



B 218 Ausbau mit Grunderneuerung zwischen Ueffeln und Hesepe

Betr.-km 25,269 bis Betr.-km 20,535

Bau-km 10+000 bis Bau-km 14+734



Ablaufschema Entwurfsplanung





Planungsauftrag

Bestandsaufnahme Mängelanalyse

Raumordnerische Funktion erreicht?

Nutzungsansprüche werden mit hoher
Verkehrssicherheit umgesetzt?

Angemessene Verkehrsqualität vorhanden?

Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer?

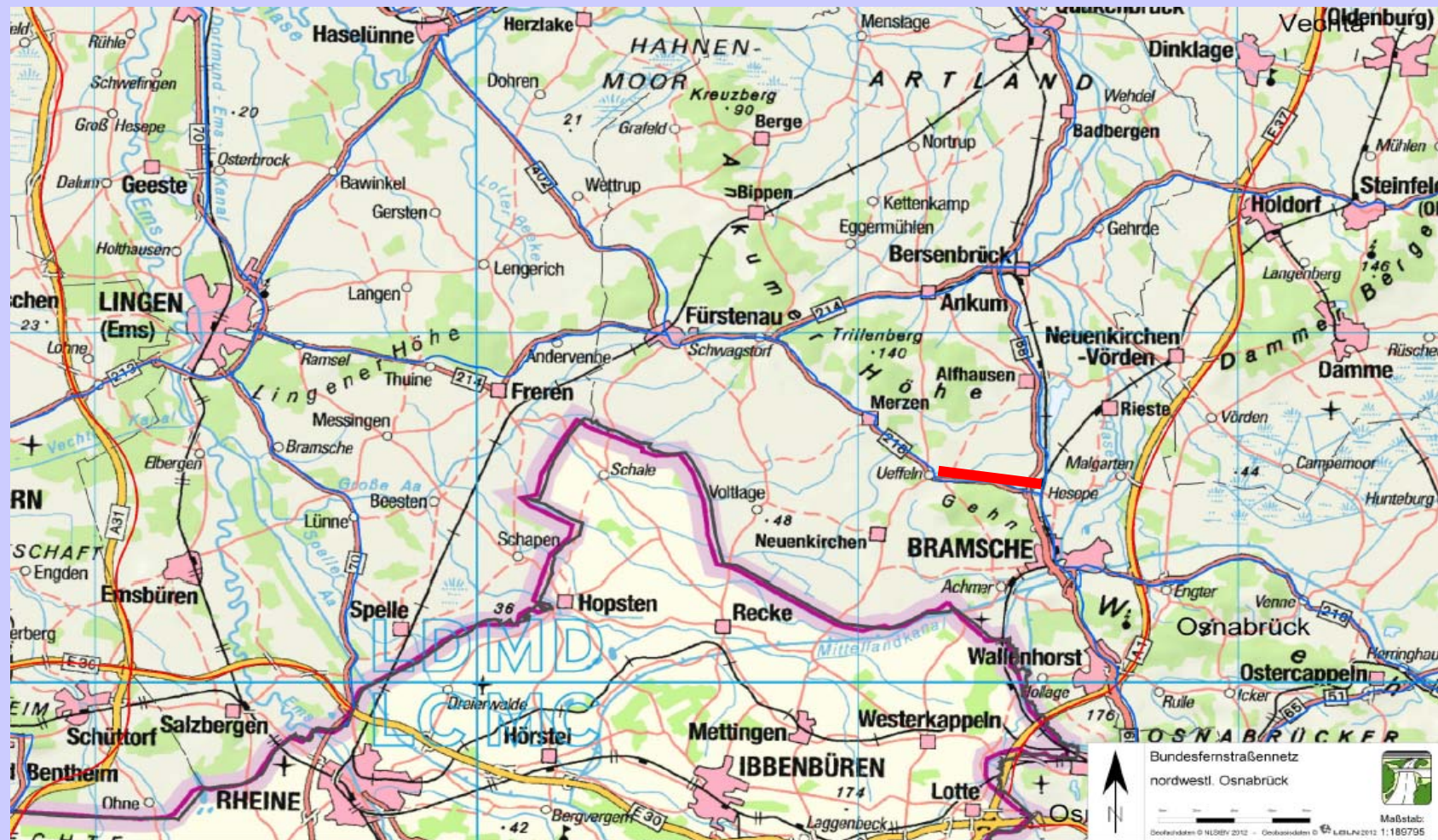
Ist ein kostengünstiger Betrieb möglich?





Planungsauftrag

Raumordnerische Funktion





Planungsauftrag

Raumordnerische Funktion

Forderung nach einer qualitativen Aufwertung der B 218

**Forderung des Grundzentrums Fürstenau nach besserer Anbindung
(Untersuchung LK OS)**

Verbesserung der Anbindung der Region östliches Emsland erforderlich

**Der Bund hat auf die Bedeutung der B 218 reagiert
Aufnahme der Ortsumgehungen Ueffeln u. Merzen in den Bundesverkehrswegeplan**

Weitere Verbesserungen im Zuge der freien Strecke sind notwendig



Planungsauftrag

Bestandsaufnahme Mängelanalyse

Raumordnerische Funktion erreicht?



nein

Nutzungsansprüche werden mit hoher
Verkehrssicherheit umgesetzt?



Angemessene Verkehrsqualität vorhanden?

Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer?

Ist ein kostengünstiger Betrieb möglich?



Planungsauftrag

Verkehrliche Bedeutung des Streckenzuges

Verkehrsbelastung gemäß Verkehrszählung 2010

DTV _{w 2010} **6.806 Kfz/24/h**

Güterverkehrsanteil **21,3 %**

Schwerverkehrsanteil **17,4 %**

Vergleich der B 218 mit den übrigen Bundesstraßenabschnitten im LK OS.

Die Baustrecke belegt bei diesem Vergleich den Rang 7 von insgesamt 36 Abschnitten

Durch diese Rangstufe wird die Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung deutlich unterstrichen



Planungsauftrag

Vergleich der SV-Anteile

lfd. Nr.	Str	TKZST	Fahrstr.	dtvw kfz10	DTVPV w	DTVGV w	DTVSV w	P GV	P SV	Lage
1	B 214	34130435	2	5395	3694	1701	1554	31,5%	28,8%	B218 – L74 Schwagstorf – Ankum
2	B 214	34140437	2	4484	3248	1236	1044	27,6%	23,3%	L107 – L75 BSB – Badbergen
3	B 214	33140492	2	5754	4368	1386	1236	24,1%	21,5%	L75 – AS Holdorf
4	B 218	35120445	2	4944	3805	1139	1035	23,0%	20,9%	B214 – L70
5	B 68	34130421	2	4962	3525	1437	992	29,0%	20,0%	OU BSB
6	B 51	35150401	2	4767	3702	1065	850	22,3%	17,8%	L80 – NRW nördl. Bohmte
7	B 218	35130446	2	6806	5355	1451	1185	21,3%	17,4%	L70 – B68
8	B 214	34110433	2	5647	4477	1170	977	20,7%	17,3%	
9	B 214	34120434	2	10249	8351	1898	1723	18,5%	16,8%	
10	B 214	34130438	2	9417	7548	1869	1541	19,8%	16,4%	



Planungsauftrag

Vorh. Querschnitt / Unfallzahlen

- **Keine hindernisfreien Seitenräume bzw. keine Sicherungsmaßnahmen**
- **Im Mehrjahresmittel 20 Unfälle/Jahr (u.a. viele Wildunfälle)**

Die Anforderungen des gültigen Regelwerks werden nicht erfüllt



Planungsauftrag

Bestandsaufnahme Mängelanalyse

Raumordnerische Funktion erreicht?



nein

Nutzungsansprüche werden mit hoher
Verkehrssicherheit umgesetzt?



nein

Angemessene Verkehrsqualität vorhanden?



Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer?

Ist ein kostengünstiger Betrieb möglich?



Planungsauftrag

Vorh. Querschnitt / Unfallzahlen

- **Vorh. Fahrbahnbreite bei 40 % der Baustrecke < 6,50 m (min. 5,90 m)**
- **Unzureichender Fahrbahnoberbau / Unebenheiten**
- **Räumliche Linienführung in Teilabschnitten ungünstig (Sichtverhältnisse)**

Die Anforderungen des gültigen Regelwerks werden nicht erfüllt



Planungsauftrag

Bestandsaufnahme Mängelanalyse

Raumordnerische Funktion erreicht?



nein

Nutzungsansprüche werden mit hoher
Verkehrssicherheit umgesetzt?



nein

Angemessene Verkehrsqualität vorhanden?



nein

Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer?



Ist ein kostengünstiger Betrieb möglich?



Planungsauftrag

Schwache Verkehrsteilnehmer

- Radweg in ausreichender Breite vorhanden
- erforderliche Trennstreifenbreiten sind vorhanden

Die Anforderungen des gültigen Regelwerks werden hinreichend erfüllt



Planungsauftrag

Bestandsaufnahme Mängelanalyse

Raumordnerische Funktion erreicht?



nein

Nutzungsansprüche werden mit hoher
Verkehrssicherheit umgesetzt?



nein

Angemessene Verkehrsqualität vorhanden?



nein

Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer?



ja

Ist ein kostengünstiger Betrieb möglich?





Planungsauftrag

Unterhaltung und Betrieb

- **Sehr hohe Aufwendungen für die Unterhaltung**
- **Extrem hohe Aufwendungen für Stabilisierungsmaßnahmen der Bankette**
- **Hohe Aufwendungen für die Freihaltung des Lichtraumprofils**
- **Im direkten Vergleich mit dem Abschnitt Merzen - Ueffeln ergeben sich unverhältnismäßig hohe Erhaltungskosten.**

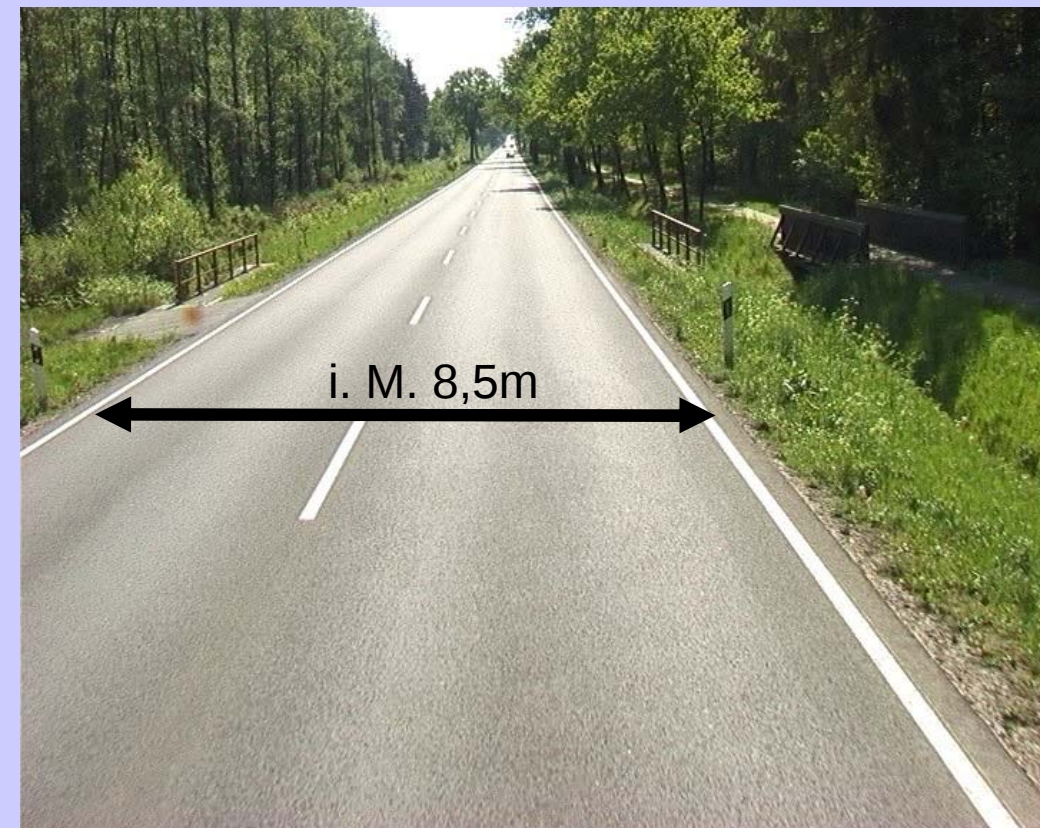


B 218, Vergleich der Abschnitte

Ueffeln - Hesepe



Merzen - Ueffeln





Planungsauftrag

Bestandsaufnahme Mängelanalyse

Raumordnerische Funktion erreicht?



nein

Nutzungsansprüche werden mit hoher
Verkehrssicherheit umgesetzt?



nein

Angemessene Verkehrsqualität vorhanden?



nein

Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer?



ja

Ist ein kostengünstiger Betrieb möglich?



nein

Die Mängel können nur durch einen Ausbau beseitigt werden!!!

→ Planungsauftrag erhalten am 03.06.2010



Vorplanung

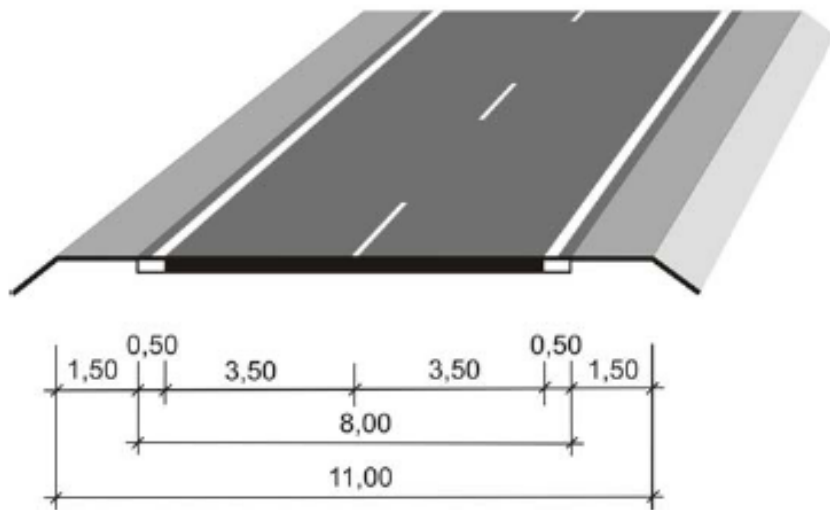
Regelwerke und relevante Randbedingungen

- **Anwendung der Richtlinien für die Anlage von Landesstraßen (RAL)**
- **Entwurfsklasse 3**
- **vorhandene Bebauung**
- **Vorhandene Schutzgebiete**
 - FFH Gebiet "Gehn"**
 - Landschaftsschutzgebiet "Wiehengebirge u. nördl. Osnabrücker Hügelland"**
 - Trinkwassergewinnungsgebiet „Thiene“**
- **vorhandener Alleebestand**

Erforderlicher Querschnitt

RQ 11 gem. RAL

Regelquerschnitt für Straßen der EKL 3



•Fahrzeugbreite	2,55m
•seitl. Bewegungsspielraum	<u>0,95m</u>
	3,50m

•Randstreifen	0,50m
---------------	-------



Bisherige Planungsschritte

- **Planungsauftrag erhalten (03.06.2010)**
- **Beginn der Vorplanung**
 - **Vorzugsvariante nördliche Verbreiterung**
- **1. Arbeitskreissitzung (AK) mit Trägern öffentlicher Belange (TöB) (16.11.2010)**
 - **Forderung nach alternativen Ausbausvarianten**



Variantenübersicht

Variante 1 (nördliche Verbreiterung)

Variante 2 (beidseitige Verbreiterung)

Variante 3 (Ausbau / Erhaltung)

Variante 4 (Trassenverlegung vor Hesepe)

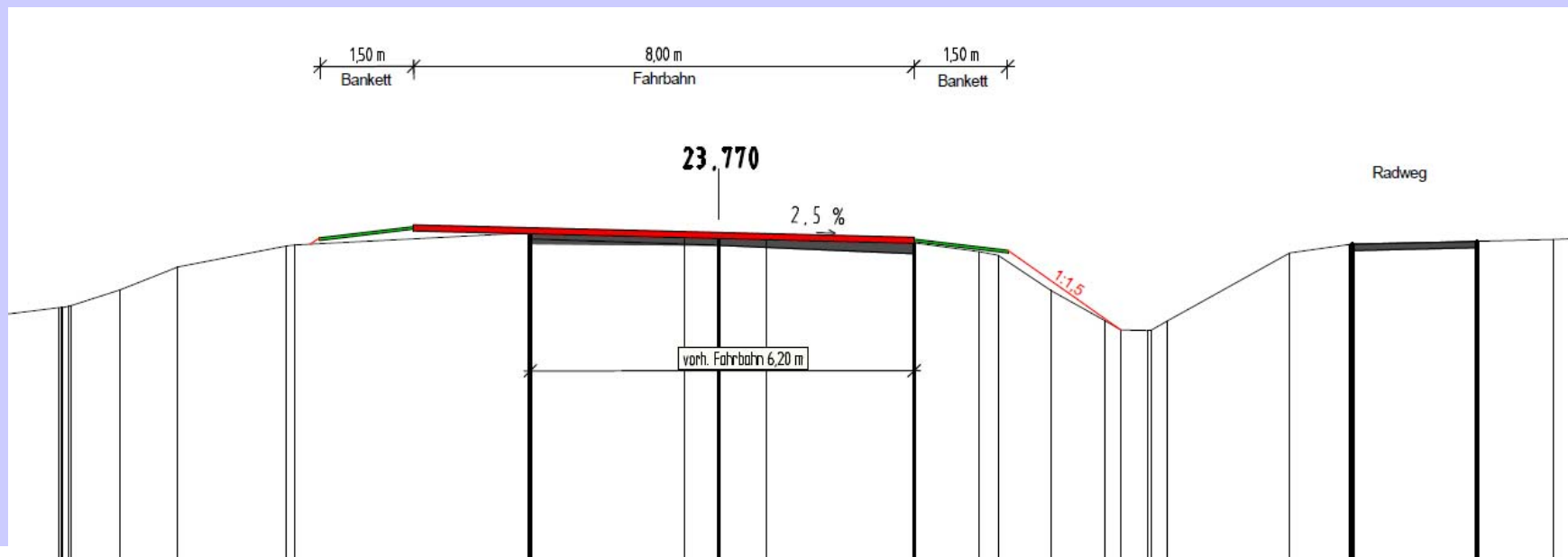
Variante 5 (Erhaltung)



Variante 1 (nördliche Verbreiterung)

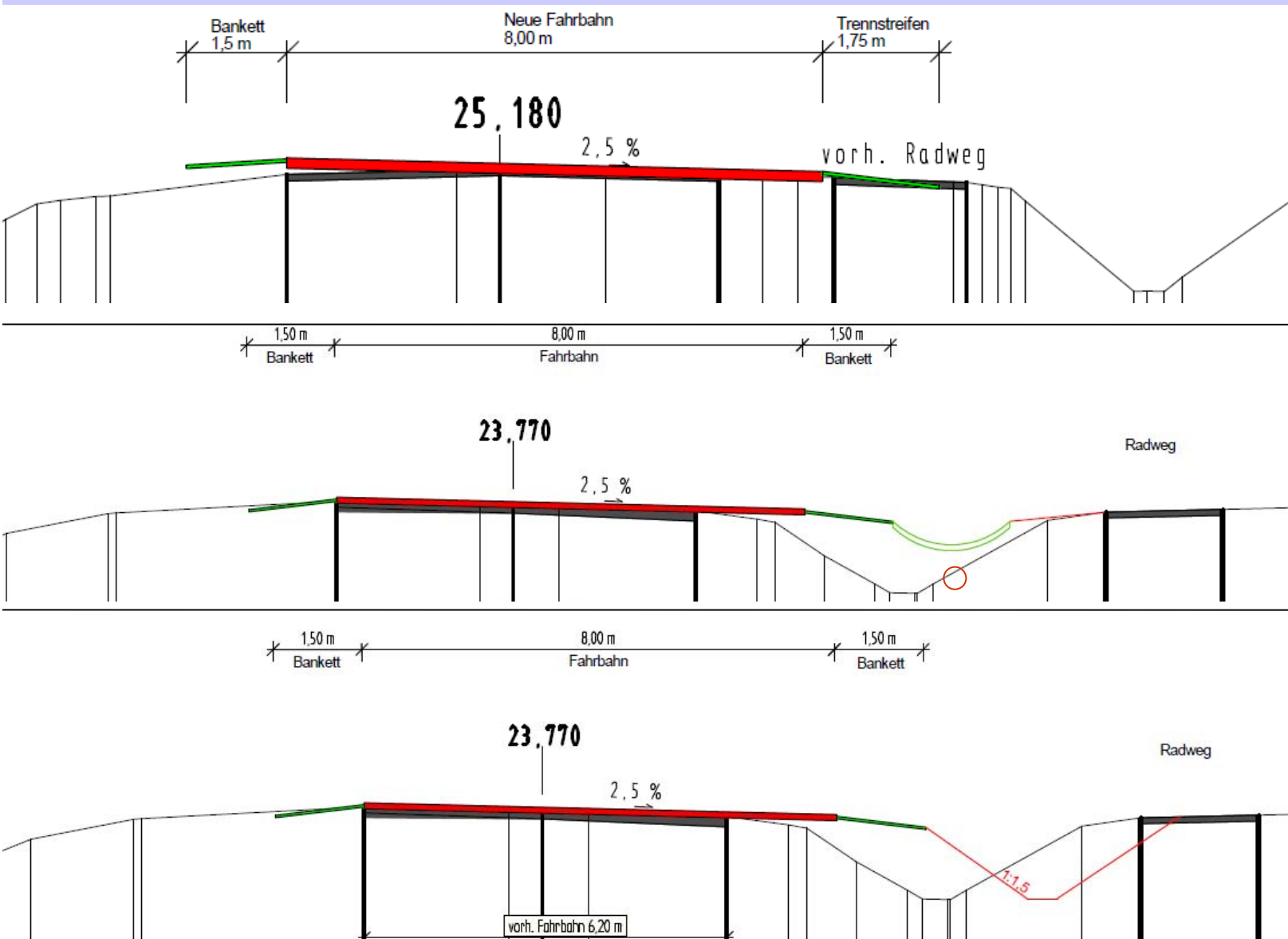
- Verbreiterung ausschließlich nach Norden
 - Graben und Radweg bleiben unverändert
 - zusätzliche Flächenversiegelung ca. 7.100 m²
 - Grunderwerb ca. 2.400 m²

	ohne Schutzplanken	mit Schutzplanken (ca. 3,7 km)
Baumfällungen	ca. 260 St.	ca. 90 St.





Südliche Verbreiterung

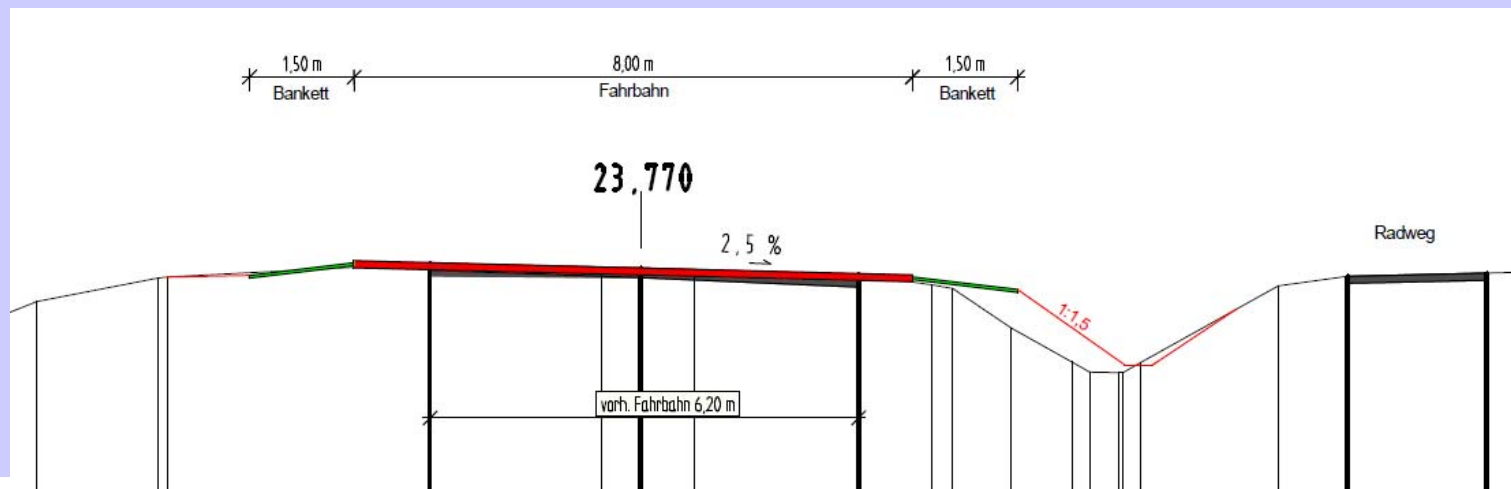




Variante 2 (beidseitige Verbreiterung)

- Anfang und Ende der Baustrecke Verbreiterung in nördl. Richtung
- Im Bereich der Gräben Verbreiterung möglichst südl. Richtung.
 - Anpassung und Reduzierung des Grabenprofils
 - Radweg bleibt unverändert
 - zusätzlich versiegelte Fläche ca. 7.100 m²
 - Grunderwerb ca. 1.200 m²

	ohne Schutzplanken	mit Schutzplanken (ca. 3,7 km
Baumfällungen	ca. 270 St.	ca. 70 St.



Variante 3

- Wie Variante 2 aber im Bereich Hesepe keine Verbreiterung

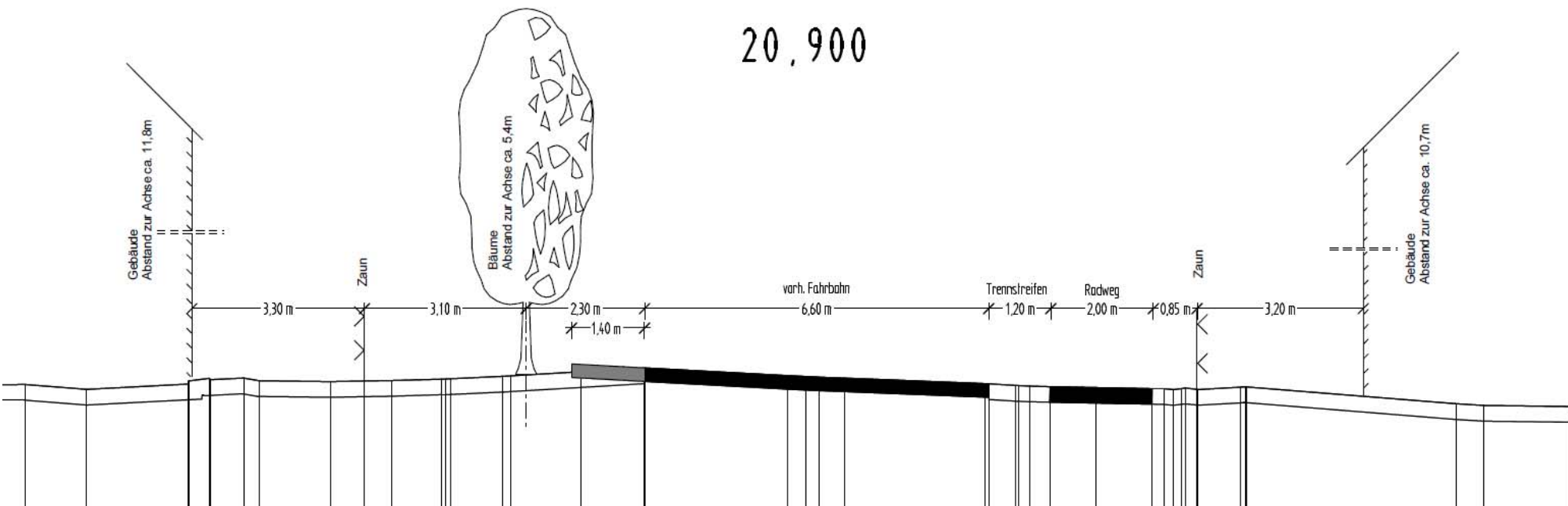




Variante 3 (Ausbau / Erhaltung)

- Wie Variante 2 aber im Bereich Hesepe keine Verbreiterung
 - Radweg bleibt unverändert
 - Zusätzlich versiegelte Fläche ca. 6.700 m²
 - Grunderwerb ca. 1.100 m²

	ohne Schutzplanken	mit Schutzplanken (ca. 3,7 km
Baumfällungen	ca. 230 St.	ca. 60 St.

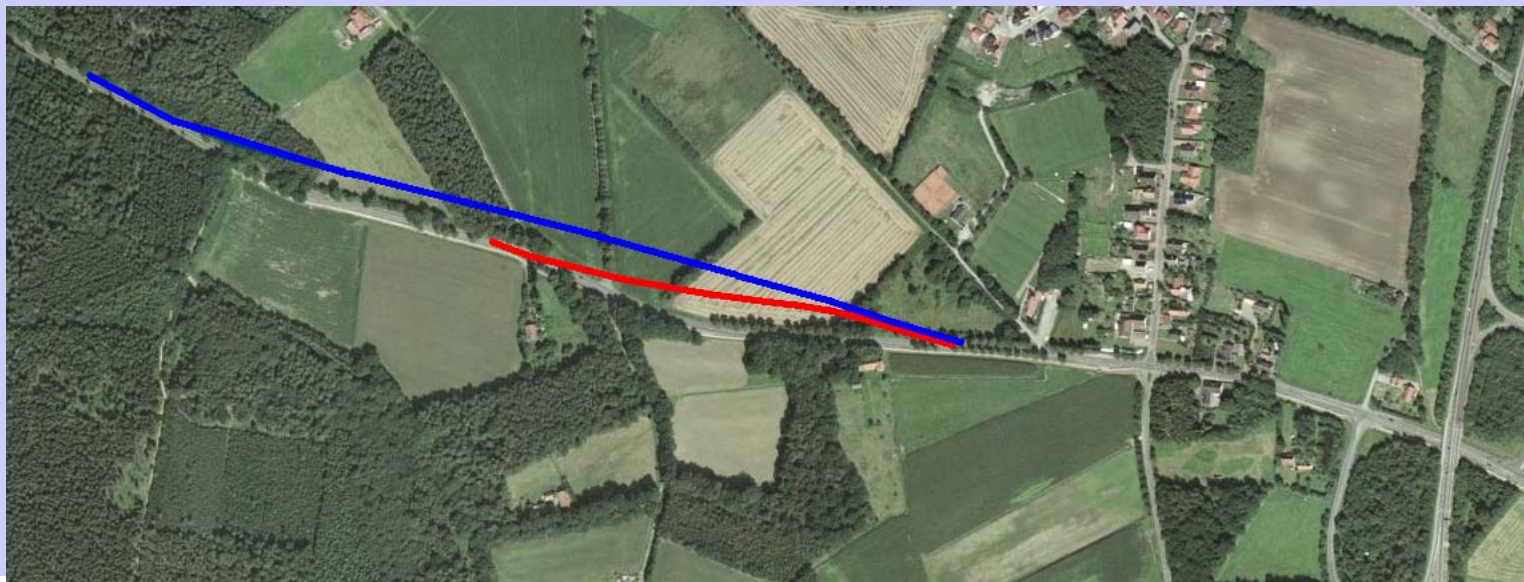




Variante 4 (Trassenverlegung im Bereich Hesepe)

- Wie Variante 2 aber mit Trassenverlegung zw. „Im Rehhagen“ und der Einfahrt zum Sportplatz
- Anpassung und Reduzierung des Grabenprofils
 - Radweg bleibt unverändert
 - Zusätzlich Versiegelte Fläche 9.700 m²
 - Grunderwerb ca. 6.300 m²

	ohne Schutzplanken	mit Schutzplanken (ca. 3,7 km
Baumfällungen	ca. 250 St.	ca. 70 St.





Variante 5 (Erhaltung)

- keine Verbreiterung → Deckensanierung
 - Graben und Radweg werden nicht angefasst
 - Keine zusätzlich zu versiegelnden Flächen
 - Kein Grunderwerb erforderlich
 - Alle Bäume bleiben erhalten
 - Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit bleiben unverändert



Variantenvergleich

	Variante 1 (nördl. Verbreiterung)	Variante 2 (beidseitige Verbreiterung)	Variante 3 (Ausbau/Erhaltung)	Variante 4 (Trassenverlegung)	Variante 5 (Erhaltung)
Verkehr					
Verkehrssicherheit	+	+	+	++	0
Verkehrsablauf, Fahrdynamik	++	++	++	++	0
Rang	2	2	2	1	5
Schutzgut Mensch, Tiere und Pflanzen					
Grunderwerb	0	+	+	--	+++
Schallschutz	0	0	0	0	-
Bewegung der Bodenmassen	0	-	-	---	+++
zusätzl. Versiegelte Flächen	-	-	0	--	+++
Baumfällungen	--	--	-	--	+++
Rang	3	3	2	5	1
Wirtschaftlichkeit					
Baukosten	+	0	+	---	+++
Erhaltungskosten	++	++	++	++	--
Lebensdauer der Deckschicht	++	++	++	++	-
Rang	1	3	1	5	3
Rangfolge / Empfehlung	2	3	1	5	4



Bisherige Planungsschritte

- **2. AK mit töB (18.01.2012)**
 - **Vorstellung der untersuchten Varianten**
 - **Variante 3 als Vorzugsvariante vorgestellt**
 - **Weitere Planungen erfolgen auf Grundlage der Variante 3**



Zusammenfassung Variante 3

- Verbreiterung erfolgt beidseitig, jedoch möglichst zur Südseite
- Bereiche mit Trennstreifen zw. Radweg und Fahrbahn → Verbreiterung aussch. nach Norden
- Teilweiser Ausbau → im Bereich Hesepe nur Sanierung
- Erhöhung des Sicherheitsaspektes durch den Einsatz passiver Schutzeinrichtungen und ggf. Wildschutzeinrichtungen
- Bei der Gradientenanpassung werden die Sicherheits- und Umweltbelange abgewogen
- Durch den Ausbau:
 - wird die raumordnerische Funktion erreicht
 - werden Nutzungsansprüche mit hoher Verkehrssicherheit umgesetzt
 - wird eine angemessene Verkehrsqualität geschaffen
 - wird ein kostengünstiger Betrieb gewährleistet



Weitere Vorgehensweise

- Konkretisierung des Straßenentwurfes und der Fachbeiträge:
 - Wassertechnik
 - Landschaftspflege
 - Schalltechnik
- Fertigstellung des Vorentwurfes Ende 2012



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!