

## B 215 – Verlegung zwischen Nienburg und Rohrsen

### 2. Begleitkreissitzung am 19.10.2021

#### Ergebnisprotokoll

---

- Anlage 1 zum Protokoll: Rahmenpräsentation der 2. Begleitkreissitzung
- Anlage 2 zum Protokoll: Teilnehmendenliste der 2. Begleitkreissitzung
- Anlage 3 zum Protokoll: Karte mit Rückmeldungen und Antworten
- Anlage 4 zum Protokoll: Karte mit angepassten Linienverläufen
- Anlage 5 zum Protokoll: Beispielbilder Knotenpunkt

*Hinweis: Personenbezogene Daten werden gem. Art. 6 Abs. 1 DSGVO i. V. m. § 3 NDSG verarbeitet. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite <https://www.strassenbau.niedersachsen.de> unter Service. Auf Wunsch senden wir Ihnen die Informationen zu.*

**Dienstgebäude**  
Bismarckstraße 39  
31582 Nienburg/Weser

**Besuchszeiten**  
Mo. - Do. 9 – 15 Uhr  
Fr. 9 - 12 Uhr

**Telefon**  
05021 606-0  
**Telefax**  
05021 606-200

**E-Mail**  
Poststelle-ni@nlstbv.niedersachsen.de  
**Internet**  
[www.strassenbau.niedersachsen.de](http://www.strassenbau.niedersachsen.de)

**Bankverbindung**  
IBAN: DE52 2505 0000 0106 0224 86  
**Überweisung im Bundesfernstraßenbau**  
IBAN: DE04 2073 0010 3003 2400 10  
**Umsatzsteuer-Identifikationsnummer**  
DE 3156 3582 8

## Tagesordnung

Uhrzeit	Tagesordnungspunkt	Referent*in/Sprecher*in
17.30 Uhr	<b>TOP 1: Begrüßung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Begrüßung durch Dr. Jan Beermann</li> <li>Begrüßung durch Uwe Schindler</li> </ul>	ifok GmbH NLStBV
	<b>TOP 2: Organisatorisches &amp; Aktuelles</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Selbstverständnis</li> <li>Veröffentlichung der Mitgliederliste</li> </ul>	ifok GmbH
	<b>TOP 3: Einführung Linienoptimierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vortrag</li> <li>Fragen und Diskussion</li> </ul>	SHP Ingenieure Teilnehmende
	<b>TOP 4: Anschlussbereiche B6 und Rohrsen &amp; Knotenpunkt B214</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vortrag</li> <li>Fragen und Diskussion</li> </ul>	SHP Ingenieure Teilnehmende
	<b>TOP 5: Nächste Schritte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anstehende Planungsschritte</li> <li>Nächste Sitzung des Begleitkreises</li> </ul>	Gruppe Freiraumplanung NLStBV ifok GmbH
19:50 Uhr	<b>TOP 6: Schlusswort und Feedback</b>	NLStBV / Teilnehmende

## **TOP 1 – Begrüßung**

### **Referent\*in/Sprecher\*in**

*Dr. Jan Beermann, ifok GmbH*

*Uwe Schindler, NLStBV*

Dr. Jan Beermann begrüßt als Moderator die Teilnehmenden zur zweiten Sitzung des Begleitkreises zur Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrsen. Uwe Schindler, Leiter des Geschäftsbereiches Nienburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen. Herr Schindler dankt allen Anwesenden für ihre Teilnahme und ihr Interesse am Projekt B 215. In der heutigen zweiten Sitzung des Begleitkreises wird der aktuelle Stand der Variantenbewertung und zur Reduktion der Varianten auf die weiter zu untersuchenden Linienverläufe vorgestellt. Weiterhin werden erste Vorschläge für die jeweiligen Anschlussknoten im Süden an die Anschlussstelle Nienburg-Mitte der Ortsumgehung und im Norden an die B 215 in Höhe der Einmündung der B 209 sowie für den Knotenpunkt mit der B 214 östlich von Erichshagen-Wölpe präsentiert. Herr Schindler bedankt sich für die vielen Rückmeldungen während und im Nachgang der ersten Sitzung des Begleitkreises. Er ermutigt die Teilnehmenden, weiterhin Fragen, Bedenken und Anregungen zu äußern.

## **TOP 2 – Organisatorisches & Aktuelles**

### **Referent\*in/Sprecher\*in**

*Dr. Jan Beermann, ifok GmbH*

### **Anlage**

*Anlage 1: Rahmenpräsentation der 2. Begleitkreissitzung, Folien 5 bis 7*

*Anlage 2: Teilnehmendenliste der 2. Begleitkreissitzung*

Der Moderator stellt noch einmal das Selbstverständnis und die Rolle des Begleitkreises zur B 215 dar. Der Begleitkreis bietet den Teilnehmenden die Möglichkeit, sich und die Interessen ihrer Region in den Planungsprozess einzubringen. Dabei versteht sich der Begleitkreis als Informations- und Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter. Er kann keine bindenden Beschlüsse fassen. Der Begleitkreis ist Teil der freiwilligen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Er ersetzt nicht die formellen Planungsverfahren, sondern ergänzt diese.

Der Moderator regt die Teilnehmenden an, ihre unterschiedlichen Sichtweisen auf das Projekt einzubringen. Die Mitgliedschaft im Begleitkreis ist an die jeweiligen Teilnehmenden gebunden, die Benennung von Stellvertreter\*innen ist aber möglich. Bei Einverständnis der Teilnehmenden sollen die Namen der Mitglieder auf einer Mitgliederliste auf der Projekthomepage veröffentlicht werden. Der Moderator bittet die Teilnehmenden um eine schriftliche Bestätigung, dass sie mit der Veröffentlichung ihres Namens auf der Mitgliederliste einverstanden sind.

Zum Selbstverständnis gibt es keine Einwände seitens der Teilnehmenden.

## **TOP 3 – Einführung Linienoptimierung**

### **Referent\*in/Sprecher\*in**

*Dr. Christian Adams, SHP Ingenieure*

*Teilnehmende*

## **Anlage**

*Anlage 1: Rahmenpräsentation der 2. Begleitkreissitzung, Folien 8 bis 29*

*Anlage 3: Karte mit Rückmeldungen und Antworten*

*Anlage 4: Karte mit Linienverläufen 1a, 1b und 2*

Herr Dr. Adams erläutert den Prozess der Linienoptimierung und stellt den aktuellen Sachstand vor. In der vergleichenden Bewertung haben sich von den ursprünglich 13 Linienverläufen acht als grundsätzlich gut geeignet erwiesen (Varianten 1-5 und 8-10; Anlage 1, Folie 11). Für die vertiefende Betrachtung in der weiteren Linienoptimierung wurde der Korridor der künftigen B 215 in vier Teilabschnitte unterteilt (A, B, C und D; Anlage 1, Folie 12).

Herr Dr. Adams stellt dar, dass in den vier Teilabschnitten teilweise unterschiedliche Varianten am besten bewertet werden (anhand der vier Zielfelder Verkehr, Umweltverträglichkeit, Umfeld und Wirtschaftlichkeit). Im Bereich A erhalten die Varianten 8, 9 und 10 die besten Bewertungen (Anlage 1, Folie 15); im Bereich B die Varianten 5, 9 und 10 (Anlage 1, Folie 18); im Bereich C die Varianten 1, 3 und 4 (Anlage 1, Folie 21); und im Bereich D die Varianten 1, 2, 3 und 10 (Anlage 1, Folie 24).

Das Planungsteam präsentiert zwei optimierte Linienführungen für den gesamten Korridor, welche die jeweils positiv bewerteten Varianten in den Teilabschnitten zusammenzuführen. Aus der Variante 10 (Bereich A+B) und Variante 3 (Bereich C+D) könnte demnach ein geeigneter Linienverlauf werden (vorläufig bezeichnet als "Variante 10.3", s. Anlage 1, Folie 26). Als zweiter optimierter Linienverlauf kann eine Variante in Anlehnung an das Raumordnungsverfahren (ROV) herangezogen werden (Anlage 1, Folie 28).

### **Ergänzung von NLStBV und SHP Ingenieure, 08.11.2021:**

Im Nachgang an die Begleitkreissitzung hat sich die NLStBV aufgrund der Ergebnisse der Sitzung und der in einer Email präzisierten Meinung des BUND entschieden, dass der Linienverlauf der Variante in Anlehnung an das ROV leicht modifiziert wird. Dementsprechend gliedert sich die Variante in Anlehnung an das ROV nun in zwei Untervarianten auf: Variante 1a (führt um das Waldstück herum) und Variante 1b (durchschneidet das Waldstück; s. Anlage 4). Die Variante 10.3 wird zum besseren Verständnis künftig als Variante 2 bezeichnet.

Die Varianten 1a, 1b und 2 werden im nächsten Planungsschritt der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) nun detailliert auf ihre Wirkungen u. a. auf die Schutzgüter Mensch, kulturelles Erbe, Wasser, Boden und Landschaft, Luft und Klima, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt geprüft.

## **Diskussion und Rückfragen**

Es folgt eine Frage- und Antwortrunde.

*? Ist die Bewertungsmatrix nach einem Muster vorgegeben, das in ganz Deutschland gilt, und gibt es dafür eine DIN-Norm?*

! Antwort Herr Dr. Adams: Es gibt keine DIN-Norm, aber im Zuge der Fachbegutachtung besteht eine bewährte Bewertungsverfahrenmethodik, anhand derer man die Wirkungen des Projekts auf die Zielfelder Verkehr, Umweltverträglichkeit, Umfeld, und Wirtschaftlichkeit betrachtet und gegeneinander abwägt.

*? Wie stellen sich optimale Varianten anhand der Bewertungsmatrix heraus?*

! Antwort Herr Dr. Adams: Die Bewertungsmatrix zeigt die Vor- und Nachteile der bisher erarbeiteten Linien. Aus den am besten bewerteten Varianten in den vier Teilbereichen wurden nun optimierte Linienführungen entwickelt, die in den nächsten Monaten vertieft betrachtet werden, unter anderen in Bezug auf ihre Umweltwirkungen.

### **Fragen und Rückmeldungen zu Teilbereichen**

Im Folgenden wurden die Teilbereiche A, B, C und D einzeln ausführlich betrachtet und die Teilnehmenden eingeladen, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben. Die Rückmeldungen wurden direkt in der Karte dokumentiert (s. Anlage 3: Karte mit Rückmeldungen und Antworten).

## **TOP 4 – TOP 4: Anschlussbereiche B6, Rohrsen und Knotenpunkt mit B 214**

### **Referent\*in/Sprecher\*in**

*Dr. Christian Adams, SHP Ingenieure*

### **Anlage**

*Anlage 1: Rahmenpräsentation der 2. Begleitkreissitzung, Folie 31 bis 45*

*Anlage 5: Beispielbildern Knotenpunkt.*

Herr Dr. Adams stellt Planungsskizzen zu möglichen Knotenpunkten der künftigen B 215 an das bestehende Straßennetz vor. Diese Skizzen zeigen auf, wie Anschlüsse grundsätzlich einmal aussehen könnten. Die genaue Ausgestaltung und Verortung der Knotenpunkte wird dann erst im Planungsprozess festgelegt.

Zunächst erläutert Herr Dr. Adams die Möglichkeiten des Anschlusses an die B 209 in Rohrsen (Anlage 1, Folien 32-38). Im Anschluss daran stellt Herr Dr. Adams weitere Knotenpunktskizzen für den Anschluss an die B 214 (Anlage 1, Folien 39-41) und an die B 6 in Nienburg (Anlage 1, Folien 42-44) vor.

Der Schwerpunkt liegt vorerst auf der Betrachtung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, also der Frage, wie effizient der Kfz-Verkehr über die Knotenpunkte geleitet werden kann. Die Leistungsfähigkeit wird nach einem technischem Regelwerk bemessen. Die Auswertung des Planungsteams hat ergeben, dass alle betrachteten Knotenpunkte mit den jeweils gewählten Knotenpunktformen leistungsfähig sind.

Herr Callies regt an, Fotoaufnahmen eines vergleichbaren Knotenpunktes in das Protokoll aufzunehmen.

### **Ergänzung NLStBV, 09.11.2021:**

Die Fotoaufnahmen sind diesem Protokoll unter Anlage 5 beigefügt.

### **Diskussion und Rückfragen**

Es folgt eine Frage- und Antwortrunde.

*? Warum werden keine Kreisverkehre eingeplant?*

! Antwort Herr Dr. Adams: Das liegt an der künftigen Netzwirkung und Betriebsform der Straße. Das Regelwerk gibt dabei vor, dass in Straßenprojekten der Entwurfsklasse (EKL) 2 im Regelfall nur sogenannte teilplangleiche Knotenpunktarten vorgesehen sind – also eine Verbindung der Straßen in zwei Ebenen. Im vorliegenden Fall ist vorgesehen, dass die neue B 215 mit der B 6, der B 214 und der B 209 über teilplangleiche Knotenpunkte angeschlossen wird. Beim Anschluss der Verbindungsrampe an eine Straße der EKL 2 ist vor allem aus

Sicherheitsgründen eine Lichtsignalanlage (Ampel) angezeigt. Beim Anschluss an eine Straße der EKL 3 können auch andere Lösungen, z.B. Kreisverkehre, in Betracht kommen. Dabei ist neben der Netz- und Verbindungsfunktion auch zusätzlich zu beachten, dass es im Sinne der angestrebten Standardisierung zweckmäßig ist, die Knotenpunkte im Verlauf einer Straße einheitlich auszubilden.

Einige Teilnehmende befürworten dennoch Kreisverkehre merken an, dass die gesetzlichen Anforderungen und verkehrstechnischen Einwände gegen Kreisverkehre für sie nicht ausreichend nachvollziehbar sind. Das Planungsteam kündigt an, weitere Erläuterungen zu den Anforderungen an Kreisverkehre bereit zu stellen.

**Ergänzung von SHP Ingenieure, 19.11.2021:**

Grundsätzlich ist insbesondere bei höheren Verkehrsstärken die Lichtsignalanlage (LSA) das Grundprinzip der EKL 2. Hintergrund ist, Straßen möglichst so zu gestalten, dass die Verkehrsführung selbsterklärend ist, also alsoine Verkehrsführung, die für Autofahrer\*innen eindeutig ist. Davon sollte im Sinne der Verkehrssicherheit nicht abgewichen werdene.

Der Kreisverkehr kann als Ausnahme zugelassen werden, wenn dieser bei schwächer belasteten EKL 2 und einsamen Knotenpunkten weit weg von Stromleitungen (zur Stromversorgung der LSA) und bei gleichmäßiger Auslastung die bessere Lösung sein kann. Das liegt hier eher nicht vor. Kreisverkehre sind zwar generell sicherer, aber bei hohen Verkehrsbelastungen weniger flexibel und steuerbar.

Eine LSA mit durchgehender Linksabbiegesicherung und Tag- und Nachtbetrieb bietet ebenfalls eine hohe Sicherheit. LSA können in der Regel verkehrsabhängig gesteuert werden, so dass die großen Geradeausströme viel Grün bekommen und nur ein Teil der Fahrzeuge anhalten muss. Damit wird dem eigentlichen Netz- und Verbindungsfunktionsgedanken Rechnung getragen, der Verkehr kann also besser fließen und Verkehrsteilnehmende kommen gut und sicher an ihr Ziel. Auch wird dadurch erreicht, das Verkehrsteilnehmende weniger häufig bremsen müssen, was zur Senkung der Abgasbelastung und geringerem Kraftstoffverbrauch führt.

## **TOP 5 – Nächste Schritte**

### **Referent\*in/Sprecher\*in**

*Daniel Nagel, Gruppe Freiraumplanung*

*Jürgen Callies, NLSStBV*

*Dr. Jan Beermann, ifok GmbH*

### **Anlage**

*Anlage 1: Rahmenpräsentation der 2. Begleitkreissitzung, Folien 46 bis 48*

Herr Nagel gibt einen Einblick in die nächsten Schritte der umweltplanerischen Prüfung der optimierten Linienführungen (Varianten 1a, 1b und 2). Dazu wird es eine Abstimmung (einen sogenannten Scopingtermin) geben, bei dem das Planungsteam den Trägern öffentlicher Belange der örtliche Untersuchungsraum vorstellt, woraufhin diese sich noch einmal zu ihren Belangen einbringen können (voraussichtlich im ersten Quartal 2022).

Dann kann die vertiefende Prüfung der ausgearbeiteten Varianten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) beginnen. Dazu erfolgt die Auswertung von Untersuchungen und Gutachten, u.a. zu Biotopen, Tieren, Lärm und Luftschadstoffen gemäß des Untersuchungsrahmens. Das Ziel aus Umweltsicht ist die Ermittlung der Variante mit den vergleichsweise geringsten Auswirkungen auf Mensch und Natur.

Die Entscheidung für die zu entwerfende Vorzugsvariante wird daran anschließend unter Berücksichtigung aller Zielfelder (Umwelt, Verkehr, Kosten, Umfeld) getroffen.

Herr Callies stellt daran anknüpfend die möglichen Themen für die kommenden Sitzungen des Begleitkreises vor:

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

Herr Dr. Beermann merkt an, dass der Termin für die nächste Sitzung davon abhängt, wann die ersten Untersuchungsergebnisse und Auswertungen vorliegen, und somit noch nicht feststeht. Die nächste Sitzung wird aber voraussichtlich im Frühjahr 2022 stattfinden.

## **TOP 6: Schlusswort und Feedback**

### **Referent\*in/Sprecher\*in**

*Uwe Schindler, NLStBV*

Herr Schindler bedankt sich für die wertvollen Fragen und Anregungen und für das Engagement und große Interesse der Teilnehmenden. Er dankt den Teilnehmenden für den konstruktiven und respektvollen Austausch. Für weitere Fragen steht die NLStBV auch zwischen den Begleitkreissitzungen gerne zur Verfügung. Herr Schindler stellt in Aussicht, dass das nächste Treffen des Begleitkreises ggf. als Präsenzveranstaltung stattfinden könnte – soweit die Pandemielage dies zulasse.

Die Teilnehmenden ziehen ein positives Fazit zu der Veranstaltung. Insbesondere die Art und Weise des Umgangs miteinander und auch die Diskussionskultur werden als sehr sachlich und konstruktiv bewertet. Eine positive Resonanz gibt es auch auf die fundierten Präsentationen und Antworten der Experten auf Nachfragen. Zudem wird der Wunsch geäußert, die nächste Sitzung gerne als vor-Ort-Veranstaltung durchzuführen, mit der Bitte, keine Termine in den niedersächsischen Schulferien anzusetzen.

Herr Dr. Beermann schließt sich den Worten Herrn Schindlers an, bedankt sich bei allen Beteiligten und beschließt die Sitzung.