



**NLStBV**

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



Niedersachsen

# Dialogforum Westschnellweg 3. Sitzung

10. September 2025, Hannover

# Begrüßung und Rückblick



# Agenda

## 3. Sitzung des Dialogforums Westschnellweg



### TOP

1. Begrüßung und Rückblick
  2. Vertiefter Blick auf die Empfehlungen des Bürgerrates
  3. Entwicklung von Variantenvorschlägen unter Einbezug der Empfehlungen des Bürgerrates in Kleingruppen
- Pause – Zeit für Austausch*
4. Zusammenfassung im Plenum
  5. Sonstiges
  6. Abschluss und Ausblick

# Ebenen der Diskussion



## Gesellschaftliche Ebene

u.a. Grundsätze und Empfehlungen zu Verkehr und Mobilität, Klimawandel und Klimaschutz, Stadtleben, Grünflächen & Mensch, Umwelt-/Naturschutz  
Zuständiges Gremium: **Bürgerrat**



## Politische Ebene

u.a. rechtliche u. technische Vorgaben, Bedarfsplan, Gesetze  
Zuständige Adressaten: BMDV, **MdBs**, MW, **MdLs**, Region, LHH



## Konkrete Planungsebene

u.a. Variantenfindung/-untersuchung, Straßenquerschnitt, Bauablauf, Multi-modalität, Radverkehr, Umwelt, Befassung mit Empfehlungen des Bürgerrates  
Zuständiges Gremium: **Dialogforum**

# Vertiefter Blick auf die Empfehlungen des Bürgerrates



# Genese der Bürgerratsempfehlungen

- Dritte Sitzung des Bürgerrats: Ausformulierung der Empfehlungen auf Basis der vorangegangenen Sitzungen
- Arbeit des Redaktionsteams
- Gemeinsamer Abschluss mit finalen Empfehlungen und Zustimmungsabfrage
- Entstanden aus vier Themengebieten:

Mobilität und  
Verkehrswende

Umwelt- und  
Klimaschutz

Stadtgestaltung und  
Lebensqualität

Steuerung und  
Planung

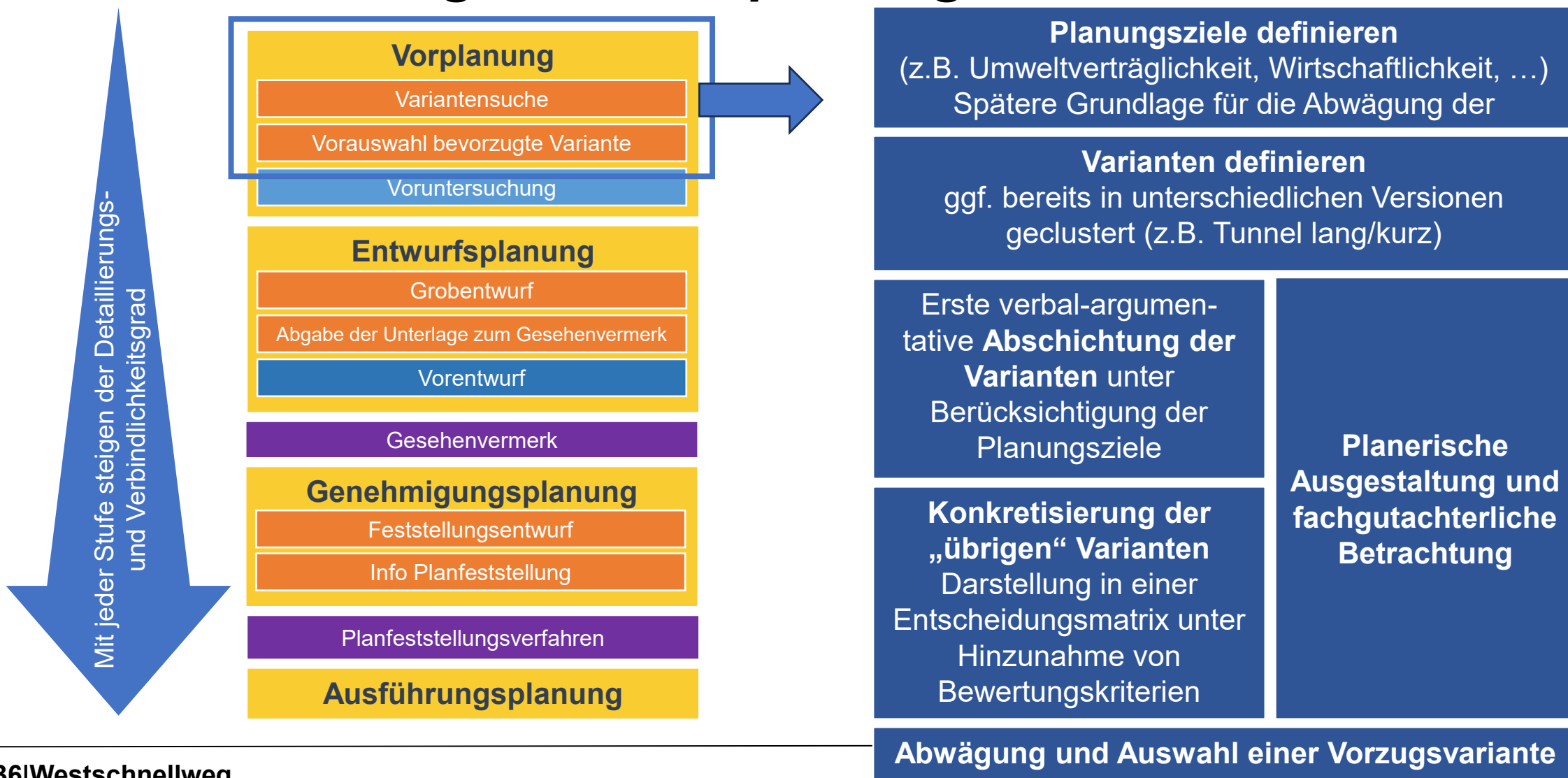
Entwicklung von Variantenvorschlägen  
unter Einbezug der Empfehlungen des  
Bürgerrates in Kleingruppen



# Vorplanung

Die Planungsstufe Vorplanung dient der Entscheidung über die weiterzuverfolgenden **Lösungsmöglichkeiten** im Hinblick auf die Trassen- oder Standortvarianten eines Straßenbauvorhabens. In dieser Planungsstufe sind die verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Aspekte von Linienvarianten und im Sinne einer integrierten Planung deren Auswirkung auf die Umwelt zu **ermitteln** und zu **beurteilen**.

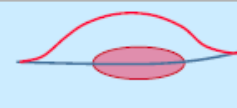
# Variantenfindung in der Vorplanung



# Variantenfindung in der Vorplanung

- Strukturierung der Einflussgrößen in Ziele und Wertungskriterien
- Gewichtung der Einflussgrößen, Ziele und Wertungskriterien
- Auswahl und Gewichtung der Kriterien und Einflussgrößen ist immer abhängig von der jeweiligen Planungsaufgabe und ändert sich ggf. innerhalb eines Projekts abschnittsweise

Raumstrukturelle Wirkung	Verkehrliche Beurteilung	Entwurfs- und sicherheits-technische Beurteilung	Umweltverträglichkeit	Wirtschaftlichkeit
Raum- und Siedlungsstruktur	Verkehrswirksamkeit	Verkehrssicherheit	Schutzgut Mensch	Kosten
Natur- und Landschaft	Verkehrsqualität	Trassierung in Lage und Höhe	Schutzgut Tiere und Pflanzen	Baugrund
Erholung	Erreichbarkeit	Knotenpunktgestaltung	Schutzgut Boden	Besond. Bauwerke
Landwirtschaft	Sonstiges	Querschnittgestaltung	Schutzgut Wasser	Flächenbedarf
Forstwirtschaft		Sonstiges	Schutzgut Klima	Sonstiges
Rohstoffgewinnung			Schutzgut Luft	
Wasserwirtschaft			Schutzgut Landschaftsbild	
Energie			Schutzgut Kultur- und Sachgüter	
Bauleitplanung			Vernetzung	
Sonstiges			Sonstiges	i. d. R. in den Kosten enthalten



Gru  
Variant

Nr.	Ziel	Gewicht	Bewertungskriterium	Gewicht	Einflussgröße	Bewertung der Varianten					
						V2		V3		V4	
						Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
1	Raumstrukturelle Wirkung										
1.1		4%	Raum- und Siedlungsstruktur	25%	Auswirkungen im bestehenden Straßen- und Wegenetz [-]	Wegenetz wird an zwei Stellen durchschnitten, Verlegung des Xwegs südlich, nördlich bleibt der Xweg als Sackgasse erhalten - die unterbrochenen Wegebeziehungen werden wieder vollständig hergestellt	+	Wegenetz wird an zwei Stellen durchschnitten, Verlegung des Xwegs südlich, nördlich bleibt der Xweg als Sackgasse erhalten - die unterbrochenen Wegebeziehungen werden wieder vollständig hergestellt	+	Wegenetz wird an einer Stelle durchschnitten, Unterführung des Xwegs - die unterbrochene Wegebeziehung wird wieder vollständig hergestellt	++
1.2				75%	Abstände zu Siedlungsflächen [m]	220 / 440 / 365	+	110 / 250 / 55	--	210 / 260 / 220	-
1.3		5%	Erholung	100%	Abstand zu einem bedeutenden Ausflugsziel [m]	313	++	320	++	140	-
1.4		11%	Landwirtschaft	34%	Anzahl beeinträchtigter Betriebe [-]	12	-	11	o	12	-
1.6				33%	Flächenverlust [ha]	29,73	+	28,98	++	32,56	--
1.7				33%	Zerschneidung landw. Flächen [m]	6554	-	6349	o	6638	--
2	Verkehrliche Beurteilung										
2.1		3%	Erreichbarkeit	50%	Reisezeit [min]	10,13	+	10,23	+	10,57	-
2.2				50%	Streckenlänge [m]	4852	+	5009	o	5164	-
2.3		7%	Knotenpunktgestaltung	100%	entsprechend der Hauptströme im KP [-]	nach den vorliegenden Prognoseverkehrszahlen entspricht die grundsätzliche Gestaltung des Knotenpunktes nicht der Hauptverkehrsbeziehung (Ortsumgehung West - Zubringer); 35 % (7.300 Kfz/24h) aller in den Knotenpunkt einfahrenden Fahrzeuge (20.700 Kfz/24h) befahren den Knotenpunkt über die durchgehende Hauptstrecke;	-	nach den vorliegenden Prognoseverkehrszahlen entspricht die grundsätzliche Gestaltung des Knotenpunktes der Hauptverkehrsbeziehung (Ortsumgehung West - Zubringer); 43 % (9.100 Kfz/24h) aller in den Knotenpunkt einfahrenden Fahrzeuge (20.700 Kfz/24h) befahren den Knotenpunkt über die durchgehende Hauptstrecke	+	nach den vorliegenden Prognoseverkehrszahlen entspricht die grundsätzliche Gestaltung des Knotenpunktes der Hauptverkehrsbeziehung (Ortsumgehung West - Zubringer); 43 % (9.100 Kfz/24h) aller in den Knotenpunkt einfahrenden Fahrzeuge (20.700 Kfz/24h) befahren den Knotenpunkt über die durchgehende Hauptstrecke	+
3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung										
3.1		12%	Verkehrssicherheit	50%	Änderung der Streckencharakteristik auf der durchgehenden Strecke [ja/nein]	ja	-	nein	++	nein	++
3.2				25%	Überholfahrstreifenkonzept [-]	nicht durchgehend	-	durchgehend	++	durchgehend	++
3.3				25%	Knotenpunktgestaltung [-]	Einfädelaugung in Kombination mit einer Fahrstreifenaddition (Überholfahrstreifen)	+	Überholfahrstreifen liegt in enger Rechtskurve (R = 500 m) mit gleichzeitiger Einfahrt (über Einfädelaugungsstreifen)	-	Überholfahrstreifen liegt in enger Rechtskurve (R = 500 m) mit gleichzeitiger Einfahrt (über Einfädelaugungsstreifen)	-
3.4		10%	Trassierung in Lage und Höhe	20%	Min. Radius der Hauptstrecke [m]	650	+	500	o	500	o
3.5				20%	Relativtrassierung auf der Hauptstrecke eingehalten [ja/nein]	ja	++	ja	++	nein	-
3.6				20%	Anzahl Verwindungsbereiche [-]	5	-	2	++	5	-
3.7				40%	Trassierung untergeordneter Straßen [-]	dies und das	o	dies und das	+	dies und das	+
4	Umweltverträglichkeit										
4.1		9%	Schutzgut Mensch	100%	Anzahl Gebäude mit Überschreitung Orientierungswerte DIN 18005 [-]	44	o	49	-	39	+
4.2		6%	Schutzgut Tiere und Pflanzen	33%	Überprägung von Wallhecken [m]	950	o	1010	-	1100	--
4.3				34%	Überprägung geschützter Biotope [ha]	0,0366	-	0,14	--	0,024	o
4.4				33%	Verlust wertvoller Biotoptypen [ha]	5,29	--	3,99	o	5,09	--
4.5		5%	Schutzgut Boden	100%	Inanspruchnahme von Böden besonderer Bedeutung [ha]	14,37	-	12,27	o	15,46	--
4.6		3%	Schutzgut Landschaftsbild	34%	Beeinträchtigung Landschaftsbild und Erholungsfunktion hoher Bedeutung [ha]	293	o	307	o	307	-
4.7				33%	Inanspruchnahme/Zerschneidung Wallheckenlandschaft [m]	950	o	1010	-	1100	--
4.8				33%	Verlängerung radweggebundener Erholungsnutzung [m]	2860	o	4270	--	3920	--
4.9		6%	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	50%	anlagebedingte Inanspruchnahme archäologischer Potenzialflächen [ha]	1,45	o	1,47	o	1,54	-
4.10				25%	mögliche baubedingte Beeinträchtigung archäologischer Potenzialflächen [ha]	21,8	o	21,8	o	22,2	-
4.11				25%	Entfernung zum Baudenkmal [m]	276	o	288	o	112	-
4.12		1%	Schutzgüter Klima / Luft	100%	Inanspruchnahme/Zerschneidung Wallhecken [m]	950	o	1010	-	1100	--
5	Wirtschaftlichkeit										
5.1		15%	Kosten	67%	Baukosten [Mio. €]	13,8	++	14,2	+	16,3	--
5.2				33%	Unterhaltungskosten [Mio. €/25a]	9,4	++	9,7	++	11,2	--
5.3		3%	Bauwerk Y	67%	Kreuzungswinkel [gon]	82	+	86	+	44	--
5.4				33%	Länge [m]	74	+	75	+	110	-
6	Gesamtbewertung	100%					o		+		-

# Planungsgrundsätze der NLStBV

- ❖ wir halten uns an **geltendes Recht**, z.B. Sicherheitsvorschriften nach § 4 FStrG (Bundesfernstraßengesetz)  
→ *Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, Umweltverträglichkeit*
- ❖ wir beachten **fachliche Randbedingungen** (Hochwasserschutz, Geologie, Natur- und Umwelt)  
→ *Verkehrliche Beurteilung, Umweltverträglichkeit, Entwurfs u. sicherheitstechnische Beurteilung*
- ❖ wir planen nach den allgemein anerkannten **Regeln der Technik** und den aktuellen **Verkehrszahlen**  
→ *Verkehrliche Beurteilung*
- ❖ wir sind an die Grundsätze von Sparsamkeit und **Wirtschaftlichkeit** gebunden → *Wirtschaftlichkeit*
- ❖ wir müssen ein leistungsfähiges Schnellwegesystem erhalten und die Brücken ersetzen  
→ *Verkehrliche Beurteilung, Entwurfs- u. sicherheitstechnische Beurteilung*
- ❖ wir führen ein **transparentes** Planungsverfahren mit sachlichen und faktenbasierten **Abwägungsentscheidungen** durch  
→ *Verkehrliche Beurteilung, Entwurfs- u. sicherheitstechnische Beurteilung*

# Wir sind offen für...

- ❖ die Gestaltung des **Straßenraums** → *Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit*
- ❖ integrierte **Radverkehrskonzepte**  
→ *Verkehrliche Beurteilung, Umweltverträglichkeit, Raumstrukturelle Wirkung*
- ❖ **Multimodalität** - Anschluss an und Verknüpfung anderer, innerstädtischer Mobilitätsformen  
→ *Verkehrliche Beurteilung, Umweltverträglichkeit, Raumstrukturelle Wirkung*
- ❖ städteplanerische Möglichkeiten/ Nutzung des **Umfelds**  
→ *Raumstrukturelle Wirkung, verkehrliche Beurteilung, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit*
- ❖ Empfehlungen im Kompetenzbereich von Stadt und Region
- ❖ Abwägungen zum Umfang von baubedingten Beeinträchtigungen
- ❖ die **Gestaltung** der Bauwerke/ Brücken → *Raumstrukturelle Wirkung, Wirtschaftlichkeit*
- ❖ ...

# Kleingruppenarbeit: Arbeitsweise & Ablauf

- **Aufteilung in 3 Gruppen** (siehe Farbmarkierung auf Namensschild)
- **Arbeitsphase** – Sammeln von Variantenvorschlägen und Hinweisen zum Planungsraum Ca. 60 Minuten
  - *Welche (Teil-)Varianten sollten aus Ihrer Sicht im Laufe des Planungsprozesses geprüft werden? Versuchen Sie, dabei die Empfehlungen des Bürgerrates und den Rahmen der Planung zu berücksichtigen.*
  - *Welche Punkte im Raum sollten besonders beachtet werden oder sind von besonderer Wichtigkeit?*
  - *Was sind die wichtigsten Diskussionspunkte? Welche Zielfelder können Sie sich für die Abwägung vorstellen und was sind die Vor- und Nachteile daran?*
- **Kurze Pause** Ca. 15 Minuten
- **Rückkehr ins Plenum** und Besprechung der Ergebnisse Ca. 30 Minuten



**NLSstBV**

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



**Pause**



# Zusammenfassung im Plenum



# Sonstiges



# Abschluss und Ausblick



# Ausblick

**1. Sitzung  
Bürgerrat**

Ende Januar

**2. Sitzung  
Bürgerrat**

Ende Februar

**3. Sitzung  
Bürgerrat**

Ende März

**Übergabe der  
Empfehlungen**

Anfang Juli

Wir stehen hier



**1. Sitzung  
Dialogforum**

Donnerstag,  
06. Februar 2025

**2. Sitzung  
Dialogforum**

Freitag,  
14. März 2025

**3. Sitzung  
Dialogforum**

Mittwoch,  
10. September 2025

**4. Sitzung  
Dialogforum**

Zum Jahreswechsel