

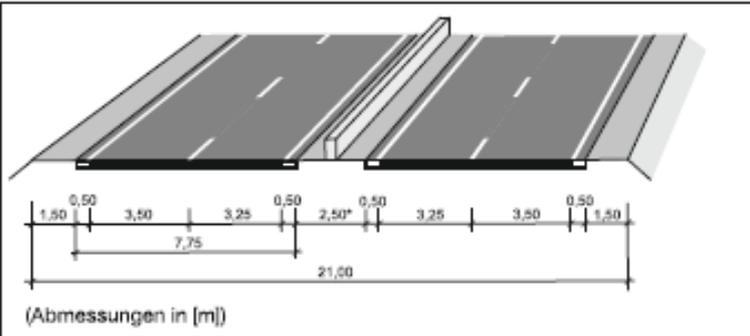


Häufig gestellte Fragen und Antworten zum Ausbau der B 6 – Neustadt am Rübenberge

Stand: 11. April 2022

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 – 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 Präsentation zur Veranstaltung? Ist diese nicht ein Teil der Leinebrücke?	Beim Brückenbauwerk B 6/Suttorfer Straße handelt es sich um die Unterführung einer kommunalen Straße. Daher 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

Frage	Antwort
	hindurchzuführen (ostseitig grenzt ein Gewerbebetrieb an die Bundesstraße an).
<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 wären neben einer verkehrlich sinnvollen Streckenführung und u. a. gegenüber einer separaten Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu klären.</p>
<p>Gibt es die Möglichkeit, insbesondere den LKW-Verkehr daran zu hindern, während der Bauphase auf die Durchfahrt durch Neustadt auszuweichen?</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>
<p>Könnte nicht anstelle von Neu- bzw. Ausbauten der Anschlussstelle an die L 193</p>	<p>Grundsätzlich wäre dies möglich; es müsste jedoch hierüber u. a. Einvernehmen zwischen den Beteiligten (Bund, Land,</p>



Frage	Antwort
auch in Erwägung gezogen werden, diese einfach komplett zu schließen und die Verkehre über die Anschlussstelle Bordenau zu leiten?	<p>Region und Kommune als Baulastträger der beteiligten Straßen) hergestellt werden.</p> <p>Stand 28.09.2021: Eine Schließung der Anschlussstelle lässt sich nach der Prüfung der Verkehrsmengen und des Verkehrsunfallgeschehen nicht umsetzen. Die AS verhindert im Hinblick auf die kommunale Verkehrsanbindung an die B-6-Ortsumgehung Mehrbelastungen im Stadtgebiet und gewährleistet für den innerstädtischen Verkehr wichtige Verkehrsverbindungen, bspw. über die AS B 6/B 442 (Himmelreich) und die AS B 6/L 191 (Leinstraße) in den Innenstadtbereich und in das Gewerbegebiet-Ost.</p> <p>Die Verkehrsmengen auf der Herzog-Erich-Allee und Mecklenhorster Straße und an der AS B 6 / L 193 unterstreichen zudem die Notwendigkeit der dortigen Anschlussstelle an die B 6. Die Prognosen kommunaler Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2016 sagten für das Jahr 2030 eine tägliche Belastung von 16.000-17.000 Fahrzeugen an der Herzog-Erich-Allee voraus, aktuelle, noch nicht abschließend bewertete Erhebungen weisen nun aber auf eine schneller steigende Verkehrsentwicklung hin.</p>
Welche Optionen wurden im Zuge des Variantenvergleichs miteinander verglichen?	<p>Stand 28.09.2021: Folgende Optionen wurden im Rahmen des Variantenvergleichs entlang verschiedener Bewertungsfelder geprüft:</p> <ul style="list-style-type: none">- Beidseitige symmetrische Straßenverbreiterung- Einseitige asymmetrische östliche Straßenverbreiterung- Einseitige asymmetrische westliche Straßenverbreiterung
Hat sich im Zuge des Variantenvergleiches bereits eine Vorzugsvariante herauskristallisiert?	<p>Stand 28.09.2021: Die „Ost-Variante“ zeichnet sich als sogenannte Vorzugsvariante ab: In der Kategorie Verkehr schneidet diese am besten ab und bietet u. a. die Möglichkeit der Anbindung der Anschlussstellen mit dem geringsten</p>



Frage	Antwort
	Anpassungsaufwand. Bei Umsetzung der „Ost-Variante“ entstehen gegenüber den anderen beiden Varianten keine entscheidungserheblichen Mehrkosten. Auch hinsichtlich der vergleichenden Bewertung der Umweltverträglichkeit sind keine entscheidungserheblichen Unterschiede feststellbar.
Wie kann mit Hinblick auf eine geplante ostseitige Erweiterung eine Tankstelle genehmigt werden? Kann hier der Mindestabstand zum Fahrbahnrand gewährleistet werden?	Stand 28.09.2021: Die geplante Querschnittsverbreiterung ist unabhängig vom Bau der Tankstelle machbar. Sowohl die Tankstelle als auch der östliche Ausbau der B 6 sowie der Radweg lassen sich vereinen.

Thema: Fahrradwege

Frage	Antwort
Wie wird Fluss des Fahrradverkehrs während der Bau-phase 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.



Frage	Antwort
	<p>Trotz dieser Einschränkungen spielt das Thema Radverkehr aber auch in den Planungen zum Ausbau der B 6 eine Rolle 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 Radverkehrs-führung ab.</p> <p>Stand 28.09.2021: Einen neuen Radweg entlang der B 6 zu bauen, ist aufgrund des Platzmangels sowie der Auf- und Ab-fahrten an der Bundesstraße nicht möglich. In einer früheren Bürgerbeteiligung wurde der Wunsch nach einer Ost-West-Achse für Radfahrer geäußert. Der Förderantrag im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes hierzu wurde eingereicht. Darüber hinaus wird die Idee einer Radwegbrücke über die Leine geprüft.</p>
Wäre es möglich, dass sich die Straßenbauverwaltung an den Kosten der geplanten Fahrradbrücke beteiligt?	<p>Stand 28.09.2021: Die Option wird unter Berücksichtigung des kommunalen Radwegkonzeptes geprüft.</p> <p>Stand 28.03.2022: Die B 6 - OU Neustadt erlaubt, aufgrund des Ausbauquerschnittes und ihrer Verkehrsfunktion als „Kraftfahrstraße“ mit Auf- und Abfahrtsrampen an den Anschlussknoten, gegenwärtig und zukünftig keine Parallelfüh-rung für den Radverkehr. Hierfür gibt es die Ersatzstrecken im Stadtbereich. Maßnahmen zu Förderung des Radver-kehrs, wie von der Stadt gegenwärtig in Planung, werden über Förderprogramme vom Land Niedersachsen und von der Bundesrepublik Deutschland mitfinanziert. Daher ist die Stadt hier der passendere Ansprechpartner. Die Fördertöpfe sind an unterschiedliche Kriterien gebunden: Die Finanzie-rung darf nicht im Widerspruch zu anderen geförderten Pro-jekten stehen und muss in den Zeitplan passen. Daher dauert es eine Weile, bis das richtige Förderprogramm für das Pro-jekt gefunden ist.</p>
Gibt es bereits Überlegun-gen zur städtebaulichen und	Die durch die B 6 getrennten Gebiete östlich und westlich der Bundesstraße werden durch die vorhandenen Landes- und



Frage	Antwort
fahrradfreundlichen Verknüpfung der östlichen (Gewerbe-) und westlichen (Wohn-)Bereiche neben der B 6?	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.
Wird die geplante Radstrecke im Zuge der Nienburger Straße die Bahnstrecke unter- bzw. überqueren?	Stand 28.03.2022: Vorgesehen ist voraussichtlich eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr in der Achse Nienburger Straße.
Ist sichergestellt, dass der Radverkehr während der Bauphase, nachdem die Stahlunterstützungen unter dem Bauwerk aufgestellt wurden, ohne Beeinträchtigungen passieren kann?	Stand 28.03.2022: Die Stützen werden den Geh- und Radverkehr nur geringfügig einengen, das Passieren ist also voraussichtlich möglich. Während des Abbruchs des halben Bauwerks wird die Wegeverbindung für alle Verkehrsteilnehmenden gesperrt.

Thema: Lärmschutz

Frage	Antwort
Sind für den vollständigen Verlauf der B 6-Baumaßnahme Lärmschutzwände und offenporiger Asphalt vorgesehen?	Der Lärmschutzbedarf wird den gesetzlichen Vorgaben entsprechend nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz 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 liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Strecke bei 80 km/h, welches Tempo soll zukünftig erlaubt sein? Auf welches Tempo werden Kurven und Straßenbreite ausgelegt?	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)



Frage	Antwort
Aus Lärmschutzgründen wäre ein Tempo von 80 km/h wünschenswert.	wird von einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgegangen.
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 Emmissionsunterschied 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 beidseitig 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 der DB-Strecke erhalten oder wird sie neugebaut?	Die DB-Brücke und die Brücke der Heinrich-Heine-Str. / Nordstraße sind zwei getrennte Bauwerke. Ob beide zusammen erneuert werden, steht noch nicht fest.



<p>Wie stellt man sich die Erneuerung der Brückenbauwerke vor? Werden die Brücken tatsächlich abgerissen oder nur verstärkt oder verbreitert?</p>	<p>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.</p>
---	---

Thema: Planungen

Frage	Antwort
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Wird es im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine kumulative Betrachtung der Umweltauswirkungen zusammen mit den Bahn-Bauvorhaben geben?</p>	<p>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.</p>
<p>Welche Dauer ist für die gesamte Baumaßnahme geplant?</p>	<p>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.</p>
<p>Wie soll die Dauer der Bauphase nach außen kommuniziert werden?</p>	<p>Genau wie die Planung selbst wird auch der Zeitplan kommuniziert – den Angaben liegen allerdings Schätzungen zugrunde. Wie lange z. B. das Planfeststellungsverfahren dauert,</p>



Frage	Antwort
	kann aktuell noch 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 (Spannungskorrosion) vorgezogen umgesetzt, um die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können und sicherzustellen, dass die Anschlussstelle befahrbar bleibt.
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 oder Wirtschaftlichkeit müssen in der Abwägung der Varianten betrachtet werden.
Ist es denkbar, einen Architektenwettbewerb für die Gestaltung der Leinebrücke durchzuführen?	Stand 28.03.2022: Wir haben intern einen Architekten, der die Gestaltung übernehmen wird und sich auch vor Ort gut auskennt. Wir werden intern klären, ob sich die Bürger*innen in den Gestaltungsprozess einbringen können und ggf. gemeinsam verschiedene Entwürfe abgewogen werden können.
Ist es möglich, die B 6 einspurig zu führen?	Stand 28.03.2022: Derzeit wird die Verkehrsuntersuchung aktualisiert (Prognosezeitraum 2035), um den „Verkehrsbedarf“ für einen entsprechend regelkonformen Straßenquerschnitt zu begründen und für die Knotenpunktgestaltung anhand der einzelnen Verkehrsströme nachzuprüfen. Laut der Verkehrsuntersuchung aus 2016 ergab sich die Vorgabe einer vierspurigen



Frage	Antwort
	Verkehrsführung. Dies wird mit der Auswertung der Daten aus 2021 und des hieraus ermittelten Verkehrsbedarfs für den Prognosehorizont 2035 überprüft.

Thema: (Umleitungs-)Verkehre während der Bauzeit

Frage	Antwort
Im Zuge des halbseitigen Abbruchs der Bauwerke und der hierfür erforderlichen Stahlunterstützungen sind kurzfristige Umleitungsverkehre notwendig. Wie werden die Auswirkungen für betroffene Gewerbetreibenden versucht zu minimieren?	Stand 28.03.2022: Sobald die konkreten Zeiträume für die Umleitungen bekannt sind, kann rechtzeitig Kontakt mit Betrieben aufgebaut werden und die Auswirkungen der Vollsperrungen auf den Betrieb ermittelt werden. In der Regel werden unkomplizierte Vereinbarungen gefunden.
Der Radverkehr ist im Zuge der Vollsperrung des Großen Wegs im Bereich der B 6 Brücke nicht ausreichend vor dem abfahrenden Verkehr geschützt. Insbesondere für Schüler*innen stellt dies eine Gefahrenstelle dar. Wie wird versucht, diesem entgegenzuwirken?	Stand 28.03.2022: Dieser Hinweis wurde vom Planungsteam aufgenommen und wird bei der zukünftigen Verkehrsplanung des Umleitungsverkehrs beachtet. So wird darauf geachtet, dass die Vollsperrung des Großen Wegs im Bereich der B 6 Brücke, wenn möglich, auf die Wochenenden oder Ferien gelegt wird.
Die Brücke in Basse wird in den nächsten Jahren ebenfalls abgerissen. Wird diese zusätzliche Baumaßnahme in dem Verkehrskonzept berücksichtigt?	Stand 28.03.2022: Die Baumaßnahmen an der Brücke sollen bereits vor den Umleitungsverkehren fertiggestellt werden. Ein Austausch mit der Region Hannover hat bereits stattgefunden.
Im Zuge vergangener Baumaßnahmen wurde in den Dörfern eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	Stand 28.03.2022: Die Maßnahme einer Geschwindigkeitsbegrenzung muss zwar noch geprüft werden, scheint jedoch als sehr wahrscheinlich.



Frage	Antwort
eingeführt. Ist dies auch für den Zeitraum dieser Umleitung möglich?	
Können im Zuge der Baumaßnahmen die kürzere Route durch die Stadt als Umleitung genutzt werden?	Stand 28.03.2022: Diese Routenführung stellt lediglich eine der möglichen Verkehrsführungen dar. Alle möglichen Umleitungsvarianten müssen im Hinblick auf die Verkehrssituation in der Stadt geprüft werden.
Ist es möglich, die Arbeiten nicht sukzessive, sondern parallel umzusetzen? So könnte die Anzahl der Umleitungen und der Zeitraum reduziert werden.	Stand 28.03.2022: Die Baumaßnahme wird in Abschnitte eingeteilt – auch in Abstimmung mit den Baufirmen. Wie genau das ausgestaltet wird, steht noch nicht final fest. Eine komplette Verhinderung einer Vollsperrung kann jedoch nicht umgesetzt werden. Zusätzlich müssen die Maßnahmen mit der Stadt und der Polizei abgestimmt 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?	Stand 28.09.2021: Der Begleitkreis wird die Planungen in insgesamt fünf 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.



Frage	Antwort
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.