



NLSstBV

*Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!*



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Nienburg
Bismarckstr. 39
31582 Nienburg

B 215 – Verlegung zwischen Nienburg und Rohrsen

Ortsbegehung Begleitkreis am 23.04.2022

Handout zu den Vorträgen

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

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

1. Informationen zu Station 1 – Objektplanung und Lärmschutz

1.1 Stand der Objektplanung

Zur Entwicklung einer optimalen Linienführung der Ortsumfahrung wurden zunächst verschiedene Varianten untersucht, die sich an der Linienführung des Raumordnungsverfahrens orientieren. In den weiteren Arbeitsschritten wurden diese um weitere mögliche Alternativen ergänzt. Daraus resultierten insgesamt **13 Varianten**.

Die Linienführungen der Varianten wurden in den Zielfeldern Verkehr, Umweltverträglichkeit, Umfeld, Wirtschaftlichkeit bewertet. Innerhalb der Zielfelder erfolgte eine weitere Differenzierung in Bewertungsfeldern, die mit unterschiedlichen Gewichtungen in die Gesamtbewertung eingingen. Mit einer Sensitivitätsanalyse gestützt, hat sich aus den vorliegenden und intensiv geprüften 13 Varianten ein Variantenbündel aus **acht Varianten** herauskristallisiert.

Um einzelne Zwangspunkte besser bewerten zu können, wurden die Linienführungen dieser acht Varianten in jeweils vier zu betrachtende Teilbereiche aufgeteilt. Die Grenzen zwischen den Teilbereichen wurden dort gezogen, wo sich charakteristische Veränderungen in den Linienführungen ergeben. Die Teilbereiche wurden ebenfalls hinsichtlich der vier Zielfelder bewertet. Aus der anschließenden Kombination verschiedener Teil-Linienführungen konnte die **Variante 2** ermittelt werden, welche die Vorteile unterschiedlicher Linienführungen zusammenfasst und somit in den weiteren Untersuchungen vertiefend betrachtet wird.

Ergänzend werden zwei weitere Linienführungen näher untersucht, die sich an der raumordnungsfestgelegten Linienführung orientieren und lediglich im Bereich des Waldstücks östlich der Wölper Burg an der Celler Straße unterscheiden. Während die **Variante 1a** um das Waldstück herumführt, wird das Waldstück in der **Variante 1b** durchschnitten (s.Übersichtskarte und Information zu Station 3).

1.2 Grundlagen Lärmschutz

Grundlage der schalltechnischen Untersuchungen ist das Bundesimmissionsschutzgesetz sowie die daraus folgenden Verordnungen und Richtlinien.

- Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS19

Auf Basis der optimalen Linienführung der Ortsumfahrung erfolgen schalltechnische Untersuchungen mit dem Ziel der Ermittlung möglicher Lärmbelastungen auf schutzwürdige Nutzungen im Bereich der zu planenden Ortsumfahrung.

Der Untersuchungsraum sowie die zukünftige Linienführung der Ortsumfahrung werden in einem dreidimensionalen Modell erfasst.

Auf der Grundlage der prognostischen Verkehre erfolgt eine Berechnung der zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen und den Auswirkungen auf die schutzwürdigen Nutzungen, sowie ein Vergleich mit den in der 16. BImSchV, §2 genannten Immissionsgrenzwerten.

Im Ergebnis dieser Berechnungen und im Falle einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte, werden notwendige Lärmschutzmaßnahmen mit dem Ziel der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) der Verkehrslärmschutzverordnung dimensioniert und abgestimmt.

Sollte durch die Trassenführung grundsätzlich keine Vermeidung der Beeinträchtigung schutzwürdiger Bereiche möglich sein, verbleiben Schallschutzmaßnahmen aktiver und passiver Art.

Zum Beispiel:

- Lärmindernde Fahrbahnbeläge
- Lärmschutzwall
- Lärmschutzwall mit aufgesetzter Wand
- Lärmschutzwall mit Stützmauer
- Steilwall
- Lärmschutzwand
- Passive Lärmschutzmaßnahmen

Welche Maßnahmen an der Straße umgesetzt werden können, hängt von den örtlichen Gegebenheiten (z.B. Topographie, straßennahe Bebauung) und einer wirtschaftlichen Abwägung ab.

Nicht immer ist es möglich, nur mit aktiven Maßnahmen die Einhaltung der IGW zu gewährleisten. Eine Ausnahme ist dann gerechtfertigt, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG).

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz, Lärmschutzfenster, schalldämmte Lüfter, etc.) dem Grunde nach. Hierzu legt die „Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV)“ die Art und den Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest.

1.3 Verfahrensweise

Zur Ermittlung der notwendigen passiven Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungen werden im Rahmen einer Ortsbegehung alle entschädigungsrelevanten Bereiche bestimmt und die betroffenen Gebäude oder Gebäudeteile bauakustisch erfasst. In einem Berechnungsverfahren werden die notwendigen Verbesserungen der Außenbauteile ermittelt und dem Eigentümer:innen mitgeteilt. Der Rahmen der Umsetzung der passiven Maßnahmen und der anfallenden Entschädigungszahlungen werden in einer Vereinbarung zwischen Eigentümer und Vorhabensträger konkretisiert und nach Umsetzung der baulichen Maßnahmen geprüft und entschädigt.

Bei Überschreitung des zutreffenden Immissionsgrenzwertes am Tage kann eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen wie Balkone, Loggien und Terrassen sowie unbebauten Außenwohnbereichen in Frage kommen.

2. Informationen zu Station 2: Schwerpunkte der UVS

2.1 Was ist ein Verfahren gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)?

Es gibt kein eigenständiges Planverfahren gemäß UVPG. Verfahrensschritte des UVPG werden an unterschiedliche Genehmigungsverfahren „angehängt“, wenn erhebliche Umweltauswirkungen durch ein Vorhaben zu erwarten sind.

2.2 Wann ist ein UVP-Verfahren erforderlich?

Hierzu gibt es einen Katalog mit UVP-pflichtigen Projekten (= Anlage 1 des UVPG). Diese Projekte überschreiten die im UVPG definierten Kenngrößen, die automatisch eine UVP-Pflicht auslösen. In Anlage 1 sind auch Projekte enthalten, für die zunächst zu prüfen ist, ob diese einer UVP-Pflicht unterliegen.

Bei der OU Nienburg handelt es sich um den „Bau einer neuen vier- oder mehrstreifigen Bundesstraße, die eine Länge von 5 km oder mehr aufweist“. Gemäß Anlage 1 UVPG ist dies ein UVP-pflichtiges Vorhaben.

2.3 Was bedeutet dies z.B. für die Beteiligung Dritter?

Ein UVP-Verfahren beinhaltet immer eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen und der Möglichkeit Stellungnahmen dazu abzugeben, die seitens des Vorhabenträgers beantwortet werden. Der separate UVP-Bericht erleichtert die Übersicht zu allen umweltrelevanten Aspekten des Planverfahrens, da diese nicht mehr nur verteilt in den Gutachten und Planungsbeiträgen zu finden sind.

UVP-pflichtige Vorhaben sind online im sogenannten UVP-Portal des Bundes und der Länder zu veröffentlichen. Die für die Planung zuständigen Behörden müssen diese Informationen für das Portal zur Verfügung stellen.

2.4 Welche Planungsbeiträge wird es durch das UVP-Verfahren für die Ortsumfahrung Nienburg geben?

- Unterrichtung zum Untersuchungsrahmens gemäß § 15 UVPG (Scoping) zu einem möglichst frühen Zeitpunkt im Planungsablauf. Abstimmung u.a. dazu welche Gutachten erforderlich sind, welche Methoden anzuwenden sind, welchen räumlichen Umgriff die Untersuchungen haben werden und ob es weitere zu berücksichtigende Datenquellen / Informationen gibt.
- Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), hier aktuell: Variantenvergleich im Rahmen der Voruntersuchung zur Straßenplanung der OU Nienburg. Ziel ist es, die aus Umweltsicht verträglichste Variante zu ermitteln.
- Ggf. einzelne kleinere Variantenbetrachtungen aus Umweltsicht im Zuge der Entwurfsplanung, z.B. bei unterschiedlichen Lösungsmöglichkeiten für Anschlussbauwerke (z.B. Anschluss B 215 / B 214)
- UVP-Bericht als separate Unterlage, in der alle umweltrelevanten Sachverhalte zusammenfassend und allgemeinverständlich dargestellt werden. Die Anforderungen an den Inhalt des UVP-Berichts sind in § 16 UVPG definiert. Der UVP-Bericht ist Teil der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen.

2.5 Was wird in der Umweltverträglichkeitsstudie / Variantenvergleich (UVS) wie betrachtet?

Im Rahmen einer UVS wird die zu betrachtende „Umwelt“ in sogenannte „Schutzgüter“ unterteilt, die dann zunächst separat betrachtet und bewertet werden. Jedes Schutzgut fließt mit einer definierten Gewichtung in die Gesamtbewertung ein (Hervorhebung = i.d.R. höhere Gewichtung)

Schutzgüter gemäß UVPG sind:

- **Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit**
- **Schutzgüter Tiere / Pflanzen / biologische Vielfalt**
- Schutzgüter Fläche und Boden
- Schutzgut Wasser
- Schutzgüter Luft und Klima
- Schutzgut Landschaft
- Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- zudem werden die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern betrachtet.

Ziel ist es eine Vorzugsvariante aus Umweltsicht zu ermitteln. Das Ergebnis der UVS fließt dann in die Abwägung einer Vorzugsvariante unter Berücksichtigung aller Planungsziele ein. Die Gesamtabwägung muss nicht zwangsläufig zu Gunsten der **aus Umweltsicht besten Variante ausfallen**.

2.6 Welche Besonderheiten gibt es bei der aktuellen UVS?

- Eine Vorauswahl zur Lage des Linienkorridors östlich von Nienburg ist bereits durch das Raumordnungsverfahren getroffen worden.
- Die in der UVS miteinander zu vergleichenden Varianten werden vermutlich eher geringe Unterschiede zueinander aufweisen.

3. Informationen zu Station 3: Spannungsfeld Mensch & Umwelt

Im Verlauf der Begehung sind Hinweise zu besonderen, naturnahen Strukturen / Lebensräumen am Wegesrand vorgesehen. Eine kurze Charakterisierung der vorhandenen Biotop / Lebensräume wird ergänzt durch Hinweise zur Fauna. Im Nahbereich befinden sich verschiedene Untersuchungsflächen und geeignete Habitatstrukturen z.B. für Reptilien, Amphibien, Libellen, Totholz bewohnende Käferarten und Brutvögel (siehe Begehungsplan).

Außerdem ist eine gemeinsame (überschlägige) Betrachtung der möglichen Trassenverläufe in dem Abschnitt zwischen Wölper Burg und dem Waldbereich vorgesehen. Da weder ein baulicher Eingriff in das Bodendenkmal der Wölper Burg, noch in den geschlossenen Waldbereich des LSG „Krähe“ (südöstlich des vorhandenen Wirtschaftsweges) realistisch ist, befindet man sich hier an einer Engstelle des Trassenverlaufs.

3.1 Variante 1a

Bei maximaler Schonung des betroffenen Wäldchens rückt die Trasse in unmittelbare Nähe der Wölper Burg sowie an die nördlich und westlich anschließende Wohnbebauung heran. Auch die Wölpe-Niederung und die westlich an das Wäldchen grenzenden Biotop (Feldhecken, Ruderalfluren, Acker, Waldrand) sind stärker betroffen, jedoch im Vergleich zum Wald von geringerer Wertigkeit. Zudem könnte ein Umbau der Stromtrasse erforderlich werden, dessen Eingriffsumfang aktuell noch nicht bekannt ist.

3.2 Variante 1b

Die das Wäldchen in der Mitte durchquerende Variante schont eher die weiter westlich liegenden Strukturen und die Wohnbebauung. Von dem betroffenen Wald würden aber voraussichtlich keine funktional relevanten Bereiche verbleiben.

3.3 Variante 2

Die am Verlauf des Wirtschaftsweges orientierte Variante führt ebenfalls zu einer Zerschneidung der Waldstrukturen. Es ist dabei jedoch denkbar, dass der nordwestlich liegende Waldbereich erhalten werden kann, obwohl dieser dann einen vom Waldverbund isolierten Teil darstellt und ggf. mit einem beeinträchtigten Boden-Wasser-Haushalt zu rechnen ist. Der verbleibende Waldteil würde aber als optische Abschirmung in Richtung Wölper Burg / Nienburg dienen. Der Trassenverlauf wäre in Bezug auf die Engstelle maximal von der Wölpe bzw. der Wohnbebauung abgerückt.