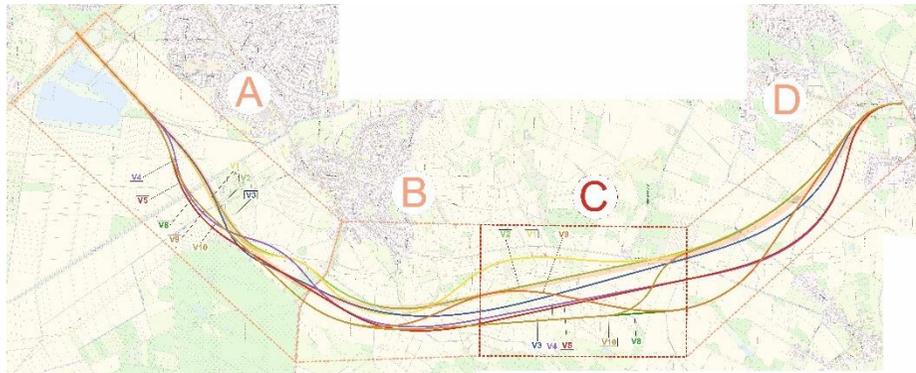


# Linienführung – Bereich B



# Linienführung – Bereich C

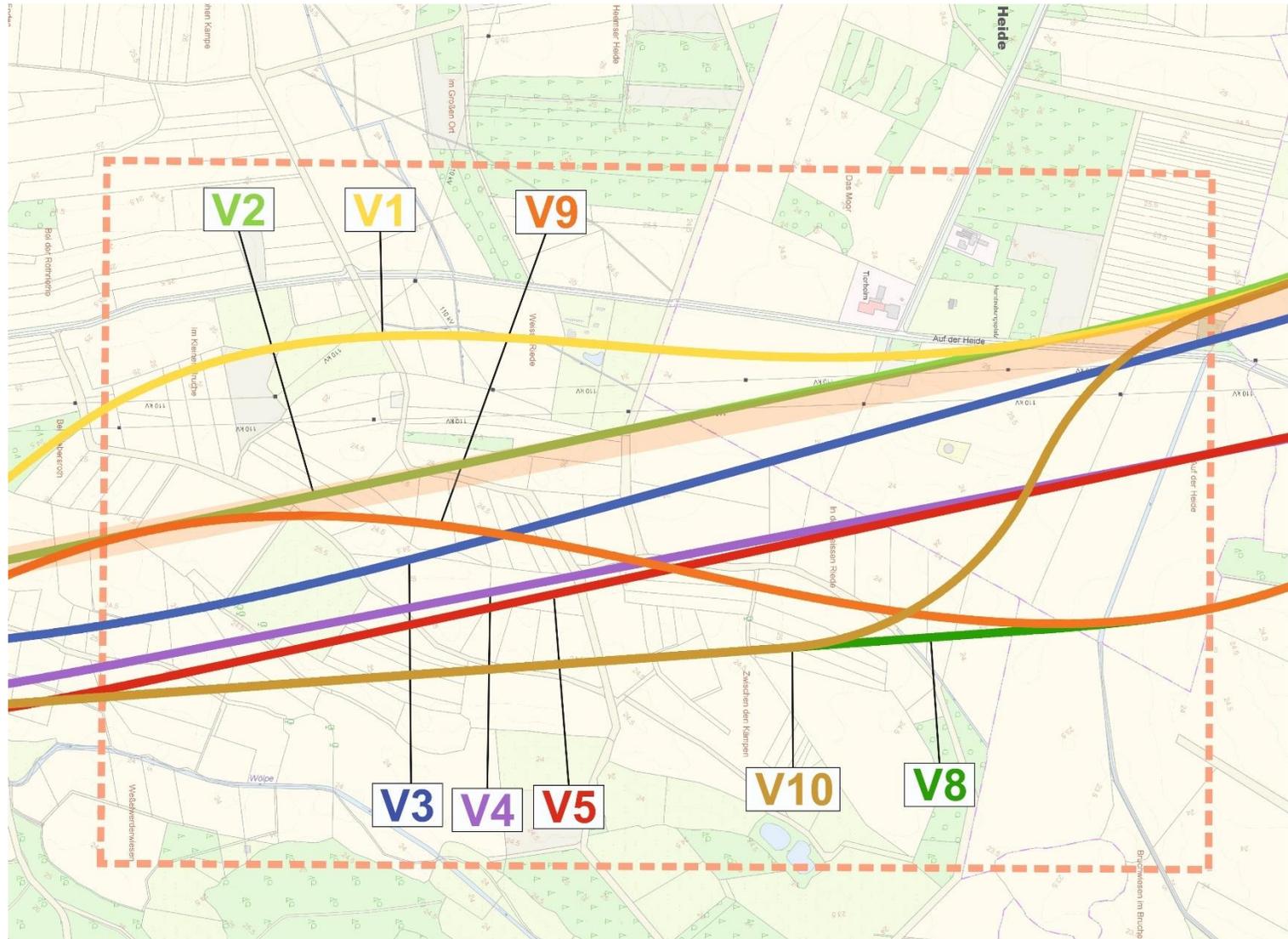
Bereich C										
Zielfeld	Variante	Gewichtung	V1	V2	V3	V4	V5	V8	V9	V10
<b>Verkehr (25%)</b>										
Verkehrswirksamkeit		37,5%	2,0	1,5	1,0	1,0	1,5	1,0	2,0	3,0
Qualität des Verkehrsablaufs		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Trassierung / Fahrdynamik / Orientierung / Begreifbarkeit		19,0%	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,0	2,0	3,0
Verkehrssicherheit		37,5%	2,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	2,0	3,0
Bauablauf / Bauzeit		6,0%	2,0	1,5	1,0	1,5	2,0	1,5	2,0	3,0
Gesamtbewertung		100%	1,8	2,3	2,1	2,2	2,5	2,2	2,0	3,0
<b>Umweltverträglichkeit (25%)</b>										
Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit; Wohnen		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit; Erholung		30%	1,3	1,3	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3
Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt		48%	2,5	1,8	1,8	2,8	2,8	4,6	4,6	5,0
Schutzgut Boden und Fläche		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Wasser		22%	1,0	1,0	1,0	4,0	4,0	5,0	1,0	5,0
Schutzgut Klima und Luft		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Landschaft		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Gesamtbewertung		100%	1,8	1,4	1,4	2,5	2,5	3,6	2,7	3,9
<b>Umfeld (25%)</b>										
Flächenzerschneidung		100%	1,5	3,0	1,5	1,0	2,5	3,0	3,5	4,0
<b>Wirtschaftlichkeit (25%)</b>										
Grobkostenschätzung (brutto)		100%	2,0	1,5	1,0	1,5	2,0	1,5	2,0	3,0
Gesamtbewertung		100%	1,8	2,1	1,5	1,8	2,4	2,6	2,6	3,5



## ■ optimal:

- Variante 1
- Variante 3
- Variante 4

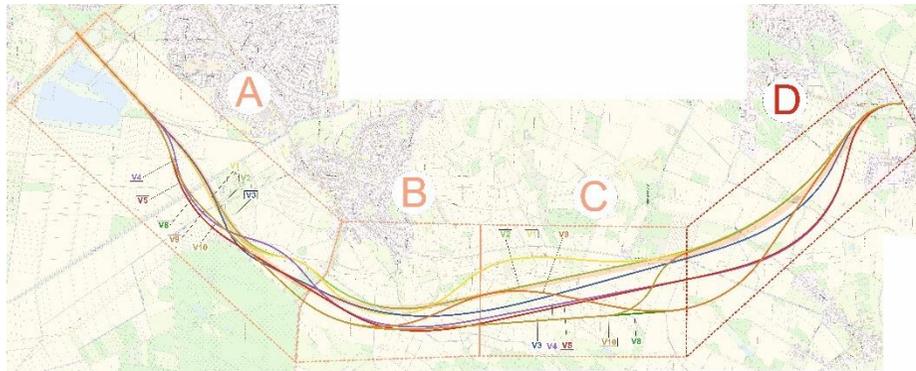
# Linienführung – Bereich C





# Linienführung – Bereich D

Bereich D										
Zielfeld	Variante	Gewichtung	V1	V2	V3	V4	V5	V8	V9	V10
<b>Verkehr (25%)</b>										
Verkehrswirksamkeit		37,5%	1,5	2,0	2,5	3,5	3,0	2,0	1,5	2,0
Qualität des Verkehrsablaufs		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Trassierung / Fahrdynamik / Orientierung / Begreifbarkeit		19,0%	2,3	2,3	2,3	2,7	2,7	1,7	1,7	2,3
Verkehrssicherheit		37,5%	3,0	3,0	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0	2,5
Bauablauf / Bauzeit		6,0%	1,5	1,5	2,0	3,0	2,5	3,0	3,0	2,5
Gesamtbewertung		100%	2,2	2,4	2,3	2,7	2,5	2,4	2,2	2,3
<b>Umweltverträglichkeit (25%)</b>										
Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit; Wohnen		34%	3,0	3,0	3,0	3,7	3,7	3,7	3,7	3,0
Schutzgut Menschen, menschliche Gesundheit; Erholung		19%	2,0	2,0	2,0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,0
Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt		34%	2,0	2,0	3,0	4,0	4,0	5,0	5,0	2,0
Schutzgut Boden und Fläche		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Wasser		14%	3,0	3,0	4,0	5,0	5,0	3,0	3,0	3,0
Schutzgut Klima und Luft		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Schutzgut Landschaft		-	keine unterschiedliche Wirkung							
Gesamtbewertung		100%	2,5	2,5	3,0	3,7	3,7	3,8	3,8	2,5
<b>Umfeld (25%)</b>										
Flächenzerschneidung		100%	2,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5	1,5
<b>Wirtschaftlichkeit (25%)</b>										
Grobkostenschätzung (brutto)		100%	1,5	1,5	2,0	3,0	2,5	3,0	3,0	2,5
Gesamtbewertung		100%	2,2	2,0	2,2	2,7	2,6	2,8	2,6	2,2

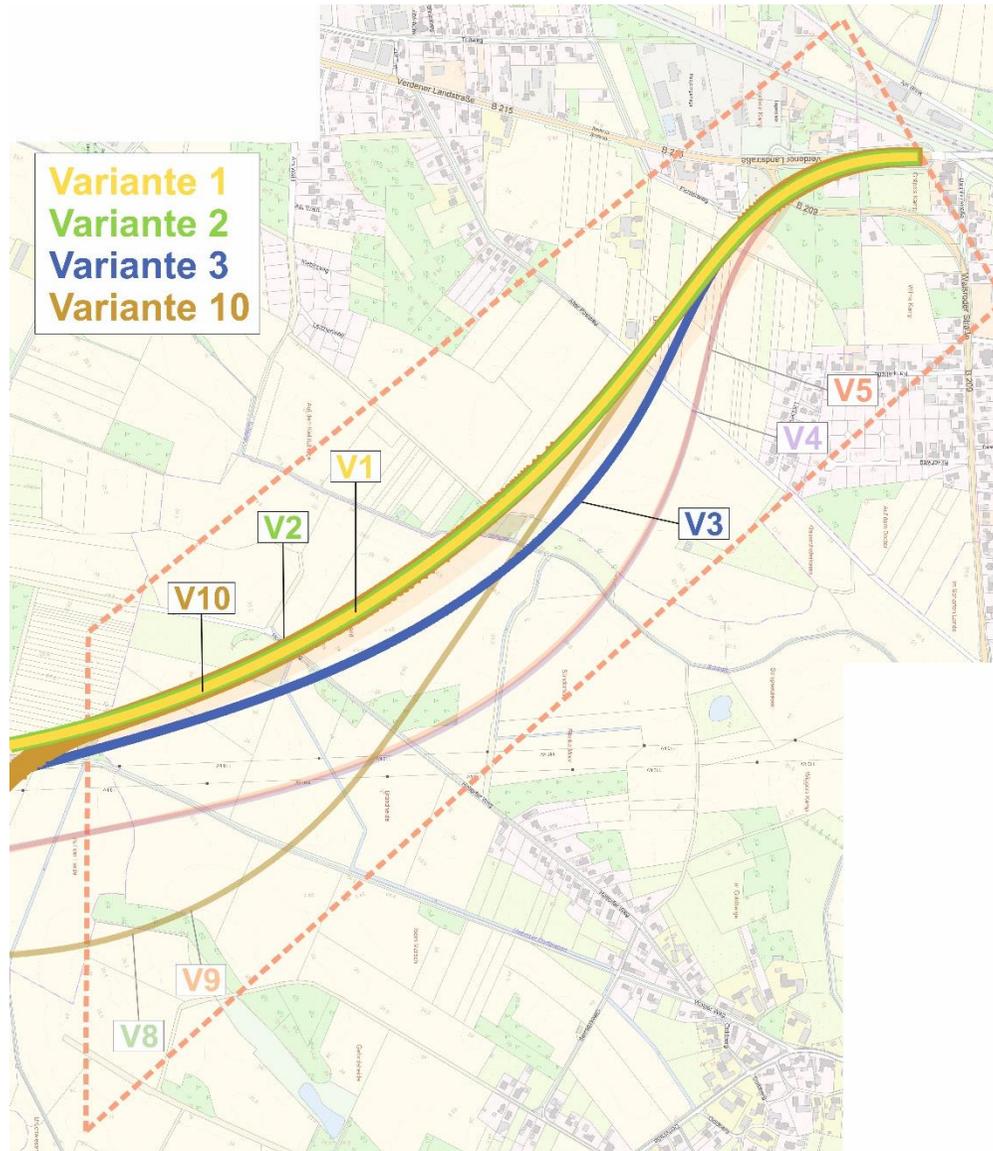


## ■ optimal:

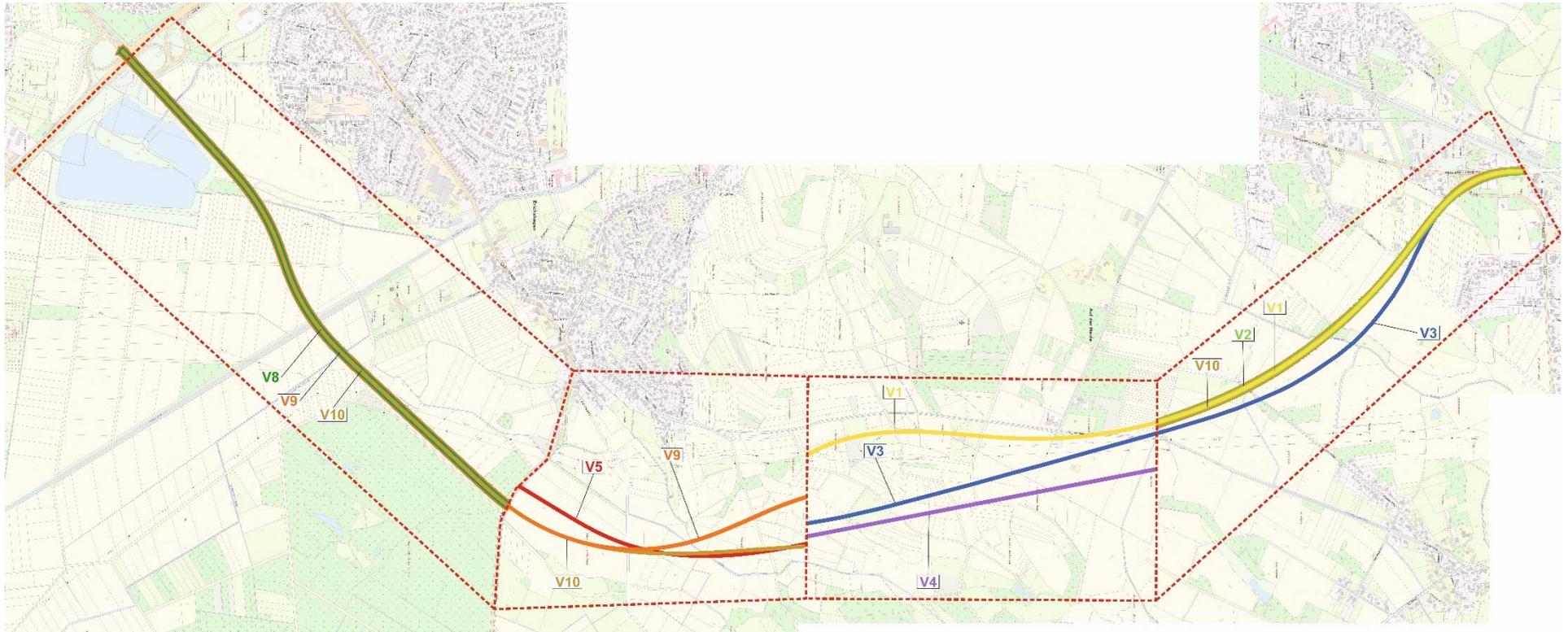
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 10



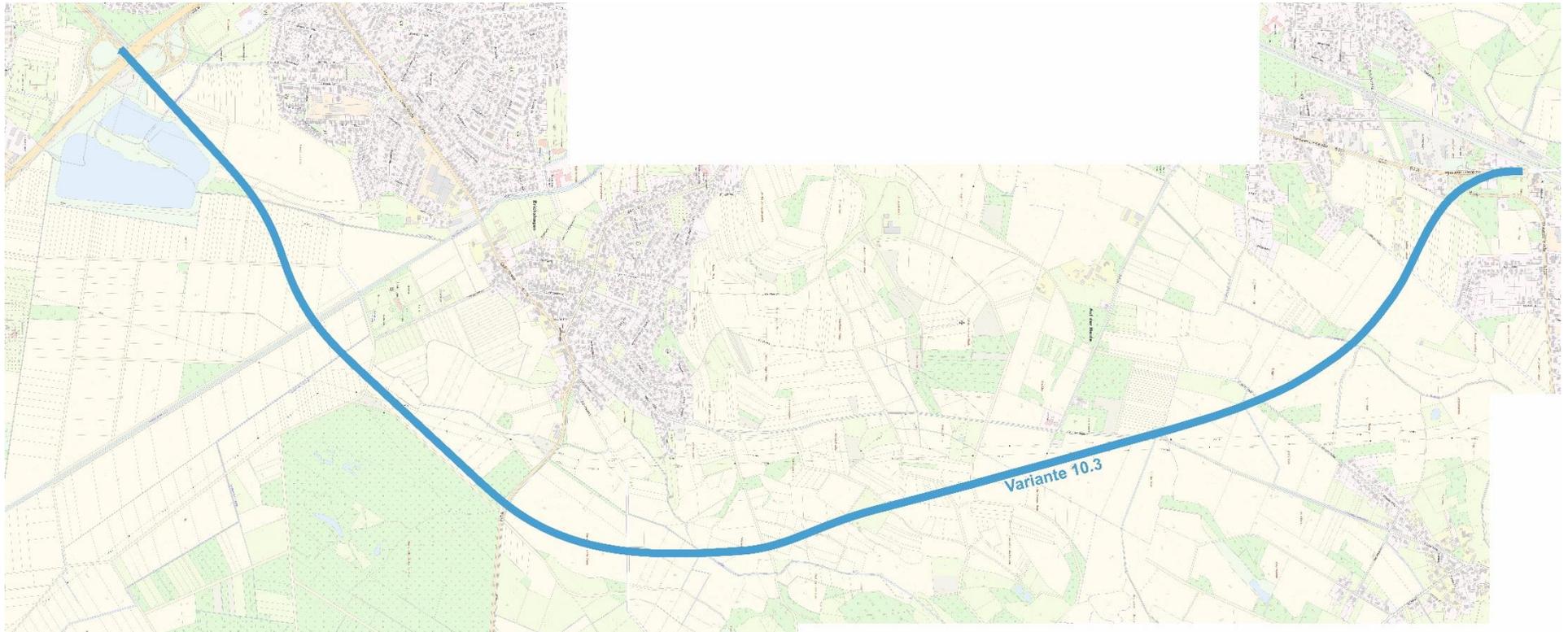
# Linienführung – Bereich D



# Vorschlag Variantenauswahl



# Vorschlag Variantenauswahl



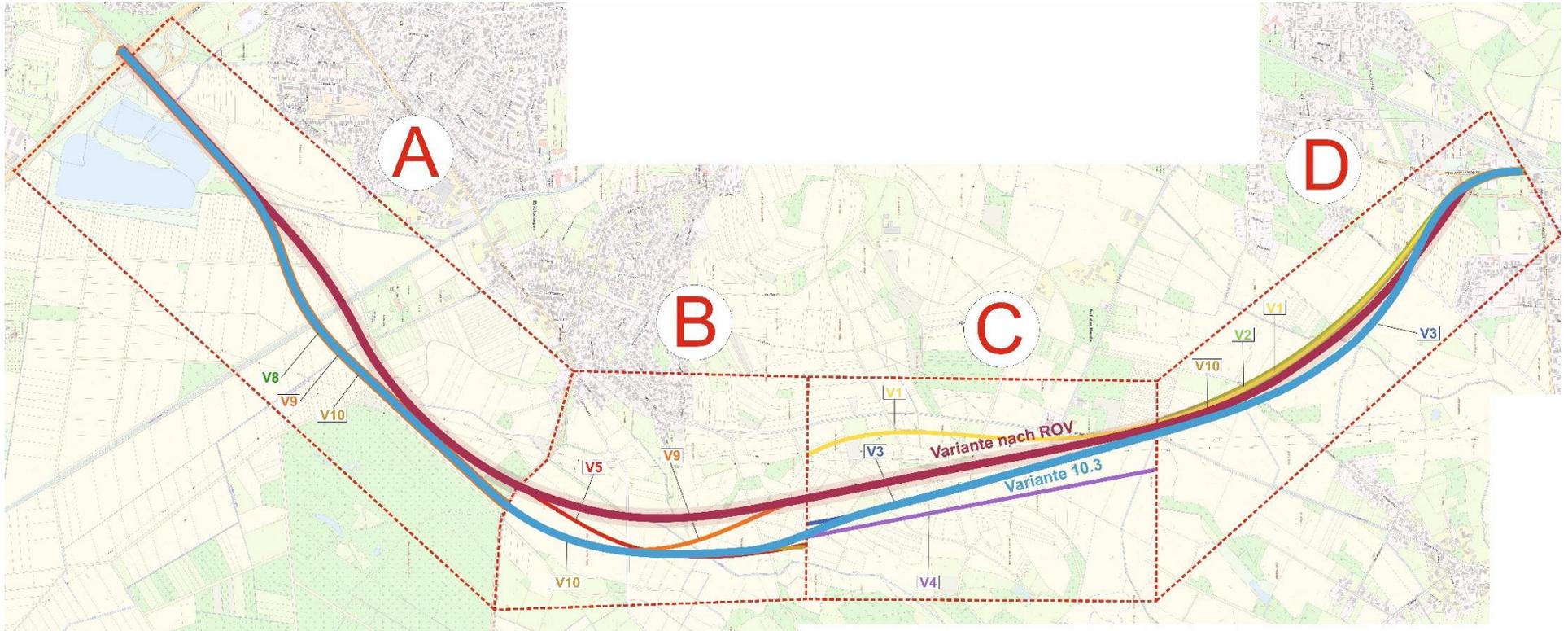
- **Aus der Variante 10 (Bereich A+B) und 3 (Bereich C+D) könnte demnach ein optimaler Linienverlauf werden.**
  - **Linienverlauf Variante 10.3**

# Vorschlag Variantenauswahl



- Für eine vertiefende Betrachtung innerhalb der UVS könnten demnach die Variante 10.3 und die Variante nach ROV herangezogen werden.

# Vorschlag Variantenauswahl





# Pause

Es geht weiter um **19:15**



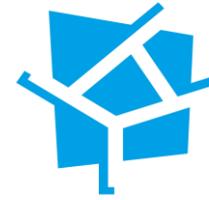
# TOP 4

## Anschlussbereiche B6 und Rohrsen & Knotenpunkt B 214

Vortrag:

Dr. Christian Adams, SHP Ingenieure

Fragen und Antworten

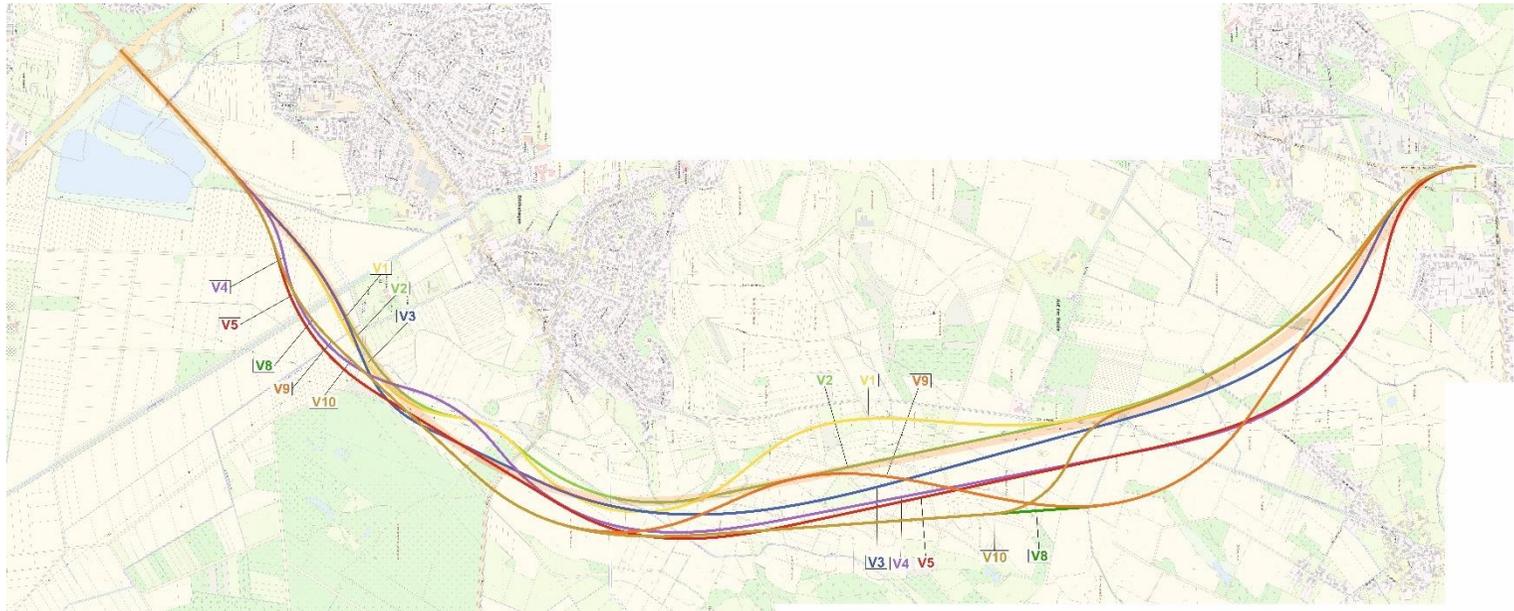


Bietergemeinschaft

**SWECO**



**SHP** Ingenieure



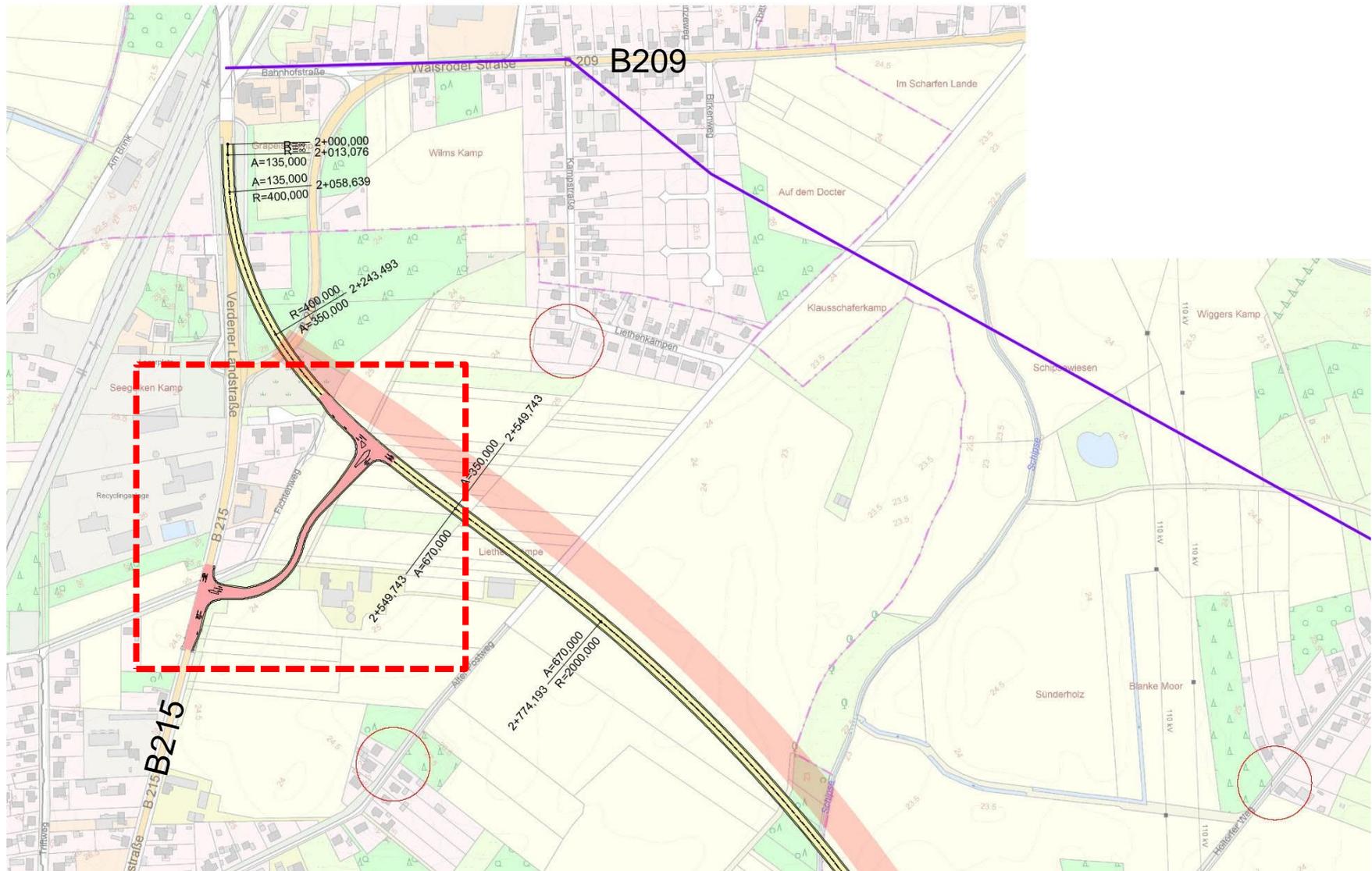
## **NLStBV, GB Nienburg**

Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrsen

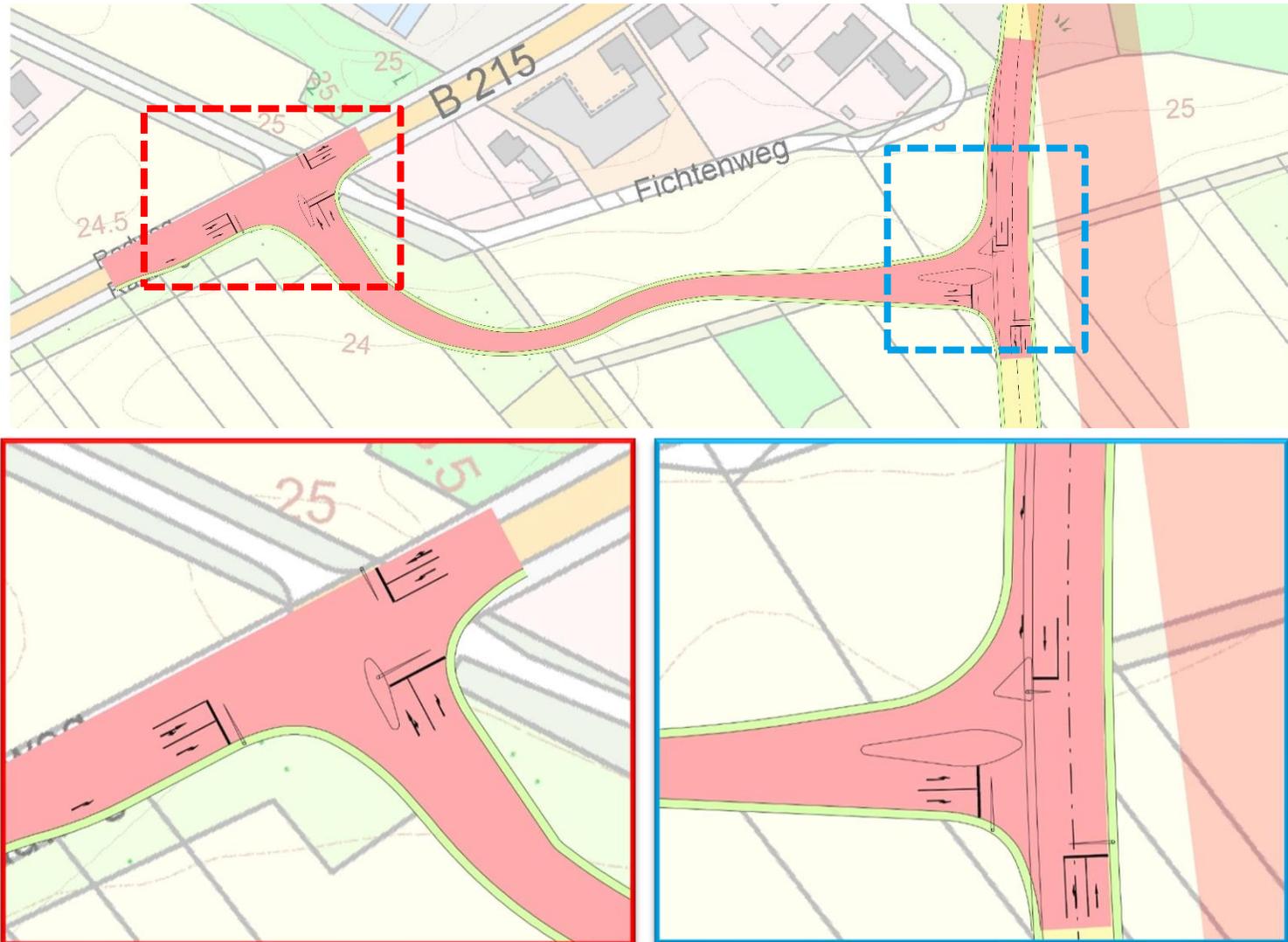
2. Begleitkreis – 19.10.2021

Anschlussbereiche B6 und Rohrsen & Knotenpunkt B 214

# Knotenpunktskizze – Anschluss B 209 (Variante 1)



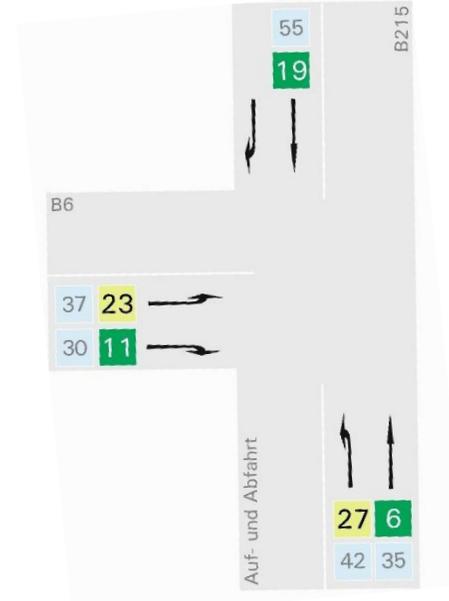
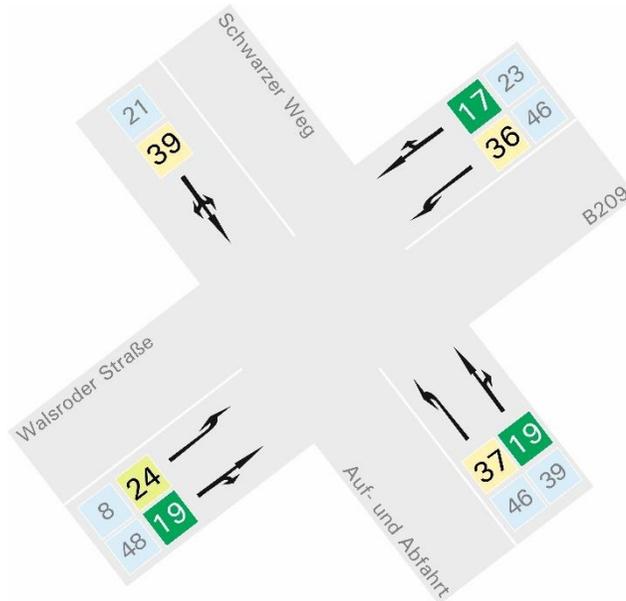
# Knotenpunktskizze – Anschluss B 209 (Variante 1)



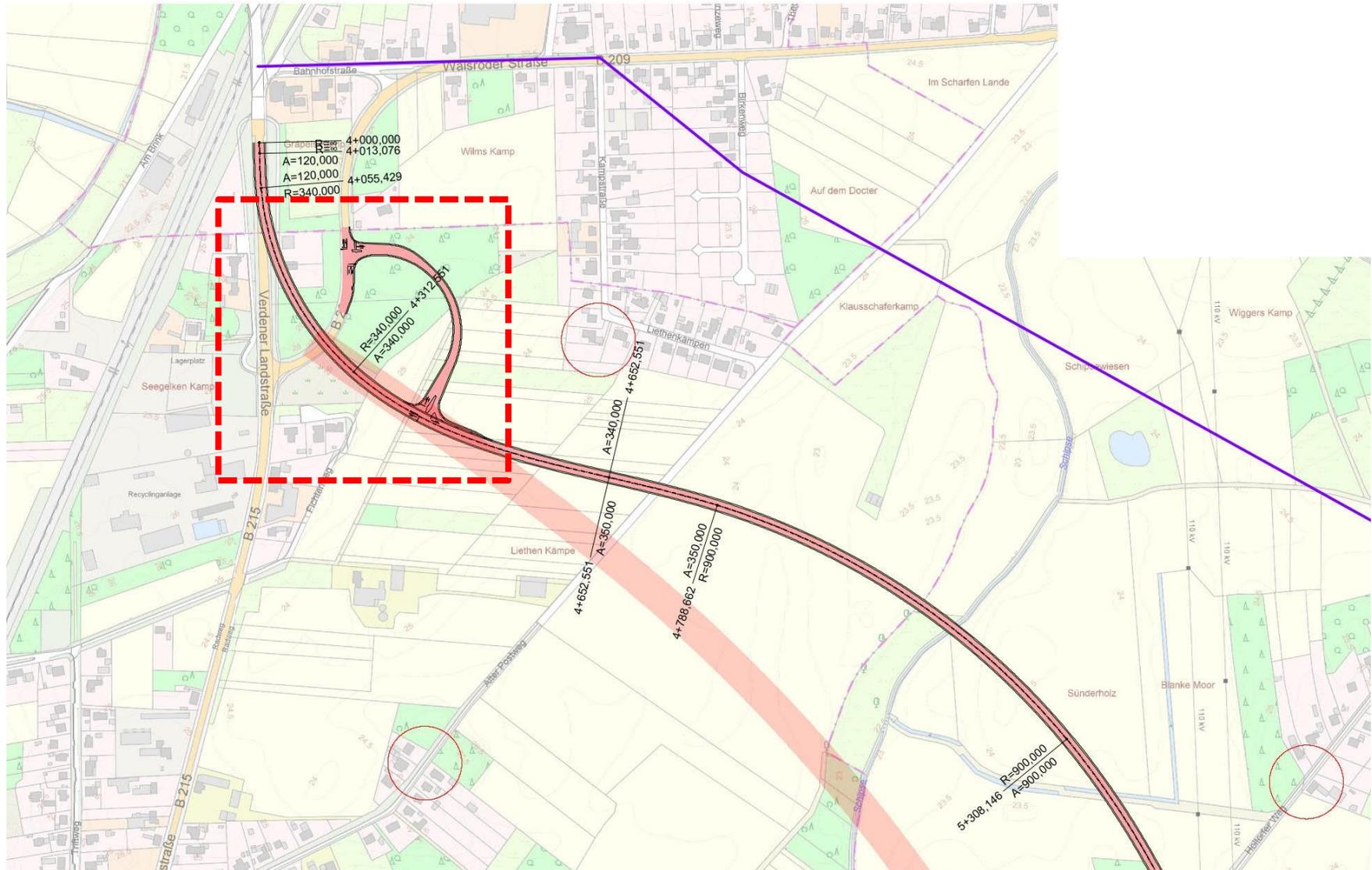
# Knotenpunktskizze – Anschluss B 209 (Variante 1)



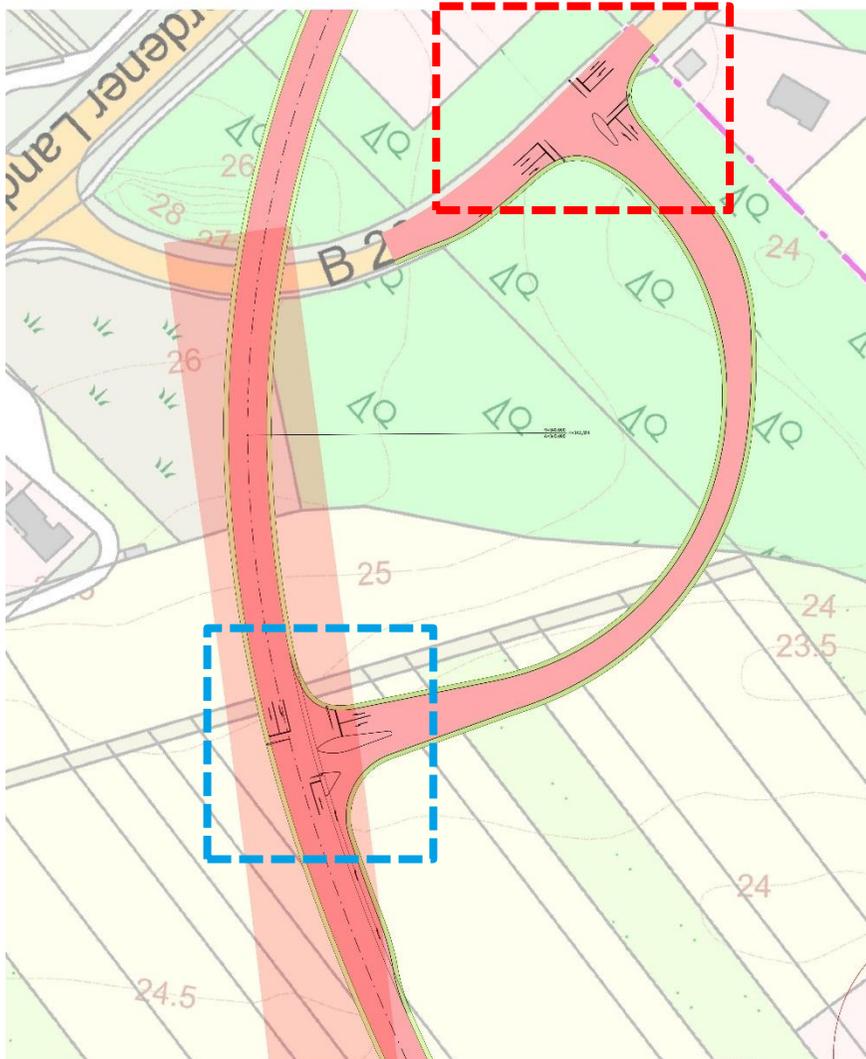
Qualitäts-Stufe (GSV)	mittlere Wartezeit [s]	
		 
A	≤ 20 s	≤ 10 s
B	≤ 35 s	≤ 20 s
C	≤ 50 s	≤ 30 s
D	≤ 70 s	≤ 45 s
E	> 70 s	> 45 s
F	—*	Auslastung > 1



# Knotenpunktskizze – Anschluss B 209 (Variante 2)



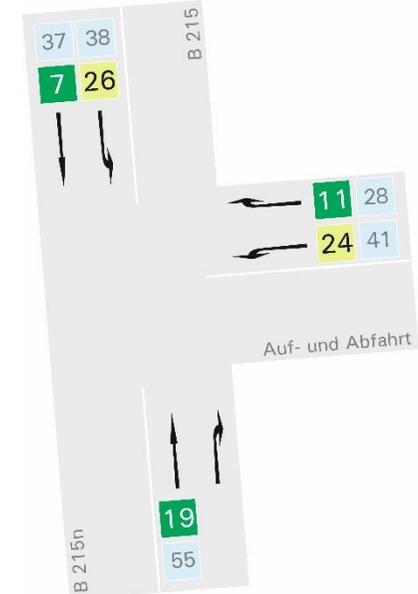
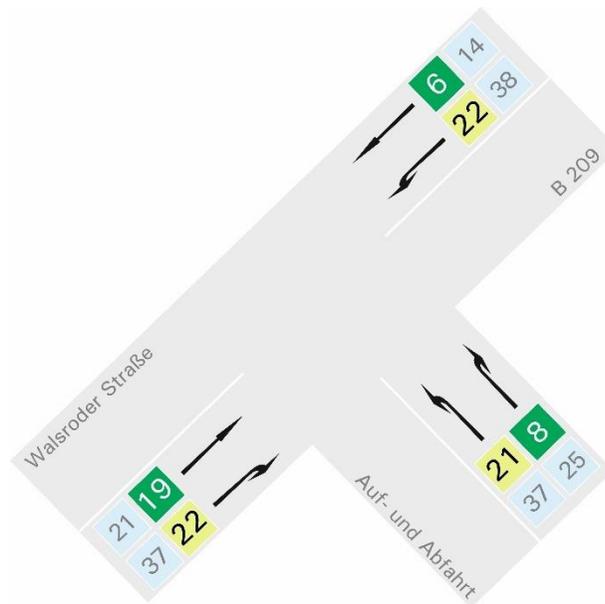
# Knotenpunktskizze – Anschluss B 209 (Variante 2)



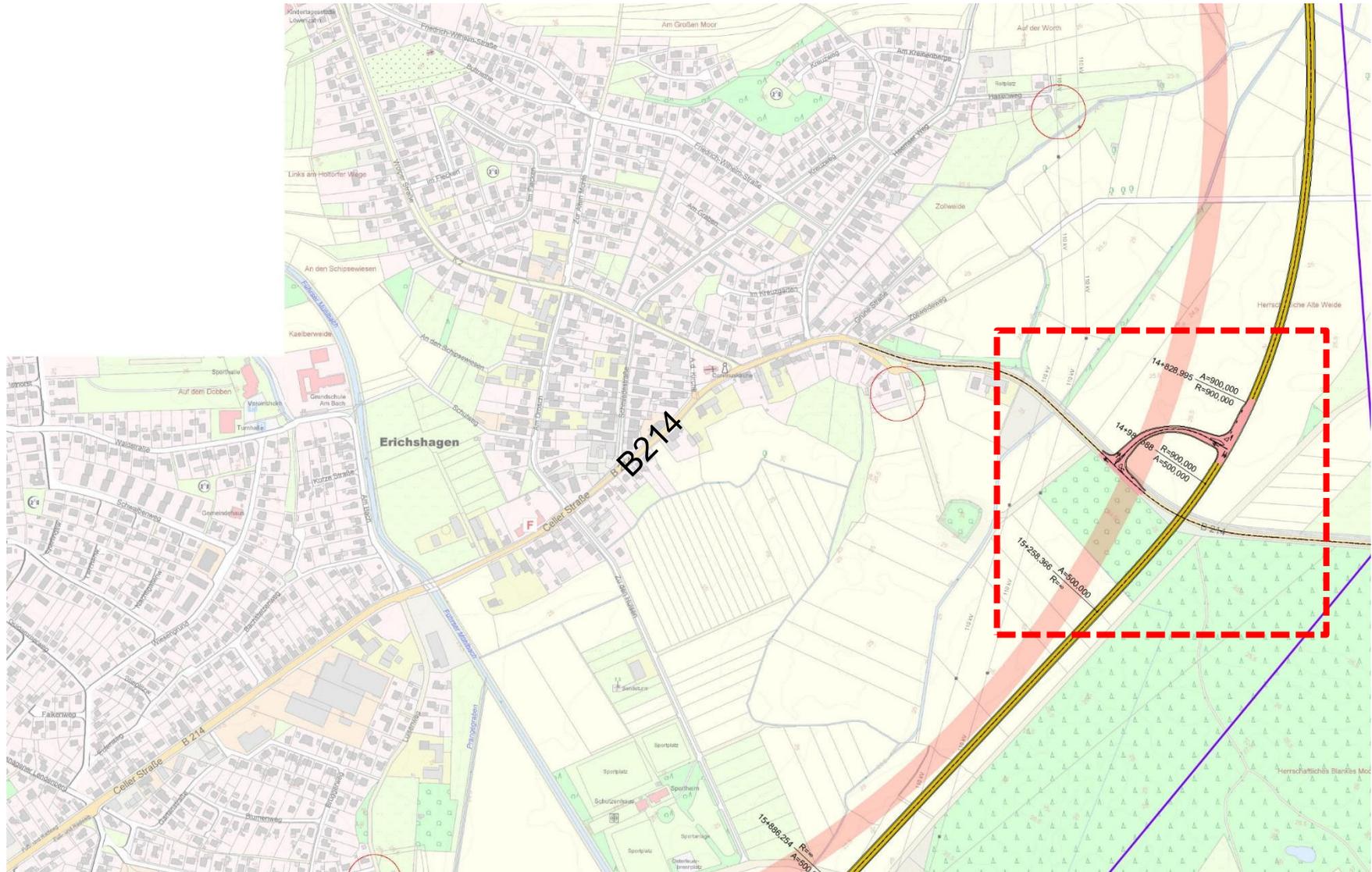
# Knotenpunktskizze – Anschluss B 209 (Variante 2)



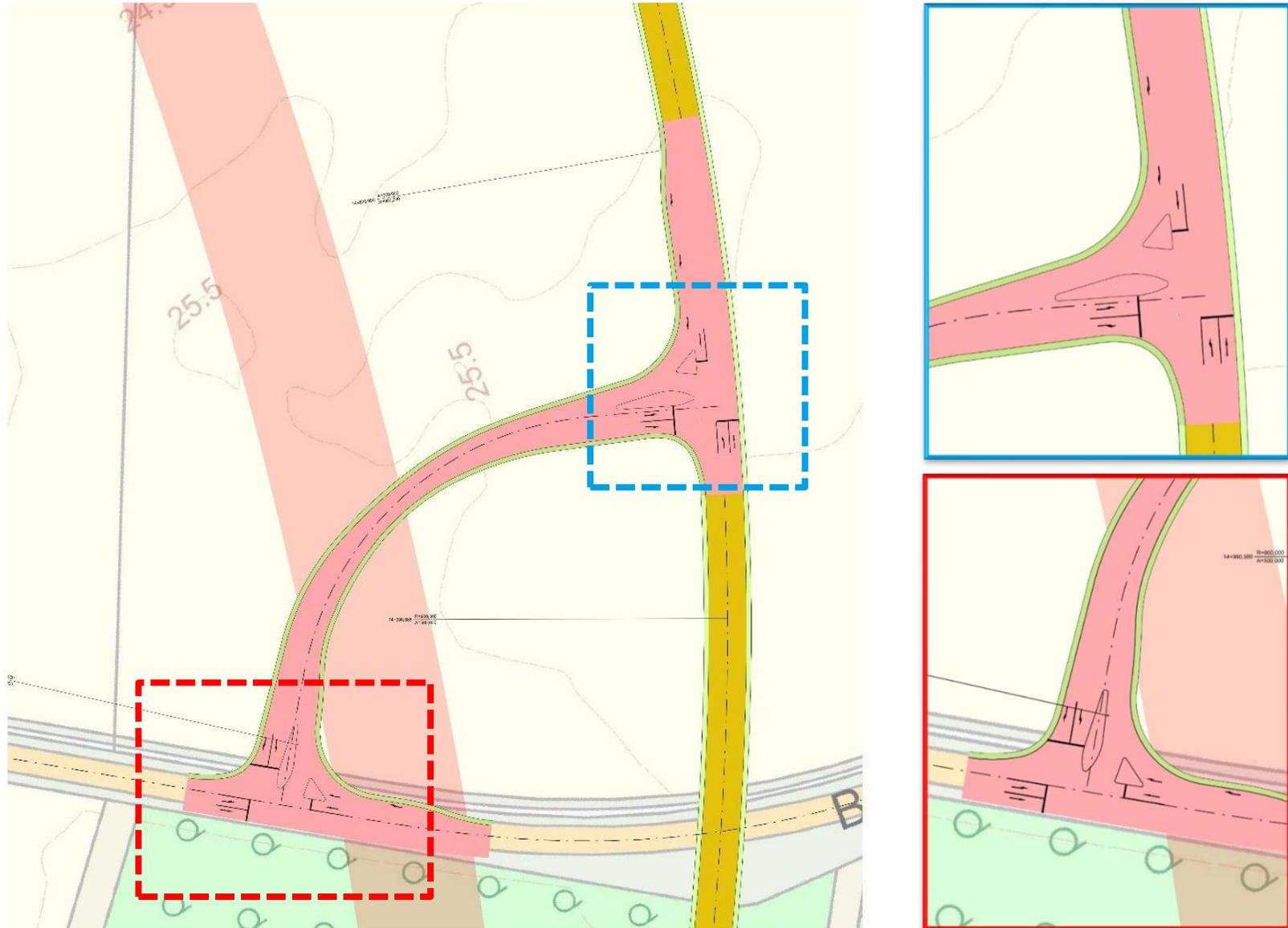
Qualitäts-Stufe (GSV)	mittlere Wartezeit [s]	
		 
A	≤ 20 s	≤ 10 s
B	≤ 35 s	≤ 20 s
C	≤ 50 s	≤ 30 s
D	≤ 70 s	≤ 45 s
E	> 70 s	> 45 s
F	—*	Auslastung > 1



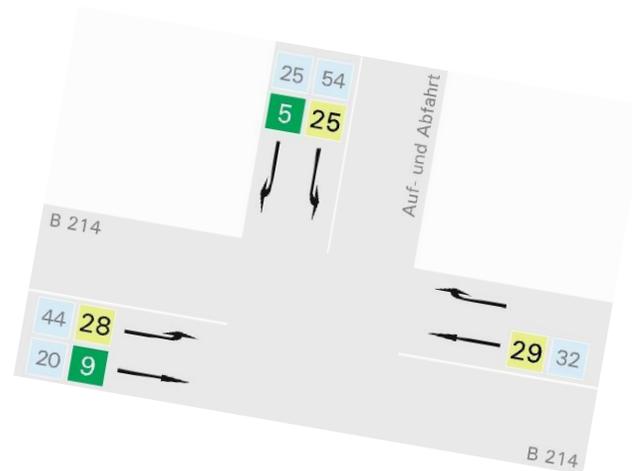
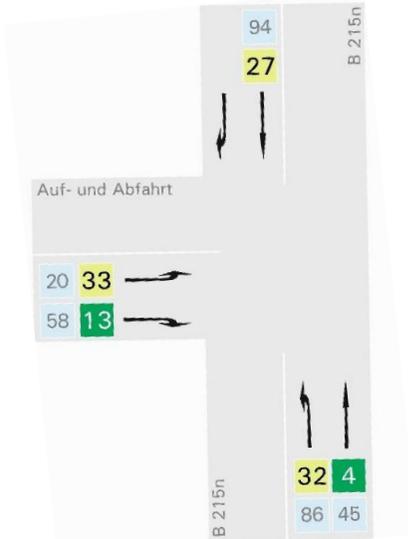
# Knotenpunktskizze – Anschluss B 214



# Knotenpunktskizze – Anschluss B 214



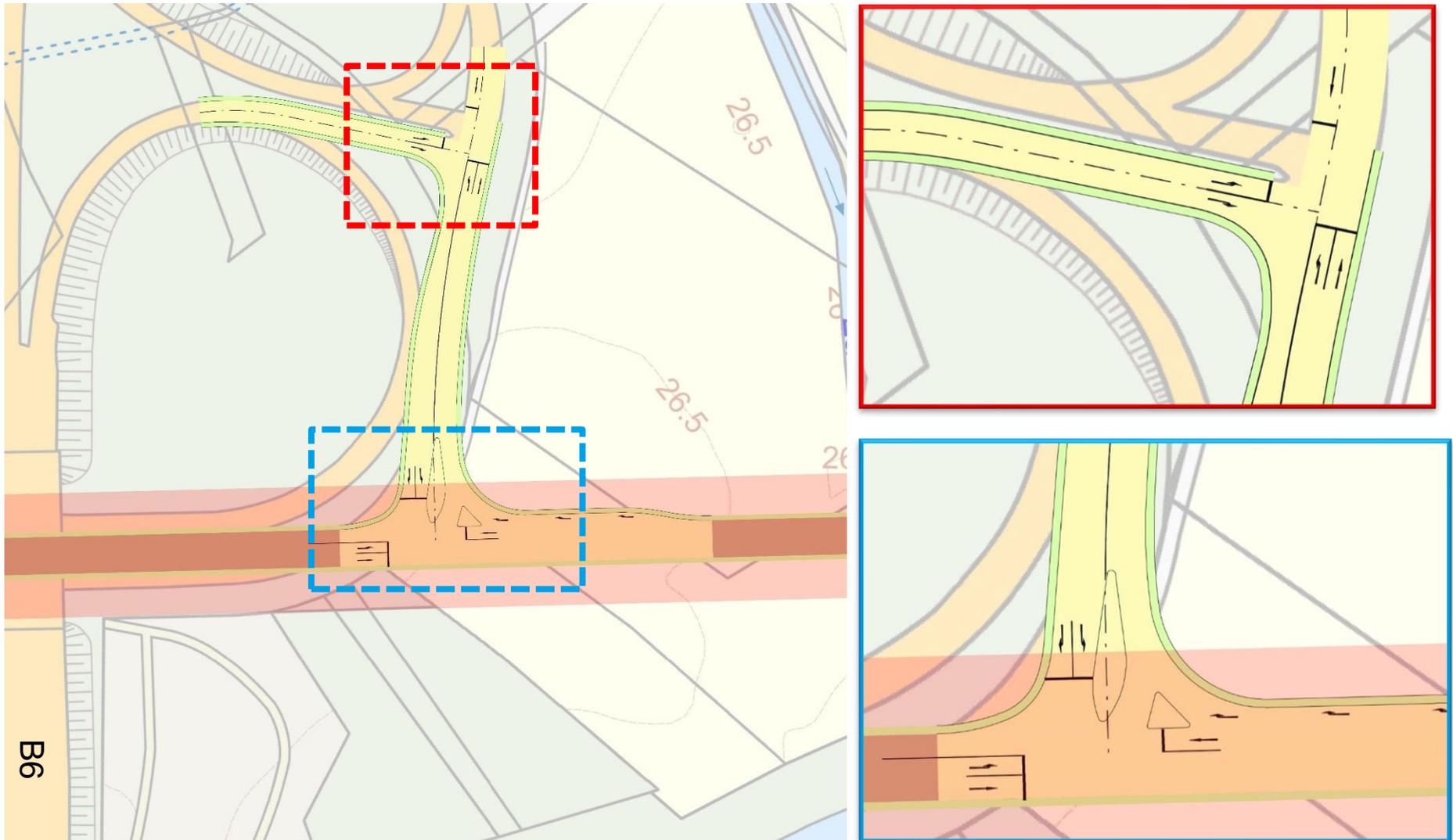
# Knotenpunktskizze – Anschluss B 214



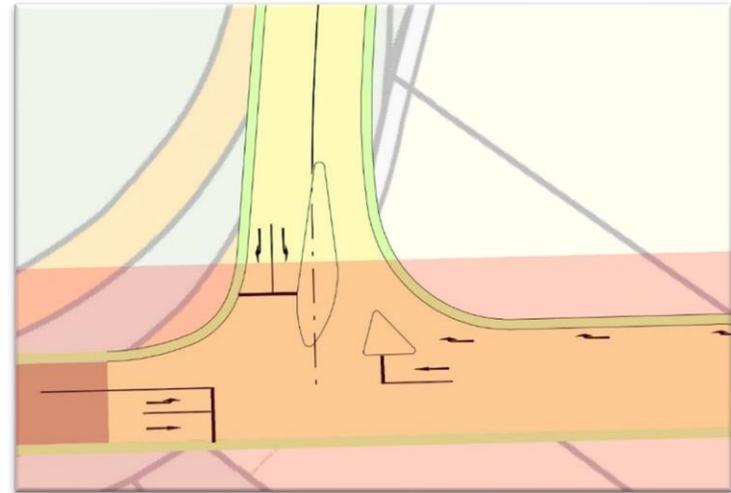
Qualitäts-Stufe (GSV)	mittlere Wartezeit [s]	
	≤ 20 s	≤ 10 s
A	≤ 20 s	≤ 10 s
B	≤ 35 s	≤ 20 s
C	≤ 50 s	≤ 30 s
D	≤ 70 s	≤ 45 s
E	> 70 s	> 45 s
F	—*	Auslastung > 1



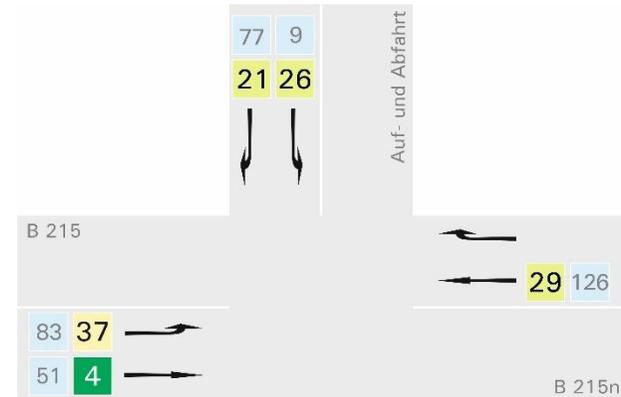
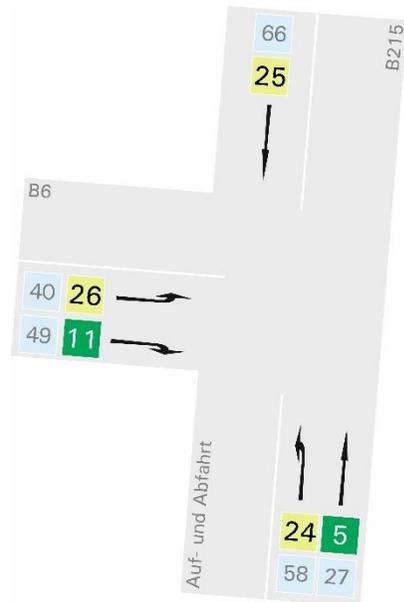
# Knotenpunktskizze – Anschluss B 6



# Knotenpunktskizze – Anschluss B 6



Qualitäts-Stufe (GSV)	mittlere Wartezeit [s]	
	≤ 20 s	≤ 10 s
A	≤ 20 s	≤ 10 s
B	≤ 35 s	≤ 20 s
C	≤ 50 s	≤ 30 s
D	≤ 70 s	≤ 45 s
E	> 70 s	> 45 s
F	—*	Auslastung > 1



# Knotenpunkte – Fazit

- **Anschluss im Norden (B 215/ B 209)**
  - Die dargestellten Anbindungsmöglichkeiten sind Linienunabhängig. Für alle Linien kommen beide Knotenpunktvarianten in Betracht.
  - Die Knotenpunkte sind leistungsfähig.
- **Anschluss im Süden (B 6/ B 215)**
  - Der Anschluss ist leistungsfähig.
- **Anschluss Knotenpunkt B 214/ B 215**
  - Der Anschluss ist leistungsfähig.



# TOP 5

## Nächste Schritte

Anstehende Planungsschritte

Nächste Sitzung Begleitkreis



## Nächste Planungsschritte

- **Ausarbeitung der optimalen Planung in Vorplanungsqualität**
- **Durchführung eines Scopingtermins mit Vorstellung des geplanten Untersuchungsrahmens**
- **Beginn der vertiefenden Prüfung der ausgearbeiteten Varianten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**
  - **Dazu erfolgt eine Auswertung von Untersuchungen/Gutachten u.a. zu Biotopen, Tieren, Lärm u. Luftschadstoffen gemäß des Untersuchungsrahmens**
  - **Ziel aus Umweltsicht ist die Ermittlung der Variante mit den vergleichsweise geringsten Umweltauswirkungen**
- **Die Entscheidung für die dann zu entwerfende Vorzugsvariante wird unter Berücksichtigung aller Zielfelder (Umwelt, Verkehr, Kosten, Umfeld) getroffen**



## Für die nächsten Begleitkreissitzungen ist geplant:

- Vorstellung der Ergebnisse in Vorplanungsqualität
- Vorstellung der Erfassungsergebnisse zu Biototypen sowie zur Fauna
- Vorstellung erster Ergebnisse des Variantenvergleichs der Umweltverträglichkeitsstudie
- Information zu Ideen für verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsplanungen (kommunale Verkehrs- und Radwegekonzepte)



# TOP 6

## 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](mailto:B215@ifok.de)**

**Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit!**