

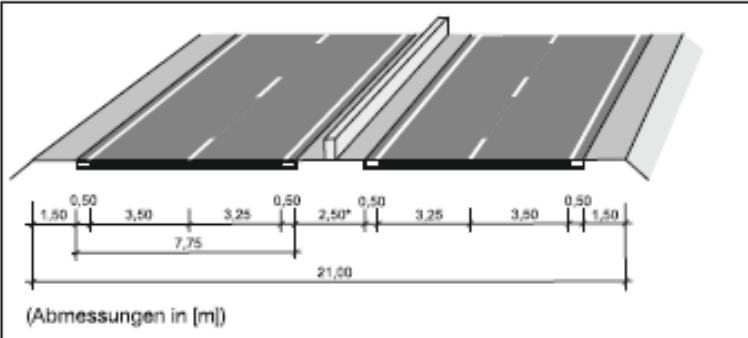


Häufig gestellte Fragen und Antworten zum Ausbau der B 6 – Neustadt am Rübenberge

Stand: 15.07.2021

Thema: Streckenführung

Frage	Antwort
Wird der Verkehr während der Bauphase einspurig in beide Richtungen über die B 6 fahren?	Der überregionale Kfz-Verkehr soll weiträumig über die Autobahn geführt werden, um damit die B 6 bei Neustadt a. Rbge. während der Bauarbeiten so wenig wie möglich zu belasten. Gleichzeitig soll aber für beide Richtungen jeweils eine Spur im Zuge der Ortsumgehung für den B 6-Verkehr befahrbar bleiben.
Warum wurde kein Neubau der B 6 östlich am Gewerbegebiet vorbeigeplant?	Der Planungsauftrag sieht einen Um- und Ausbau der B 6 vor und keinen Neubau, um mittelfristig zu erwartenden Verkehrseinschränkungen entgegenwirken zu können. Eine Neubautrasse würde eine Beurteilung im Bundesverkehrswegeplan des Bundes erfordern. Zudem gäbe es – neben wesentlich längeren Planungs- und Verfahrenszeiträumen – insbesondere unverhältnismäßig größere Eingriffe in Natur und Umwelt.
Ist zum Aus- und Umbau der bestehenden Strecke eine Alternative als kompletter Neubau zwischen der Anschlussstelle Himmelreich und der Anschlussstelle Bordenau in Erwägung gezogen worden? Dadurch würde der bestehende Verkehr nicht beeinträchtigt und der Neubau könnte „ungestört“ vollzogen werden.	Neubaustrecken werden im Bundesverkehrswegeplan bewertet, aufgenommen und nach Bedarf eingeteilt. Der Bundesverkehrswegeplan sieht einen Neubau allerdings nicht vor.
Was bedeutet „Suttorfer Straße entfällt“ in der	Beim Brückenbauwerk B 6/Suttorfer Straße handelt es sich um die Unterführung einer kommunalen Straße. Daher

Frage	Antwort
<p>Präsentation zur Veranstaltung? Ist diese nicht ein Teil der Leinebrücke?</p>	<p>wurde bei der Kommune angefragt, welche Vorgaben für einen Neubau zu berücksichtigen sind; seitens der Kommune besteht kein Bedarf mehr, diese Straße unter der B 6 hindurchzuführen (ostseitig grenzt ein Gewerbebetrieb an die Bundesstraße an).</p>
<p>Muss der Querschnitt wirklich so stark verbreitert werden und einen 2,5 Meter breiten Mittelstreifen sowie eine Breite der „inneren“ Fahrbahn von 3,25 Metern bekommen?</p>	<p>Ja, diese Breiten werden durch technische Regelwerke festgelegt, hier aus der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012):</p>  <p>(Abmessungen in [m])</p> <p>^{*)} ohne Einbauten oder Entwässerungseinrichtungen im Mittelstreifen Bild 9: Regelquerschnitt RQ 21</p>
<p>Die Stadt Neustadt überlegt, eine Fußgänger- und Radwegbrücke über die Leine westlich der vorhandenen Leinebrücke zu bauen. Könnte diese neue Brücke mit dem Neubau der B-6-Brücke über die Leine verbunden werden? So wäre die B-6-Brücke gleichzeitig eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen Leinstraße und Suttorfer Straße.</p>	<p>Grundsätzlich besteht diese Möglichkeit. Die Veranlassung und damit die Kostentragung werden neben einer verkehrlich sinnvollen Streckenführung und u. a. gegenüber einer separaten Fußgänger- und Radfahrerbrücke geklärt.</p>
<p>Gibt es die Möglichkeit, insbesondere den LKW-Verkehr daran zu hindern, während der Bauphase auf</p>	<p>Grundsätzlich ist es möglich, den LKW-Verkehr auf Anlieger zu beschränken. Hierbei handelt es sich jedoch um eine verkehrsrechtliche Maßnahme, die von der zuständigen Verkehrsbehörde angeordnet werden muss.</p>



Frage	Antwort
die Durchfahrt durch Neustadt auszuweichen?	
Könnte nicht anstelle von Neu- bzw. Ausbauten der Anschlussstelle an die L 193 auch in Erwägung gezogen werden, diese einfach komplett zu schließen und die Verkehre über die Anschlussstelle Bordenau zu leiten?	Grundsätzlich wäre dies möglich; es müsste jedoch hierüber u. a. Einvernehmen zwischen den Beteiligten (Bund, Land, Region und Kommune als Baulastträger der beteiligten Straßen) hergestellt werden. Wir prüfen dies.

Thema: Fahrradwege

Frage	Antwort
Wie wird der Fluss des Fahrradverkehrs während der Bauphase an den Brücken beziehungsweise an den betroffenen Straßen gewährleistet?	Der Planungsstand ist noch nicht so weit gediehen, dass hierzu konkrete Aussagen gemacht werden können. Zu gegebener Zeit wird dieser Punkt allerdings in die Planung einbezogen und mit den Trägern öffentlicher Belange frühestmöglich abgestimmt.
Inwiefern werden Fahrradwege in die Planungen einbezogen? Vor allen Dingen bei der Erneuerung oder Sanierung der Leinebrücke wäre eine sichere Fahrradspur neben oder unter der Brücke zum Überqueren der Leine sehr zu begrüßen. Wird die Lücke des Radverkehrs zwischen der Anschlussstelle Himmelreich und Mecklenhorster Straße nun geschlossen?	Der Radverkehr wird bisher aus Sicherheitsgründen durch die Kernstadt geführt, da die Ortsumgehung als „Kraftfahrstraße“ eine Radwegführung nicht vorsieht bzw. diese hier nicht zulässig ist. Ein durchgehender Radweg im Zuge der Ortsumgehung ist auch aufgrund der technisch vorgeschriebenen Verkehrsregelungen für die Anschlussstellen der L 191 und L 193 (Aus- und Einfahrten) nicht zulässig. Wer in der Region Hannover mit dem Rad unterwegs ist und Neustadt von Nord nach Süd oder umgekehrt queren möchte, fährt ersatzweise zwischen der Anschlussstelle Himmelreich (B 6/ B 442) und der Anschlussstelle Mecklenhorster Straße (B 6/ L 193) über die Verbindung B 442 - Herzog-Erich-Allee - Mecklenhorster Straße. Trotz dieser Einschränkungen spielt das Thema Radverkehr aber auch in den Planungen zum Ausbau der B 6 eine Rolle



Frage	Antwort
	und wird von den Expertinnen und Experten der NLStBV mitgedacht: Sie stehen mit der Stadt Neustadt im Austausch und stimmen sich z. B. zu den Konzepten der kommunalen Radverkehrsführung ab.
Gibt es bereits Überlegungen zur städtebaulichen und fahrradfreundlichen Verknüpfung der östlichen (Gewerbe) und westlichen (Wohnen) Bereiche neben der B 6?	Die durch die B 6 getrennten Gebiete östlich und westlich der Bundesstraße werden durch die vorhandenen Landes- und Stadtstraßen miteinander verknüpft. Im Zuge der Erneuerungen der Brücken werden die lichten Weiten (Durchfahrtshöhen und -breiten) so vorgesehen, dass zusätzlich zur Fahrbahn die Rad- und Fußwege in ausreichenden Breiten mit unterführt werden können.

Thema: Lärmschutz

Frage	Antwort
Sind für den vollständigen Verlauf der B6-Baumaßnahme Lärmschutzwände und offenporiger Asphalt vorgesehen?	Der Lärmschutzbedarf wird den gesetzlichen Vorgaben entsprechend nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz untersucht. Er wird durch Lärmschutzwände sicherzustellen sein. Die Anwendung von offenporigem Asphalt (sog. Flüsterasphalt / OPA) wird bei der Untersuchung ebenfalls mit einbezogen. Ob die genannten Lärmschutzmaßnahmen auf kompletter Strecke und beidseitig durchgehend begründet werden können, steht gegenwärtig noch nicht fest. Mit Abschluss der Vorplanung sind hierzu konkretere Aussagen möglich.
Heute ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit 80km/h auf der Strecke, welches Tempo soll zukünftig erlaubt sein? Auf welches Tempo werden Kurven und Straßenbreite ausgelegt? Aus Lärmschutzgründen wäre	Entsprechend den technischen Vorgaben und der sogenannten Entwurfsklasse muss die Trasse der B 6 im Außerortsbereich so geplant werden, dass hier ein Tempo von 100 km/h möglich ist. Dies entspricht den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL 2012. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind hiervon unabhängig verkehrsrechtlich zu beurteilen. Bei der Berechnung des Lärmschutzes (vgl. oben) wird von einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgegangen.



Frage	Antwort
ein Tempo von 80 km/h wünschenswert.	
Wie viel geringer ist die Lärmbelastung bei einem Tempo von 80 km/h im Vergleich zu 100 km/h?	Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße ist ein Parameter neben anderen, die zusammen in die Berechnung der von der Straße ausgehenden Lärm-Emissionswerte eingehen. Ausschlaggebend für die Bestimmung der Lärmbelastung ist u. a. auch die Geschwindigkeit des Schwerlastverkehrs (80 km/h oder 60 km/h). Die Differenz zwischen einer zulässigen Kfz-Geschwindigkeit von 100km/h und 80 km/h auf einer „Kraftfahrstraße“ wie der B 6 bei Neustadt mit der zulässigen LKW-Geschwindigkeit von gleichbleibend 80 km/h bewirkt einen Emissionsunterschied von weniger als 1 dB(A).

Thema: Bauwerke

Frage	Antwort
Wird die Bahnbrücke „Heinrich-Heine-Straße“ / „Nordstraße“ von Baumaßnahmen betroffen sein?	Es steht noch nicht fest, inwieweit das Bauwerk betroffen sein wird. Hier wird gegenwärtig die Möglichkeit für einen Teilabriss der B 6/ DB-Brücke bzw. die Einrichtung einer Behelfsbrücke zur Aufrechterhaltung der B-6-Verkehre während der Brückenneubaumaßnahme einseitig der B-6-Fahrbahn untersucht.
Wird die Unterführung „Ziegeleiberg“ aufgewertet?	Die Unterführung Ziegeleiberg bekommt eine neue Durchfahrtsbreite – mit der Vorgabe der Kommune – von 4,50 Metern.
Die Brücke der B 6 über die DB-Strecke liegt parallel zur Brücke der Heinrich-Heine-Str. / Nordstraße. Bleibt die Brücke der Heinrich-Heine-Str. über die DB-Strecke	Die DB-Brücke und die Brücke der Heinrich-Heine-Str. / Nordstraße sind zwei getrennte Bauwerke. Ob beide zusammen erneuert werden, steht noch nicht fest.



erhalten oder wird sie neugebaut?	
Wie stellt man sich die Erneuerung der Brückenbauwerke vor? Werden die Brücken tatsächlich abgerissen oder nur verstärkt oder verbreitert?	Die Brückenbauwerke werden komplett abgerissen und durch neue Bauwerke ersetzt. Hier prüfen und erarbeiten die planenden Büros aktuell Möglichkeiten, bei denen die Brücken zunächst in zwei Hälften getrennt werden, sodass ein Brückenteil weiterhin befahrbar bleibt, der andere derweil abgerissen und neugebaut werden kann. Ist dies erfolgt, könnte der Verkehr vollständig über den neuen Brückenteil geführt, der verbleibende zweite Brückenteil abgerissen und schließlich neugebaut werden. Für welche Brücken sich ein solches Verfahren anbietet, wird sich im Laufe der Planungen zeigen.

Thema: Planungen

Frage	Antwort
Wurden Absprachen zur Erweiterung der Glasfaserinfrastruktur im Zuge des Umbaus getroffen? Wenn die Straße ohnehin aufgemacht wird, ließen sich doch gleich Leer-Rohre oder gebündelt Glasfaser zu verlegen.	Zum jetzigen Zeitpunkt ist es für konkrete Abstimmungen zu dieser Frage noch zu früh. Die Versorgungsunternehmen werden im weiteren Planungsverlauf aber selbstverständlich rechtzeitig mit einbezogen.
Wird es im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine kumulative Betrachtung der Umweltauswirkungen zusammen mit den Bahn-Bauvorhaben geben?	Ja, diese Betrachtung wird durchgeführt, wie es auch im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) festgelegt ist. Die Betrachtung von kumulativen Umweltauswirkungen wird auf alle Vorhaben im Raum ausgeweitet, die gemeinsam erhebliche Umweltauswirkungen nach sich ziehen oder z. B. gemeinsam in Addition Schwellenwerte überschreiten können.
Welche Dauer ist für die gesamte Baumaßnahme geplant?	Dies richtet sich u. a. nach den erforderlichen Bauabschnittsbildungen; diese stehen allerdings noch nicht fest. Der Zeitraum der gesamten Baumaßnahme wird sich sicherlich über einen Zeitraum von ca. fünf Jahren erstrecken.



Frage	Antwort
Wie soll die Dauer der Bauphase nach außen kommuniziert werden?	Genau wie die Planung selbst wird auch der Zeitplan kommuniziert – den Angaben liegen allerdings Schätzungen zugrunde. Wie lange z. B. das Planfeststellungsverfahren dauert, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. Auch während der Bauphase wird die NLStBV im Geschäftsbereich Nienburg kommunikativ durch das beauftragte Büro unterstützt.
Wenn die Komplexität und die Kosten für den Ausbau der bestehenden B-6-Führung höher sind als ein Neubau, gibt es dann eine Möglichkeit, die normalen BMVI-Planungsvorläufe zu verkürzen/beschleunigen?	Der Planungsauftrag des BMVI sieht die Aufrechterhaltung und zeitnahe Sicherstellung der B-6-Bestandstrasse für den regionalen und überörtlichen Verkehr durch eine Ausbaumaßnahme vor. Eine Trassenverlegung ist nicht vorgesehen und wäre u. a. mit großen landschaftspflegerischen Eingriffen und langfristigen Planungs-, Verfahrens- und Realisierungszeiträumen verbunden.
Warum werden der Kreisverkehr und das Brückenwerk an der Anschlussstelle Himmelreich vorzeitig (vor dem Ausbau der B 6) erneuert?	Die Baumaßnahme an der Anschlussstelle Himmelreich wird aufgrund technischer Defizite am Brückenbauwerk (Spannungskorrosion) vorgezogen umgesetzt, um die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können und sicherzustellen, dass die Anschlussstelle befahrbar bleibt.
Müssen alle Anschlussstellen, die es aktuell an der B 6 gibt, so bestehen bleiben? Ein Vorschlag wäre es, die Auf- und Abfahrt zur Mecklenhorster Straße (L 193) zu kappen und die Verkehre ersatzweise über die Anschlussstelle B 6/ Bordenau anzuschließen.	Die NLStBV hat den Auftrag, den Bestand der Verkehrseinrichtungen zu erneuern und diese zu erhalten. Bisher stellte sich die Frage nicht, die Option wird aber aufgenommen und geprüft. Wenn die Auf- und Abfahrten der B 6 zur L 193 entbehrlich wären, würden die Ausbaubedingungen der B 6 einfacher und mögliche Auswirkungen, z. B. für die Bebauung an der Gartenstraße, geringer, da weniger Fläche benötigt würde.
In der Gartenstraße liegen einige Wohnungen sehr nah an der B 6. Wie wird Rücksicht auf die Wohnqualität der hier Lebenden genommen?	Die verschiedenen Alternativen des Ausbaubedarfs werden im Zuge der Planung genau untersucht und objektiv verglichen. Hierbei wird nach der bestmöglichen Lösung gesucht. Dabei spielt das Schutzgut Mensch eine wichtige Rolle – aber auch Themen wie Umweltschutz



Frage	Antwort
	oder Wirtschaftlichkeit müssen in der Abwägung der Varianten betrachtet werden.

Thema: Begleitkreis B 6

Frage	Antwort
Welche Informationen sind den nicht gelosten Bewerbern des Begleitkreises B 6 zugänglich?	Die Webseite zum Ausbau der B 6 wird laufend aktualisiert: Hier werden wichtige Dokumente eingestellt und der Geschäftsbereich Nienburg der NLStBV informiert über geplante Veranstaltungen: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/b6 Über einen Newsletter werden Interessierte zudem regelmäßig zum aktuellen Planungsstand informiert: Anmeldung per E-Mail an b6-fragen@nlstbv.niedersachsen.de / Stichwort „Verteiler Newsletter B 6“.
Welche Einflussmöglichkeiten hat der Begleitkreis?	Der Begleitkreis wird die Planungen in insgesamt vier Sitzungen bis in das Frühjahr 2022 mit Ideen und Anregungen unterstützen. Hinweise werden aufgenommen und planerisch durch die Expertinnen und Experten der NLStBV geprüft. Anschließend wird es hierzu eine Rückmeldung geben – sind die Hinweise umsetzbar oder nicht? Wenn ja: Wie können sie in die Planung integriert werden? Wenn nein, warum nicht? Die Planer*innen geben den Teilnehmer*innen ein entsprechendes Feedback.
Sollte nicht auch die Feuerwehr im Begleitkreis vertreten sein?	Das ist aufgrund der begrenzten Größe des Begleitkreises nicht möglich. Die Feuerwehr wird – als Träger öffentlicher Belange (TöB) – allerdings über die Stadt im weiteren formellen Verfahren beteiligt.