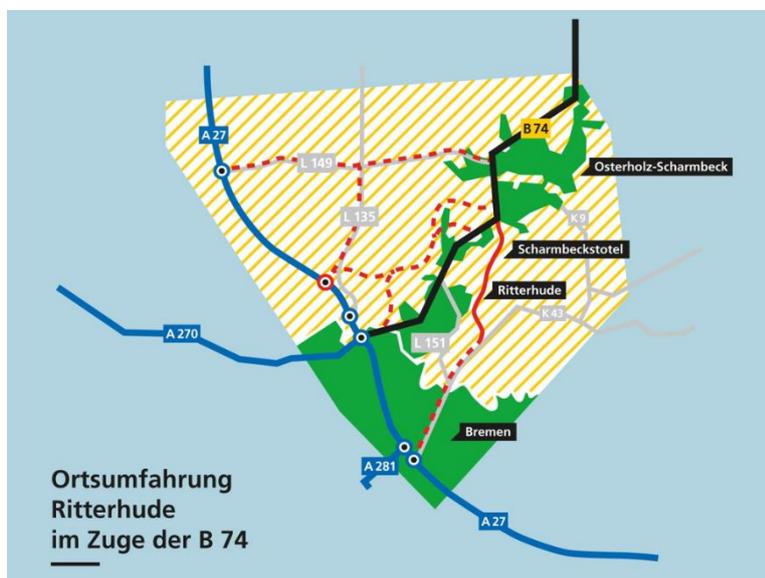


B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

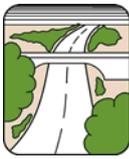
Protokoll

B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Informationsveranstaltung Bürger:innen



Zoom-Meeting, 6. Juli 2021



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Agenda

1. Begrüßung
2. Sachstand des Projektes
3. Dialogmaßnahmen
4. Fragen und Diskussion

1. Begrüßung

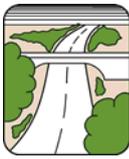
Der Moderator Dr. André Schaffrin von der ifok GmbH begrüßt die Teilnehmenden zur Informationsveranstaltung für Bürger:innen im Projekt „B 74 Ortsumfahrung Ritterhude“ (kurz B 74 OU Ritterhude). Die Veranstaltung findet als Online-Sitzung statt. Es nehmen rund 50 interessierte Bürger:innen aus dem Planungsraum teil, um sich aus erster Hand über die geplanten Schritte zur B 74 Ortsumfahrung Ritterhude zu informieren und ihre Fragen an das zuständige Projektteam zu richten.

Herr Dirk Möller, Leiter des Geschäftsbereichs Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) begrüßt die Teilnehmenden und stellt das neue Projektteam für die B 74 OU Ritterhude vor. Neben ihm wird das Projekt durch Frau Annette Padberg (Leitung Fachbereich Planung/ Projektbereich), Herr Christian Schlattmann (Projektkoordination Projektbereich), Frau Jessica Quickert (Projektleitung/ Sachbearbeitung Straßenplanung und -entwurf) und Frau Hanna Schäfsmeier (Sachbearbeitung Landschaftspflege) betreut. Die ifok GmbH und RAIKESCHWERTNER unterstützen das Projektteam in der Öffentlichkeitsarbeit. Herr Möller erläutert den Hintergrund für den Wechsel des Projekts vom Geschäftsbereich Stade zum Geschäftsbereich Lüneburg, der im Zusammenhang mit der Umorganisation der NLStBV steht.

2. Sachstand des Projekts

Referentinnen: Annette Padberg, NLStBV | Jessica Quickert, NLStBV

Frau Annette Padberg, Leiterin des Fachbereichs Planung / Projektbereich der NLStBV, stellt zunächst den Sachstand des Projekts vor. Der gesetzliche Planungsauftrag ergibt sich aus dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) und dem Bedarfsplan 2016 auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Daraus leitet sich ein verbindlicher Planungsauftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für die Ortsumfahrung Ritterhude ab. Das Projekt wurde zudem in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft. Das Ziel des Projekts ist, die Anbindung der B 74 an das Autobahnnetz in Bremen zu verbessern, innerörtliche Unfallrisiken und Umweltbelastung zu vermindern, Verkehre und Entlastung des nachgeordneten Verkehrsnetzes zu bündeln und Wohngebiete an den Ortsdurchfahrten Ritterhude, Scharmbeckstotel und Settenbeck verkehrlich zu entlasten, wie Frau Padberg darlegt.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Anschließend geht sie auf die fünf Schritte des Planungsprozesses ein: Bedarfsplanung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung. Das Projekt befindet sich aktuell in der Entwurfsplanung. Die Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren sind abgeschlossen, im Jahr 2015 bestimmte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Linienführung mit zu berücksichtigenden Maßgaben. Die grundlegendsten Maßgaben berühren insbesondere verkehrliche und umweltfachliche Belange. Frau Padberg verdeutlicht, dass die NLStBV daher sowohl die Prüfung der Belastbarkeit der linienbestimmten Trasse anhand von vernünftigen Alternativen (Vorplanung) vornimmt, als auch den Entwurf der linienbestimmten Trasse (Ostvariante) fortführt und die Notwendigkeit einer Erweiterung der Ostvariante prüft (Entwurfsplanung) – all dies geschieht auf der Grundlage aktueller Daten und Fakten. Für die Erweiterung der Ostvariante werden der Ausbaubereich K 43 und der Ausbau der L 151 Ritterhuder Heerstraße geprüft.

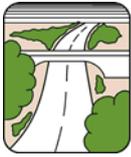
Frau Jessica Quickert, Projektleitung der NLStBV, erläutert den Teilnehmenden anschließend das stufenweise Vorgehen. Zuerst wird geprüft, ob Varianten verkehrlich wirksam sind und erst dann wird in einem möglichen zweiten Schritt die Umweltverträglichkeit begutachtet. Die Landesbehörde schaut also neben der linienbestimmten Variante, ob es noch weitere vernünftige Alternativen gibt. Sollten diese zunächst verkehrlich wirksam sein, wird anschließend eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Zugleich wird ermittelt, ob die linienbestimmte Ostvariante allein verkehrlich wirksam wäre oder ob ein Ausbau der K 43 und / oder L 151 Ritterhuder Heerstraße notwendig wird. Frau Quickert berichtet, dass die Gutachter:innen bereits aktuell erste Verkehrszählungen an verschiedenen Knotenpunkten im Planungsraum vornehmen.

Frau Quickert gibt einen Ausblick auf die nächsten Planungsschritte: Zunächst werden weiterhin Grundlagen ermittelt, sowie die Vermessungsarbeiten im Ostkorridor bis zur Landesgrenze fortgesetzt. Für die in Bearbeitung befindliche Verkehrsuntersuchung wurden am 24.06.2021 Straßenverkehrszählungen mittels Knotenstromzählungen durchgeführt. Zugleich werden parallel der Entwurf der linienbestimmten Ostvariante weiterentwickelt und Vorbereitungen für die anstehenden Kartierungsarbeiten getroffen. Abschließend erläutert Frau Quickert die weiteren Prozessphasen für die kommenden Jahre, wofür die derzeit linienbestimmte Ostvariante die Grundlage bildet. Im Jahr 2025 wird der Gesehen-Vermerk durch den Bund erwartet, sodass im Zeitraum 2027 bis 2030 das Planfeststellungsverfahren durch die Planfeststellungsbehörde der Landesstraßenbaubehörde durchgeführt werden kann. Ziel ist es, mit dem Bau der Ortsumfahrung B 74 im Jahr 2032 zu beginnen.

3. Dialogmaßnahmen

Referentin: Annette Padberg, NLStBV

Frau Padberg stellt den Teilnehmenden die geplanten Dialogmaßnahmen für die kommenden Monate vor. Ziel der Landesbehörde ist es, mit möglichst allen Gesellschaftsgruppen im Planungsraum das Gespräch aufzunehmen und während der weiteren Planung im Austausch zu bleiben. Neben den aktuellen Informationsveranstaltungen mit Politik, Presse und Bürger:innen sowie der öffentlichen Information über die Projektwebsite und Pressemitteilungen wird voraussichtlich zum Jahresende ein Dialogforum als begleitendes Gremium für die weitere Planung gegründet. Frau Padberg erklärt, dass in diesem informellen Gremium zwei- bis drei Mal im Jahr wesentliche Projektfortschritte vorgestellt und diskutiert werden. Das



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Dialogforum wird 20 bis 30 ständige Mitglieder aus Zivilgesellschaft, Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Wirtschaft, Anrainern, Politik und Verwaltung sowie der Bürgerschaft haben.

4. Fragen

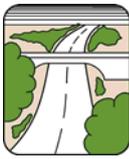
Bereits im Vorfeld der Veranstaltung konnten die Teilnehmenden ihre Fragen an das Projektteam der B 74 OU Ritterhude richten. Diese greift der Moderator an dieser Stelle auf und die Landesbehörde beantwortet die Fragen zu den Themen Bodenmanagement, Umwelt- und Lärmschutz sowie Planung.

Eine Frage lautet, ob es während der Bauphase Erdaushub gibt und wo dieser gelagert wird. Frau Quickert erläutert, dass es Erdaushub geben wird und die Lagerung von Beginn an mitberücksichtigt wird. In der Regel wird das ausgehobene Erdreich seitlich des Aushubs gelagert. Generell bleibt dann zu prüfen, um welche Gesteinsschicht es sich handelt und ob die Qualität des Aushubs für eine Wiederverwendung zulässig ist. Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass das Erdreich in dem Gebiet in der Regel aus Moorböden besteht. Die Landesbehörde dankt für den Hinweis.

Auf die Frage inwiefern Maßnahmen zum Umwelt- und Lärmschutz getroffen werden, erläutert Herr Schlattmann, dass der Anspruch der Planung ist, Umweltauswirkungen durch Vermeidung und Minderung möglichst gering zu halten. Es werden in der Planung kompensatorische Maßnahmen vorgesehen. Diese richten sich nach dem Ausmaß der Eingriffe, welche zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können. Solche Ausgleichsmaßnahmen können bereits im Vorfeld, zeitlich oder auch erst im Nachgang des Projekts erfolgen.

Zu der Frage der Lärmschutzmaßnahmen erläutert Frau Quickert, dass es zwei Möglichkeiten für Lärmschutz gibt: Aktiver Lärmschutz umfasst beispielsweise Lärmschutzwände und -wälle oder lärmindernde Fahrbahnbeläge während passiver Lärmschutz in erster Linie durch Lärmschutzfenster oder Lüfter erzielt wird. Zu jedem Zeitpunkt ist die Landesbehörde dazu verpflichtet, die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für Lärmimmissionen einzuhalten. Wo und wann konkrete Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, ob z.B. im Bereich der Samtgemeine Hambergen, ist momentan noch unklar, da die Planung noch nicht weit genug fortgeschritten ist. Weiter erläutert Frau Quickert die Frage, wie die Veränderung hin zur Elektromobilität und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen in der Betrachtung der Lärmemissionen berücksichtigt wird. Die sich weiterentwickelnden Antriebsart in der Fahrzeugtechnik spielt bei der Lärmbetrachtung hier eine untergeordnete Rolle und wird bei der Ermittlung nicht gesondert betrachtet. Ab einer Geschwindigkeit von rund 30 km/h überwiegen die Rollgeräusche gegenüber den Motorengeräuschen, die grundlegend bei Außerortsstraßen zu Lärmemissionen führen.

Im Vorfeld wurde ebenfalls erfragt, ob es schon Planungen auf Bremer Stadtgebiet gibt und die B 74 an die Anschlussstelle an der A 27 als Verlängerung der A 281 verlegt wird. Frau Quickert erläutert, dass dies bei der Prüfung der Ostvarianten, insbesondere wenn der Ausbau der Ritterhuder Heerstraße für notwendig erachtet wird, abgearbeitet wird und eine der Maßgaben des BMVI ist. Daher bleibt es abzuwarten, ob hier ein optimierter Anschluss notwendig wird. Einige Teilnehmer von der Verwaltung der Stadt Bremen befürchten mit der Verlegung der B 74 ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Bremer Stadtgebiet und fordern daher eine enge Abstimmung und Einbindung in die Planung. Sie bieten der NLStBV einen engen und regelmäßigen Austausch an. Die Landesbehörde freut sich über das Angebot und erklärt, dass bereits Gespräche mit der Stadt Bremen geführt wurden und sie auch vorhat, den engen Austausch in Zukunft weiterzuführen.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Diskussion

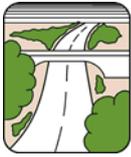
Nachdem die vorab eingereichten Fragen beantwortet wurden, geht das Projektteam auf die weiteren Fragen der anwesenden Teilnehmenden ein. Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die K 43 den Anforderungen einer Fernstraße genügt. Um hierzu eine verlässliche Antwort geben zu können, erklärt Frau Padberg, braucht es die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung. Nur so kann abgeschätzt werden, ob weitere Prüfungen der K 43 notwendig wären.

Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass sich im Planungsraum beim geplanten Bau eines Kreisverkehrs bereits gezeigt hat, welche Herausforderungen die moorige Bodenbeschaffenheit mit sich bringt. Straßenteile können absacken und der Teilnehmer erläutert, dass der geplante Kreis deshalb damals nicht weiter beplant wurde. Frau Quickert dankt für den Hinweis und erklärt, dass die Bodeneigenschaften im Planungsraum bekannt sind und den Planungen ein zu erstellendes Bodengutachten zugrunde gelegt wird. Die Beschaffenheit wird somit detailliert begutachtet, die Ergebnisse werden dann in der weiteren Planung berücksichtigt. Als eine Möglichkeit der Konsolidierung von Böden dieser Eigenschaft nennt Frau Quickert den Einsatz von Vorbelastungsdämmen, dadurch wird die Tragfähigkeit der anstehenden Böden erzielt.

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass das Verkehrsaufkommen in Ritterhude stark von dem Verkehr in Bremen abhängt. Einige Engstellen bieten immer wieder hohes Staupotenzial, wie z.B. die Brücke über die Wümme. Frau Quickert erklärt, dass auch in diesem Bereich Verkehrszählungen geplant sind, vorerst zunächst aber zu analysieren ist, wie der Verkehr in der Region fließt und welche Varianten in Bezug auf ihre verkehrliche Wirksamkeit und Leistungsfähigkeit (auf der Strecke und an den Knotenpunkten) zukünftig der Ortsumfahrung gerecht werden. Mögliche Engstellen werden auf der neu zu planenden Streckenführung mit begutachtet (z.B. Nadelöhr Wümmebrücke).

Eine weitere Frage ist, was genau in die Verkehrsuntersuchung einfließt und inwiefern neue Entwicklungen im Mobilitätsverhalten berücksichtigt werden. Das Verkehrsmodell wird aus vielen vorliegenden Daten gespeist, eine gute Grundlage bilden verschiedene Straßenverkehrszählungen in den Jahren 2010, 2015 und 2021, wie Frau Quickert erklärt. Auf Grund der Corona-Pandemie wurde die im Frühjahr 2020 geplante Verkehrszählung um ein Jahr verschoben. Zusätzlich werden auch die Daten aus den verschiedenen Dauerzählstellen herangezogen. Diese zeigen, dass bereits wieder ein ähnliches Verkehrsniveau erreicht wurde wie vor der Coronapandemie. Veränderungen im Mobilitätsverhalten sind daher bislang nicht in die Zukunft zu prognostizieren. Die verzögerte Verkehrsentwicklung wird jedoch in dem Maße, wie es aus Untersuchungen bekannt ist in der Prognose der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Zudem ergänzt Frau Padberg, dass der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) festlegt, welcher Bedarf an Straßen oder Straßenerweiterungen besteht. Hierbei wird auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eines Bauvorhabens berücksichtigt. Herr Möller erklärt hierzu, dass das NKV den Nutzen eines Projekts den zu investierenden Kosten gegenübergestellt. Damit ein Projekt in den BVWP aufgenommen wird, muss dieser über dem Wert eins liegen, um einen Nutzen für die Region zu gewährleisten. Das NKV für die B 74 OU Ritterhude liegt bei über zehn.

Der Moderator greift aus dem Chat die Frage auf, welche Rolle der ÖPNV und mögliche Radwege im Projekt B 74 OU Ritterhude spielen. Dazu erklärt Frau Quickert, dass sich der Planungsauftrag lediglich auf den Straßenbau beschränkt und die NLSStBV nicht für den ÖPNV oder mögliche Radwegkonzepte zuständig ist.



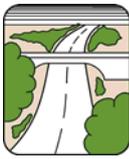
B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Sehr wohl werden aber im Bestand befindliche (straßenbegleitende) Radwege bei der Entwurfsplanung berücksichtigt; die Planungen decken keine Bedarfsplanung ab. Herr Möller ergänzt, dass die Planung des ÖPNV bei den jeweiligen Verkehrsträgern der Region liegen.

Alle weiteren Fragen, die aufgrund des engen Zeitrahmens in der Veranstaltung nicht beantwortet werden konnten, wurden aufgenommen und im Nachgang von der NLStBV beantwortet. Die Fragen und Antworten sind dem Protokoll angehängt.

Verabschiedung

Herr Möller dankt allen Anwesenden für ihre Teilnahme und für die vielen sachdienlichen Hinweise aus der Region. Diese nimmt die Landesbehörde für die weitere Planung mit. Das Ziel der Landesbehörde ist es, einen transparenten Planungsprozess durchzuführen und die Bürger:innen stetig über den Planungsfortschritt zu informieren. Daher freut sich Herr Möller auf den weiteren Austausch. Bei Fragen ist die NLStBV unter der E-Mail-Adresse poststelle-lq@nlstbv.niedersachsen.de erreichbar. Der Moderator verabschiedet die Teilnehmenden in den Abend.

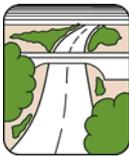


B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Anhang

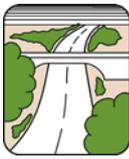
Alle Fragen der Teilnehmenden

Fragen	Antworten
Planungshistorie	
<i>Welche Personen schaffen es, diese Planung um mehr als 25 Jahre auf dem Rücken sehr vieler Pendler zu verzögern?</i>	Das Projekt Ortsumgehung Elstorf im Zuge der B 3 ist ein Pilotprojekt zur Planungsbeschleunigung von Straßenbauvorhaben in Niedersachsen. Hier werden Strategien entwickelt, wie Projekte straffer und effizienter in ihren Abläufen umgesetzt werden können. Bislang ist vorgesehen, durch das Pilotprojekt Erfahrungen zu sammeln, die auch in anderen Projekten zum Ansatz gebracht werden können. Die gewonnenen Erkenntnisse werden, sofern sie für das Projekt B 74 OU Ritterhude als geeignet gesehen werden auch genutzt. Es ist momentan nicht vorgesehen, das Projekt dem Auftrag der Planungsbeschleunigung zu unterziehen.
<i>Frau Padberg, Sie sind ebenfalls involviert in Sachen Planungsbeschleunigung. Ist das Projekt B74neu Bestandteil dieser Überlegungen zur Planungsbeschleunigung?</i>	
Kosten	
<i>Mit welchen Kosten rechnen Sie aktuell. Immer noch mit der niedrigen Zahl aus dem BVWP?</i>	Aktuell liegen die dem Planungsstand „Linienbestimmung“ zuletzt im Jahr 2012 für die Antragsunterlagen zur Linienbestimmung geschätzten Gesamtprojektkosten (ohne Planungskosten) zugrunde, diese entsprechenden Kosten im aktuellen BVWP 2030. Die dem BVWP zugrunde liegende Planung sieht einen durchgängig zweistreifigen Neubau zwischen den Knotenpunkten B74/K5 im Norden (Osterholz-Scharmbeck) und K43/K44 im Süden (östl. von Ritterhude) vor. I.d.R werden die Kosten für ein Straßenbauvorhaben zum Ende einer Planungsphase geschätzt und konkretisieren sich mit dem Detaillierungsgrad der Planungen. Die zu jeder Planungsphase fortgeschriebenen Kosten bedürfen schlussendlich der haushaltrechtlichen Genehmigung durch den Bund (Gesehenvermerk). Bis dahin werden die Kosten kontinuierlich gem. dem aktuellen Planungsstand fortgeschrieben. Das Kostenmanagement ist Teil des Planungsprozesses und unterliegt standardisierten Regeln. Eine unmittelbare Abbildung / Aktualisierung im BVWP ist damit nicht verbunden.
<i>Die Ostvariante ist trotz erheblicher Umweltauswirkungen und ausschließlich wegen einer günstigen Kosten-Nutzen-Auslegung in den</i>	Die Bewertungsmethodik des BVWP gliedert sich in vier Module - A: Nutzen-Kosten-Analyse, B: Umwelt- und naturschutzfachliche



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

<p><i>vordringlichen Bedarf gekommen. Wie werden die aktuellen Kosten, bzw. die Kostenentwicklung in zehn Jahren berücksichtigt?</i></p>	<p>Beurteilung, C: Raumordnerische Beurteilung, D: Städtebauliche Beurteilung.</p> <p>Kern bildet die Nutzen-Kosten-Analyse. Zur Einstufung eines Projektes (hier B 74 OU Ritterhude) in den vordringlichen Bedarf bedarf es eines hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) oder einer hohen städtebaulichen und / oder raumordnerischen Bedeutung. Die OU Ritterhude wurde aufgrund ihres hohen NKV in den vordringlichen Bedarf gestuft.</p> <p>Das Kostenmanagement sieht die Aktualisierung und Überprüfung der Kostenermittlung über alle Planungsstufen vor. Die Kostenberechnung wird, sofern sich Abweichungen gegenüber den Festlegungen des Gesehenvermerkes ergeben haben, zuletzt vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses aktualisiert. Nach Kostenüberprüfung durch das BMVI werden diese in den Haushalt eingestellt.</p>
<p><i>Gibt es für das Projekt einen Kostendeckel oder ist das ein Fass ohne Boden?</i></p>	<p>Der Bedarf und die Bewertung der Wirtschaftlichkeit eines Projektes wird maßgeblich durch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bestimmt.</p> <p>Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist der Quotient, dessen Zähler alles Nutzen (positive und negative Projektwirkungen als in Geldeinheiten ausgedrückte Größe) und dessen Nenner die Projektinvestition enthält. Ist der Quotient größer 1, das heißt, der monetarisierte Nutzen ist höher als die Kosten, ist die erwogene Investition grundsätzlich wirtschaftlich. Das NKV für die B 74 OU Ritterhude liegt bei über zehn.</p>
Verkehr	
<p><i>Wie hoch ist das erwartete Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr und für welches Verkehrsaufkommen ist die Wümmbrücke an der Nordseite ausgelegt?</i></p>	<p>Um die Spitzenstunden eines Werktages (Berufsverkehr) analysieren und Rückschlüsse auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) ziehen zu können, wurden unter anderem im Juni 2021 Verkehrserhebungen an im Planungsraum befindlichen Hauptknotenpunkten durchgeführt. Daneben geben automatische Dauerzählstellen sowie die aktuell laufenden Straßenverkehrszählungen 2021 (bundesweite Zählungen auf den Bundesfernstraßen und einigen Landes- sowie Kreisstraßen) eine zuverlässige Datengrundlage für die Analyse und Prognose des Verkehrsaufkommens. Erste Ergebnisse werden im IV. Quartal 2021 erwartet. Für wieviel Verkehr eine Straße (z.B. Bereich Wümmbrücke) ausgelegt ist, hängt von vielen verschiedenen Faktoren, insbesondere Entwurfparametern ab. Geschwindigkeit, Betriebsform, Querschnitt, Überholmöglichkeiten, Linienführung, Längsneigung und Dichte und Art von Knotenpunkten beeinflussen</p>
<p><i>Ein Ausbau wäre dann min. 4-spurig? 4-Spurig würde bedeuten alle Bäume der Baumallee Richtung Autobahn werden gefällt? Oder heißt das einfach nur Stau an der Wümmbrücke welche dann zu klein ist? Oder heißt das eine zusätzliche Brücke?</i></p>	

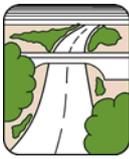


74



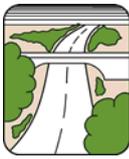
B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

	<p>den Verkehrsfluss maßgeblich. Zunächst wurden auch in diesem Bereich Verkehrszählungen durchgeführt, um analysieren zu können, wie der Verkehr in der Region fließt und welche Varianten in Bezug auf ihre verkehrliche Wirksamkeit und Leistungsfähigkeit (auf der Strecke und an den Knotenpunkten) zukünftig der Ortsumfahrung gerecht werden. Mögliche Engstellen werden auf der neu zu planenden Streckenführung mit begutachtet (z.B. Nadelöhr Wümmebrücke). Ob ein 2-streifiger Querschnitt, ein abschnittsweise 3-streifiger oder gar durchgängig 3-streifiger Querschnitt notwendig wäre, wird umfangreich untersucht und auch gegenüber anderen Belangen (Eingriff in die Umwelt, Schutzgut Mensch etc.) abgewogen. Dem Projektziel Rechnung tragend bewegen wir uns im Bereich einer einbahnigen Straße (i.d.R. ohne Richtungstrennung), der erforderliche Straßenquerschnitt (Anzahl Fahrstreifen) ist in erster Linie von der Verkehrsmenge abhängig. Die Verkehrsuntersuchung wird hierzu wichtige Erkenntnisse liefern. Ob die Wümmebrücke eine nicht hinzunehmende Engstelle sein wird, muss untersucht werden (damit verbunden ist dann auch das Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten)</p>
<p><i>Verkehrlich wirksame Alternativen werden also ausschließlich auf Straßenbau ausgerichtet sein. Es findet keine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung von Alternativen statt? Z.B. Güterverkehr, Pendlerströme.</i></p>	<p>Der Planungsauftrag für die B 74 OU Ritterhude beinhaltet die Planung einer Ortsumfahrung, die sich nach dem Bedarf des Kraftfahrzeugverkehrs richtet. Die NLStBV ist nicht für die Förderung oder Planung des ÖPNV oder mögliche Radwegekonzepte zuständig. Die Planung des ÖPNV liegt bei den jeweiligen Verkehrsträgern der Region. Die Berücksichtigung von Bushaltestellen oder straßenbegleitenden Radwegen, die Teile externe Konzepte sein können, werden punktuell natürlich bei der Straßenplanung berücksichtigt. Inwieweit sich der Verkehr verlagert wird in erster Linie aus den Dauerzählstellen sowie anderen im Rahmen von Projekten durchzuführenden Verkehrszählungen ersichtlich. Die bei größeren Projekten – wie auch der OU Ritterhude – durchzuführende Verkehrsuntersuchung wird, sofern erforderlich, im Laufe der Projektbearbeitung fortzuschreiben sein. Insbesondere der Abgleich zu den alle 5 Jahre stattfindenden Straßenverkehrszählungen sowie die ggf. notwendig werdende Fortschreibung des Prognosehorizontes berücksichtigen dabei auch die Verlagerungen vom / zum ÖPNV mit entsprechend weniger oder mehr erhobenen Fahrzeugen. Die Prognoseberechnungen beinhalten diese Entwicklung in Form von Hochrechnungsfaktoren.</p>
<p><i>Alternative ÖPNV findet keine Berücksichtigung?</i></p>	
<p><i>Warum gibt die Landesbehörde mehr Geld für Straßen als für den Umstieg zu attraktivem ÖPNV aus?</i></p>	



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

<i>Mobiles Arbeiten nimmt zu - das sollte sich auch auf die Pendlerzahlen auswirken. Wird das berücksichtigt?</i>	Auch der Effekt des mobilen Arbeitens wird sich in erster Linie in den Verkehrszählungen widerspiegeln. Eine Annahme für die Zukunft kann hier nicht getroffen werden. Momentan ist zu beobachten, dass sich in etwa Verkehrsmengen zu vor-Corona-Zeiten eingependelt haben. Daten aus den Verkehrszählungen, insbesondere der Dauerzählstellen im Planungsraum zeigen, dass bislang keine nachhaltigen abnehmenden Veränderungen hinsichtlich des Kfz-Verkehrs zu beobachten sind. Ein Abgleich oder eine Berücksichtigung von verändertem Analyseverkehr (Verkehr in der Bestandssituation im Analysejahr) wird bei erkennbarem Bedarf erfolgen und in der Prognose berücksichtigt. Der Blick in die Zukunft wird auf Grundlage des Analysejahres zunächst für das Prognosejahr 2035 beschrieben, die Prognose berücksichtigt auch die Entwicklung (veränderte Mobilität in Bezug auf die Kfz-Verkehrsmengen) der vergangenen Jahre in Form von Hochrechnungsfaktoren.
<i>Inwieweit sind Änderungen in individueller Mobilität in der Zukunft mitgedacht? Die Zahlen von heute für den Baubeginn in 10 Jahren.</i>	
<i>Wurden schon mal alternative Möglichkeiten untersucht, wie große Arbeitgeber ihren Beitrag zur Verkehrsentslastung beitragen können?</i>	Arbeitgeber setzen hier bereits eine Vielzahl an Möglichkeiten ein (vergünstigtes ÖPNV-Ticket, Dienstfahrrad und weitere). Für die Bedarfsplanung einer Straße sind in erster Linie Verkehrsdaten entscheidend, diese werden dauernd erhoben und finden in der Verkehrsplanung (insbesondere der Verkehrsuntersuchung) Einzug.
<i>Eine neue Straße zieht immer zusätzliche neue Verkehre nach sich. Wie lässt sich verhindern, dass eine gut ausgebaute B74 zusätzliches Verkehrsaufkommen anzieht?</i>	Das lässt sich nicht verhindern. Ziel des Projektes ist es, den Verkehrsfluss in den Ortsdurchfahrten Ritterhude und Scharmbeckstotel, Settenbeck zu verbessern. Der damit einhergehende sinkende Raumwiderstand wird dazu beitragen, dass die Überwindung des Raumes grundsätzlich erleichtert wird. Insbesondere die Effekte, dass zusätzliche Fahrten zu neuen Zielen, häufigere Fahrten zu bestehenden Zielen sowie näher gelegene Ziele durch ferner gelegene Ziele ersetzt werden sind nicht unstrittig. Sie wurden bei der Verflechtungsprognose, die Grundlage für die Verkehrsprognose des BVWP ist berücksichtigt.
<i>Wird beim A281 Tunnel ein Fahrradschnellweg mitgeplant? Wenn ja, könnte Verkehr verringert werden?</i>	Die Planungen des der Autobahneckverbindungen Bremen sind bekannt und werden in der Verkehrsuntersuchung in der Prognose berücksichtigt. Darüberhinausgehende Konzepte (wie Fahrradschnellwege) sind für die Verkehrsuntersuchung im Zuge des Projektes B 74 OU Ritterhude nicht von Belang.
Verkehrszählung	
<i>Verkehrszählung mit Vorankündigung?</i>	

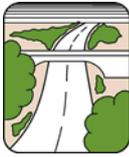


74



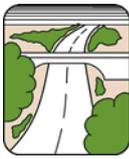
B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

<i>Den Termin der Messung haben sie ja im Gespräch mit den Politiker*innen bekanntgegeben. Ist das fachlich korrekt?</i>	Verkehrszählungen werden i.d.R. nicht öffentlich bekannt gegeben. In den vorangegangenen Veranstaltungen (14.06. Politik sowie 15.06. Presse) wurde angekündigt, dass voraussichtlich in der KW 35 Verkehrszählungen durchgeführt werden. Da es sich jedoch um eine 24-Stunden-Zählung handelt, von der üblicherweise zwei Mal vier Stunden (Verkehrsspitzen vor- sowie nachmittags) ausgewertet werden, ist der Einfluss von der Kenntnis einer solchen Erhebung (beispielsweise einem veränderten Fahrverhalten (Fahrten oder Verkehrsmittelwahl) aufgrund einer anstehenden Zählung verschwindend gering. Daneben werden die erhobenen Zahlen anhand weitere zur Verfügung stehender Verkehrsdaten (Dauerzählstellen, Straßenverkehrszählungen der Jahre 2005, 2010, 2015) plausibilisiert.
<i>Die Zählung am 24. Juni könnte noch Ausweichverkehr durch Ritterhude der da noch mit Baustelle beschränkten Lesumbrücke enthalten (A27) die ist seit 4.7. wieder frei.</i>	Sollten maßgebliche Einflüsse erkennbar sein, werden diese im Abgleich mit weiteren zur Verfügung stehenden Daten plausibilisiert.
<i>Folgt die aktuelle Zählung der Prognose für 2025 oder gibt es eine Diskrepanz?</i>	Die Daten der aktuellen Zählung sind noch nicht ausgewertet, die Feststellung einer Diskrepanz nach oben oder unten bzw. eine deshalb erforderliche Korrektur der Prognose auch auf den Prognosehorizont 2035 ist ein wichtiger Baustein der Verkehrsuntersuchung.
Lärm und sonstige Belastung	
<i>Welche Maßnahmen sind geplant, um im weiteren Verlauf der B 74 a) die Lärmbelastung für angrenzende Wohnbebauung (Bsp. Samtgemeinde Hambergen) gering zu halten und b) für Menschen mehr sichere Querungshilfen zu schaffen?</i>	Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen findet die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) Anwendung. Danach ist sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel einen festgeschriebenen Immissionsgrenzwert nicht überschreitet. Einer Überschreitung wird i.d.R. mit aktiven (beispielsweise Lärmschutzwände oder -wälle oder lärmindernde Fahrbahnbeläge) oder passiven (beispielsweise Lärmschutzfenster oder Lüfter) Lärmschutzmaßnahmen entgegengewirkt. Die detaillierte Planung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen bzw. die Ermittlung des Anspruches auf Lärmschutz ist Bestandteil der Entwurfsplanung. Die vorliegende Planung berücksichtigt diese Belange noch nicht. Ein Anspruch auf Lärmschutz auf außerhalb der Baumaßnahmen befindliche Wohngebiete (z.B. Hambergen) ergibt sich per se nicht, hier gelten auch nicht die Bestimmungen der 16. BImSchV. Sollten sich Ursachenzusammenhänge einer
<i>Eine attraktive B 74 wird zusätzlichen Verkehr anziehen - eine Abkürzung gen Norden oder umgekehrt - welche Möglichkeiten hat das Projekt, um für die Wohngegenden außerhalb von Ortschaften im weiteren Verlauf der B 74 (z.B. Samtgemeinde Hambergen) das Thema Lärmbelastung und sichere Querung der Straße für Menschen zu Fuß oder mit Rad zu planen und zu finanzieren?</i>	



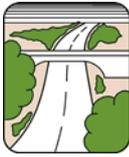
B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

<p><i>Eine attraktive B 74 wird zusätzlichen Verkehr anziehen - eine Abkürzung gen Norden oder umgekehrt - welche Möglichkeiten hat das Projekt, um für die Wohngegenden außerhalb von Ortschaften im weiteren Verlauf der B 74 (z.B. Samtgemeinde Hambergen) das Thema Lärmbelästigung und sichere Querung der Straße für Menschen zu Fuß oder mit Rad zu planen und zu finanzieren?</i></p>	<p>erhöhten Lärmbelastung aus dem Bau der OU Ritterhude ergeben, werden diese für das Projekt lediglich abwägungsrelevant sein.</p> <p>Querungsstellen sind an einer dieser Straßenkategorie zugehörigen Straße nur an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten möglich und werden nach Erfordernis berücksichtigt. Die Querung der Straße ohne bauliche Anlage (wie beispielsweise einer Brücke) ist auf der freien Strecke aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Das Projekt wickelt nur die flankierenden Maßnahmen an der OU Ritterhude ab. Verbesserungsmöglichkeiten an anderen Ortsdurchfahrten (wie Hambergen) sind nicht Teil des Projektes.</p>
<p><i>An welcher Stelle genau soll die Hamme überquert werden? Ist unser Vereinsgelände betroffen? (WVR Wassersportverein Ritterhude e.V.)</i></p>	<p>Die der linienbestimmten Trasse zugrundeliegende Planung (momentan aktueller Stand) sieht eine Querung der Hamme ca. 350 m östlich des Brückenbauwerkes der Dammstraße bzw. 250 östlich der Schleuse Ritterhude im Bereich des abknickenden Wasserlaufes vor. Das Vereinsgebäude befindet sich somit ca. 100m nördlich der Querungsstelle B74neu/Hamme.</p>
<p><i>Hier wird immer von den betroffenen Anwohnern an der aktuellen B74 gesprochen, denkt auch jemand an die Anwohner am geplanten Streckenverlauf Ostvariante weitergehend die Zerschneidung des einzigen Naherholungsgebietes für Ritterhuder und Scharmbeckstoteler?</i></p>	<p>Sowohl die Bewertung des Schutzgutes Mensch als auch die Bewertung der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt als auch Landschaft werden in der Planung berücksichtigt und entsprechend begutachtet. Die Entscheidung über den Verlauf einer neuen Trasse wird gesamtplanerisch abgewogen. Eingriffen in Natur und Umwelt wird an geeigneten Stellen durch Ausgleich und Ersatz entgegengewirkt.</p>
<p>Umwelt / Kosten-Nutzen-Verhältnis</p>	
<p><i>In welchem zeitlichen, Kosten- und ökologischen Verhältnis stehen Verkehrsberuhigung und Ausbau des ÖPNV zum Neubau der Ortsumfahrung Ritterhude-</i></p>	<p>Hierzu können wir als Vorhabenträger für die OU Ritterhude keine Einschätzung treffen.</p>
<p><i>Verlagerung von Mobilität auf andere Verkehrsträger oder andere deutlich leisere Antriebsarten werden nicht prognostiziert? Halten sie nix vom wichtigen Ziel der Mobilitätswende? Was ist mit der Umsetzung des BVerfG - Urteils zu Klimaschutz? Das lässt doch nur die 0 Variante zu!</i></p>	<p>Die Förderung und Planung anderer Mobilitätsmöglichkeiten liegt unter anderem auch in der Zuständigkeit der Landesbehörde, aber nicht bei der Straßenbauverwaltung. Der Straßenneubau ist Teil des Gesamtkonzeptes Verkehrsplanung. Alternative Antriebsarten haben auf die Planung der Straße an sich, dessen Bedarf sich aus der Verkehrsmenge oder aus Verkehrsspitzen ergibt keinen Einfluss.</p> <p>Die sich weiterentwickelnden Antriebsart in der Fahrzeugtechnik spielt bei der Lärmbetrachtung eine untergeordnete Rolle und wird bei der Ermittlung nicht gesondert betrachtet. Ab einer Geschwindigkeit von rund 30 km/h überwiegen die Rollgeräusche</p>



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

	gegenüber den Motorengeräuschen, die grundlegend bei Außerortsstraßen zu Lärmemissionen führen.
<i>der Ostkorridor geht durch ein Landschaftsschutzgebiet. Ein Kreislauf an der Gefahrenstelle L128 war wegen dem moorigen Untergrund nicht möglich, aber eine 4-Spurige Trasse schon?</i>	Die Bodeneigenschaften im Planungsraum sind bekannt und den Planungen wird ein zu erstellendes Baugrundgutachten zugrunde gelegt werden. Der Untergrund wird somit detailliert begutachtet, die Ergebnisse werden dann in der weiteren Planung berücksichtigt. Als eine Möglichkeit der Konsolidierung von Böden dieser Eigenschaft kann der Einsatz von Vorbelastungsdämmen genannt werden, dadurch wird die Tragfähigkeit der anstehenden Böden erzielt.
Bremen	
<i>Welche Rolle spielen eigentlich die Bremer Behörden in diesem Planungsprozess? (Die L151 liegt ja auf Bremer Seite.)</i>	Der Kontakt zu den Bremer Behörden ist hergestellt, sofern Planungstätigkeiten auf Bremer Gebiet notwendig werden, wird die Zusammenarbeit forciert. Hierzu sind die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung abzuwarten.
<i>Welche Auswirkungen wird es auf den Ortsteil Oslebshausen geben. Hier ist die schalltechnische Fernwirkung zu berücksichtigen (Siehe Falkenschnellweg Urteil).</i>	Die schalltechnischen Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz (außerhalb der Baumaßnahme) werden in Anlehnung an das Frankenschnellwegurteil bei der Planung berücksichtigt. Ein rechtlicher Anspruch ergibt sich rein aus einer ggf. höheren Verkehrsbelastung nicht. Die Ergebnisse einer erforderlich werdenden Untersuchung auch des nachgeordneten Netzes werden in den Abwägungsprozess der Planfeststellungs-behörde mit einfließen.
<i>Kennen sie das neue in Beratung befindliche Mobilitätskonzept Bremens? Ist diese Planung damit abgestimmt?</i>	Verschiedene Konzepte auch von Seiten der Stadtverwaltungen sind bekannt. Die Planungen werden aufeinander abgestimmt, sofern sich Berührungspunkte ergeben. Vornehmlich werden die Prognosen der Verkehrsuntersuchung anhand von aktuellen Zählungen und weiteren zur Verfügung stehenden Daten (Dauerzählstellen, Straßenverkehrszählungen alle 5 Jahr) ermittelt. Veränderungen in den Verkehrsmengen werden nach Prüfung der Auswirkungen regelmäßig zu einer Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung führen, i.d.R. solange die Planungen noch nicht rechtskräftig beschlossen wurden. Der Erfolg alternativer Mobilitätskonzepte wird sich in den dauernden Verkehrserhebungen widerspiegeln.
Wirtschaft	



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

<p><i>Im Osterholzer-Kreisblatt stand vor ein paar Wochen, dass ein Vorteil dieser Maßnahme sei, dass es eine bessere wirtschaftliche Verbindung zur Wirtschaftsregion Stade gäbe. Wirtschaftliche Aspekte scheinen ein weiterer wichtiger Faktor für das Projekt zu sein. Wichtig ist, dass es in der Zukunft verstärkt nachhaltige Gewerbekonzepte über Gemeindegrenzen hinweg gibt.</i></p>	<p>Die Ansiedlung von Gewerbe an prädestinierten Orten ist nicht ausgeschlossen, bedarf aber eines eigenen Konzeptes und Genehmigung. Sollten Gewerbekonzepte bereits im Laufe der Planung zu berücksichtigen sein, werden dies auch der Prognose zugrunde gelegt. Bislang ist dies nicht der Fall.</p>
<p><i>Mir bereitet am meisten Sorgen, dass durch eine neue Umgehungsstraße noch mehr Gewerbeflächen entstehen</i></p>	
<p>Streckenführung</p>	
<p><i>Ein Pendler aus Scharmbeckstotel wird mit Sicherheit weiterhin die alte B74 nutzen, wer fährt denn erst in Richtung OHZ um dann wieder Richtung Bremen zu fahren?!</i></p>	<p>Ziel ist es insbesondere den Durchgangsverkehr zu verlagern, also den Verkehr der südlich eines möglichen Beginns der Ortsumfahrung sowie nördlich des möglichen Endes seine Fahrt starten oder enden lässt. Für den Quell-/Zielverkehr sollte sich ein verbesserter Verkehrsfluss durch die Abnahme des Durchgangsverkehrs einstellen.</p>