

FRAGEN & ANTWORTEN

Häufig gestellte Fragen der Öffentlichkeit zur B 1 Ortsumgehung (OU) Burgstemmen – Mahlerten wurden nachfolgend zusammengestellt und beantwortet.

(Stand: 11.10.2023)

Planung und aktueller Stand

Wie läuft eine Planung ab?

Der Planungsprozess für Infrastrukturmaßnahmen unterteilt sich in klar definierte Abschnitte:

- *Vorplanung* (Variantenvergleich und Finden einer Vorzugsvariante)
- *Entwurfsplanung* (konkrete Ausarbeitung der Vorzugsvariante)
- *Genehmigungsplanung* (Erstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren)
- *Planfeststellungsverfahren* (förmliches Verwaltungsverfahren, dessen Beschluss beklagt werden kann)
- *Ausführungsplanung* (Erstellen der Unterlagen für den Bau)
- *Ausschreibung, Vergabe und Bau* (Beauftragung der Firmen und bauliche Umsetzung).



Entsprechend der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen sind die Ergebnisse der Vor- und Entwurfsplanung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) abzustimmen. Dies entscheidet auch nach Vorliegen der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses entsprechend der Haushaltssituation über die Finanzierung.

Derzeit befindet sich die NLStBV noch am Anfang des Projektes, in der sogenannten Vorplanung. Sie dient dazu, eine Variante zu finden, mit der weiter geplant werden soll (hier voraussichtlich die Variante Süd). Es schließt sich die Raumverträglichkeitsprüfung beim Landkreis Hildesheim an. In dieser Planungsstufe wird die raumordnerische Verträglichkeit geprüft und im Ergebnis die Vorzugsvariante festgelegt.

Wieso wird eine OU in Burgstemmen und Mahlerten geplant?

Seit Mitte der 1970er-Jahre legt der Bund einen verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturplan vor, den so genannten Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Er legt die Dringlichkeit von Projekten fest, berücksichtigt die zur Verfügung stehenden Mittel und setzt Prioritäten für Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand. Auf der Grundlage des von der Bundesregierung aufgestellten BVWP beschließt der Bund den "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen". Dieser ist Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes. Seine Änderung würde eine Gesetzesänderung erfordern. Mit dem Bedarfsplan 2016 wurde der OU Burgstemmen – Mahlerten eine Dringlichkeitsstufe („Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“) zugewiesen, die zum Planungsbeginn berechtigt.

Grundsätzlich sollen mit der Planung der OU Burgstemmen – Mahlerten die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Fernverkehrs gesteigert und die Anbindung des Raumes Holzminden an die Großstädte Hannover und Hildesheim sowie an die Autobahnen verbessert werden. Die B 1 OU Burgstemmen – Mahlerten ist dabei ein wichtiges Teilprojekt dieser übergeordneten Maßnahme. Durch die Bündelung des Fernverkehrs werden die Bürgerinnen und Bürger in den Ortsdurchfahrten von Burgstemmen und Mahlerten entlastet und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessert.

Ist die Finanzierung der baulichen Umsetzung gesichert?

Der Bedarfsplan ist kein Finanzierungsplan. Wie bei allen anderen Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) nach Vorliegen der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses entsprechend der Haushaltssituation über die Finanzierung entscheiden.

Variantenvergleich B 1

Derzeit befindet sich die NLStBV noch am Anfang des Projektes, in der sogenannten Vorplanung. Die vier Varianten (Nord, Mitte, Süd und Nord-Süd) wurden im Rahmen der Vorplanung in einem Variantenvergleich gegenübergestellt und anhand verschiedener Kriterien bewertet. Folgende Zielfelder sind verschieden stark in die Bewertung eingeflossen (in Klammern prozentuale Gewichtung): raumstrukturelle Wirkung (10 %), verkehrliche Beurteilung (5 %), entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (5 %), Umweltverträglichkeit (40 %) und Wirtschaftlichkeit (40 %). Im Ergebnis kam für jede der vier Varianten eine Punktzahl heraus: Nord 2,5 / Mitte 3,3 / Süd 2,1 und Nord-Süd 2,8. Die Variante, mit der geringsten Punktzahl, hier die Variante Süd, ist die bevorzugte Variante für die Raumverträglichkeitsprüfung.

Was findet in der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) statt?

Planungen und Projekte mit bedeutsamen Auswirkungen auf den Raum müssen, bis sie genehmigt und schließlich realisiert werden, in der Regel einen mehrstufigen Planungsprozess durchlaufen. Eine frühzeitige Stufe in diesem Abstimmungsprozess ist die sogenannte RVP. Diese ist ein eigenständiges und förmliches Verfahren der zuständigen Landesplanungsbehörde, dessen Ergebnis gutachterlichen Charakter hat. Das Ergebnis der RVP ist die landesplanerische Feststellung hinsichtlich der Raum- und Umweltverträglichkeit i. d. R. mit Bezeichnung der Vorzugsvariante. Das Verfahren untersucht, ob und ggf. unter welchen Maßgaben das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist und wie es mit Planungen und Maßnahmen anderer Planungsträger abgestimmt werden kann. Dabei sollen soziale, ökonomische und ökologische Aspekte in Einklang gebracht werden.

Streckenführung

Varianten

Die vier Varianten (Nord, Mitte, Süd und Nord-Süd) wurden entsprechend den gültigen Regelwerken von der NLStBV entwickelt. Bei der Entwicklung der Varianten wurden die aktuellen Bauleitplanungen, raumordnerische Rahmenbedingungen, Umweltbelange, verkehrstechnische Aspekte, die Wohnbebauung und die Topografie berücksichtigt.

Süd-Variante (bevorzugte Variante)

Die Auswertung des Variantenvergleichs hat die Variante Süd als bevorzugte Variante ergeben. Mit dieser Variante soll dann die Raumverträglichkeitsprüfung beim Landkreis Hildesheim beantragt werden. Sollte dieser die Variante Süd als Vorzugsvariante bestätigen, wird für die Variante Süd eine detailliertere Planung (Entwurfsplanung) ausgearbeitet.

Die Variante Süd (ca. 4,9 km) beginnt nördlich von Elze und verläuft zunächst in südöstliche Richtung mit einer großen Brücke über die DB-Strecke und die Leine, einschließlich des Überschwemmungsgebiets. Südlich von Burgstemmen wird dann der Andrea-Hilse-Park, zunächst im Einschnitt und dann in Dammlage, gequert. Zur Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen sind zwei Brücken vorgesehen. Im weiteren Verlauf werden zwei Wirtschaftswege gekreuzt. Die Erreichbarkeit aller Flächen wird sichergestellt, ein Flurbereinigungsverfahren ist vorgesehen.

Südlich von Burgstemmen wird dann an die L 468 von Betheln kommend angeschlossen. In leichter Dammlage geht es im Anschluss in gestreckter Linienführung weiter in Richtung Mahlerten. Südlich von Mahlerten wird der Weg „Am Kastenborn“ unterführt. Im Weiteren verläuft die Variante Süd dann südöstlich von Mahlerten um die Hochspannungsmasten zum Verknüpfungspunkt / Kreuzung B 1 alt / L 480.

Null-(Plus)-Variante

Mit der Null-Variante, das heißt keiner Ortsumgehung und keinem Ausbau der Ortsdurchfahrt, lassen sich die Ziele des Fernstraßenverkehrs (Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Entlastung der Ortsdurchfahrt etc.) nicht erreichen. Die Problematik der westlich liegenden starken Kurve wird für den Verkehr, insbesondere auch für den Schwerverkehr, nicht verbessert, sondern dauerhaft festgeschrieben. Der Verkehr rollt dann weiter durch die Orte mit allen negativen Folgen für die Nutzerinnen und Nutzer der B 1 sowie die Anlieger (z.B. Lärm, Staub, Erschütterungen). Auch eine freundlichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt wäre nicht möglich.

Mit der sogenannten Null-Plus-Variante, die eine Verbesserung der Linienführung westlich von Burgstemmen mit neuer Leinebrücke vorsehen würde, könnte zwar punktuell die Leichtigkeit des Verkehrs durch eine schlankere Linienführung verbessert werden, allerdings mit der erheblichen Gefahr, dass – neben den oben genannten Nachteilen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt – der Verkehr dann auch schneller in den Ort Burgstemmen hineinfahren könnte. Damit würde die Sicherheit des Verkehrs allerdings reduziert anstelle der angestrebten Verbesserung.

Eine dieser Varianten kommt nur in Betracht, wenn sich eine Ortsumgehung nicht verwirklichen ließe.

Was passiert mit Wegen und Verbindungen, die im Bereich der Streckenführung der OU Burgstemmen – Mahlerten liegen?

Unterbrochene Wegeverbindungen (Parkanlagen, Naherholungsgebiete etc.) werden bei Beeinträchtigung in ihrer Streckenführung verlegt/angepasst. Die Trenneffekte müssen durch geeignete Maßnahmen gemildert werden.

Ergänzend wird die NLStBV ein zusätzliches Flurbereinigungsverfahren initiieren.

Kreuzung anderer Straßen

Werden andere Straßen von der geplanten OU Burgstemmen – Mahlerten gekreuzt, wird die kreuzende Straße nach Möglichkeit unter- oder überführt bzw. an die OU angeschlossen. Die Entscheidung erfolgt unter anderem nach verkehrssicherheitstechnischen Aspekten.

Auswirkungen auf vorhandene Leitungsinfrastruktur

Vorhanden Leitungen (Gas, Strom, Wasser etc.) stellen technisch kein Problem dar, denn sie können unterführt bzw. verlegt werden.

Modellflugplatz

Der Modellflugplatz liegt weit südlich, außerhalb des Untersuchungsraums und ist nach derzeitiger Betrachtung nicht betroffen.

Verkehr

Verkehrssicherheit

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat oberste Priorität und wurde im Vergleich der Varianten auch entsprechend berücksichtigt. Die Varianten werden einem sogenannten Sicherheitsaudit unterzogen, bei dem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durch unabhängige Fachleute, die nicht an der Planung beteiligt sein dürfen, geprüft wird.

Verkehrswende

Die Umsetzung der Verkehrswende beruht auf politischen Entscheidungen des Bundes. Die für eine Verkehrswende notwendigen Änderungen der Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen werden demnach im Deutschen Bundestag beschlossen. Unabhängig davon wird es insbesondere in ländlichen Regionen auch zukünftig Individualverkehr geben. Zudem sind verschiedene Akteure (Gewerbe, Lieferverkehr, Personen mit Einschränkungen etc.) auf das Auto angewiesen.

Verkehrsuntersuchung (VU)

Die VU basiert auf zum Zeitpunkt der Bearbeitung zur Verfügung stehenden Belastungszahlen (Verkehrsmodell Niedersachsen, Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015, Ergebnisse weiterer Erhebungen NLStBV/Gutachterbüro). Ergänzende Verkehrszählungen waren zum damaligen Zeitpunkt aufgrund der Baustellensituation sowie der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie nicht sinnvoll.

Ein späterer Abgleich mit den Ergebnissen der SVZ 2021 hat gezeigt, dass die Belastungen für 2021 im gesamten Kfz-Verkehr etwas geringer, die im Schwerverkehr etwas höher ausfallen. Der Schwerverkehr beinhaltet auch die durch die Sondermülldeponie Richtung Betheln verursachten Lkw-Fahrten.

Ein wesentlicher Faktor für die Veränderungen gegenüber der SVZ 2015 sind die mit der COVID-19-Pandemie verbundenen Maßnahmen und Effekte. In der VU werden die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie durch die Annahme eines gebremsten Wirtschaftswachstums für die Prognose ausreichend berücksichtigt.

Gemäß der aktuellen VU werden die Ortsdurchfahrten Burgstemmen und Mahlerten im Zuge der B 1 und die L 410 durch alle Varianten der Ortsumgehung deutlich entlastet. Durch die Variante Süd kommt es zu einer deutlichen Verkehrsverlagerung von der L 480 auf die L 468.

Verkehrsentwicklung

Durch den Bau einer neuen Straße treten Verkehrsverlagerungen von dem nachgeordneten Netz auf die neue Ortsumgehung ein. Dadurch werden die Ortslagen und der Großteil des nachgeordneten Verkehrsnetzes entlastet.

Umwelt

Flächenverbrauch

Die tatsächlich beanspruchten Flächen werden im Laufe der Planung noch im Detail ermittelt. Dabei werden auch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soweit dieses jetzt schon möglich ist, miterfasst. Erst mit dem Fortschreiten der Planung, der späteren Entwurfsbearbeitung und wenn feststeht, welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich werden, kann der Flächenbedarf konkretisiert und unter möglicher Berücksichtigung multifunktionaler Kompensation genau festgelegt werden. Dazu ist es im gegenwärtigen Stadium der Planung zu früh.

Flora und Fauna

Bei allen Varianten kommt es zu einer Beeinträchtigung von Flora und Fauna. Diese Beeinträchtigungen werden nach Möglichkeit vermieden. Falls dies nicht möglich sein sollte, werden alle Eingriffe ausgeglichen oder ersetzt. Konkrete Maßnahmen werden jedoch erst im späteren Planungsprozess (Entwurfsplanung), im Zuge des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP), erteilt. Die Feldhamsterpopulationen wurden durch die Kartierungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erfasst. Die Beeinträchtigungen wurden ermittelt, entsprechend bewertet und im Variantenvergleich berücksichtigt.

Im Rahmen von artenschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen wird angestrebt, zu erwartende Auswirkungen des Eingriffs während der Bauzeit und des späteren Betriebs auf ein Minimum zu reduzieren.

Wie werden Eingriffe kompensiert?

Die Kompensationen der Eingriffe in Natur und Landschaft müssen gemäß Bundesnaturschutzgesetz im selben Naturraum ausgeglichen werden, in dem der Eingriff erfolgt. Artenschutzrechtliche Eingriffe sind in der Regel möglichst ortsnah zu kompensieren. Die genauen Maßnahmen werden im weiteren Verlauf der Planung bearbeitet.

Lärm

Wie wird die Beeinträchtigung durch Lärm berücksichtigt?

Die zukünftige Belastung der Bürgerinnen und Bürger wird im Rahmen der Planung ermittelt. Maßgebend ist dabei die 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, in dem auch die zulässigen Grenzwerte definiert sind.

Die Lärmbelastung wird grundsätzlich berechnet, nicht gemessen. Dabei werden die zulässigen Geschwindigkeiten in die Berechnung eingestellt.

Warum wird der Beurteilungspegel berechnet und nicht gemessen?

Messungen unterliegen Verkehrsbelastungsschwankungen und Witterungseinflüssen. Dagegen liefern Berechnungen allgemeingültige und vergleichbare Ergebnisse. Zudem ist die neue OU noch nicht gebaut, eine Lärmmessung ist daher nicht möglich. In der Regel sind durch die ungünstigen Randbedingungen, die bei einer Berechnung berücksichtigt werden, höhere Werte als bei einer Messung zu erwarten.

Weitere Planungen

Autobahn

Die Planungsidee zum Bau einer Autobahn vom Autobahndreieck Salzgitter durch das Weserbergland bis zum Autobahnkreuz A 33/ A 44 in Nordrhein-Westfalen gibt es seit langem nicht mehr.

Landesstraße 480

Ein Verfahren zum Rückbau der L 480 zwischen Betheln und Heyersum und die daraus resultierende Verlagerung der Verkehre in Betheln ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung und wäre separat zu betrachten. Das Planfeststellungsverfahren für diese Maßnahmen läge beim Landkreis Hildesheim.

OU Wülfingen

Die OU Wülfingen im Zuge der Bundesstraße 3 steht im Bedarfsplan 2016 mit der Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“, der Planungsauftrag wurde bisher aber nicht erteilt.

OU Elze

Die OU Elze im Zuge der Bundesstraße 1 steht im Bedarfsplan 2016 mit der Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“, der Planungsauftrag wurde bisher aber nicht erteilt.

Siedlungspolitik

Das Thema Siedlungspolitik liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Nordstemmen.

Strecke Nordstemmen – Elze der Deutschen Bahn (DB)

Der Ausbau der DB-Strecke Hannover – Göttingen wird bei der Planung der OU berücksichtigt. Die Planung der DB steht ebenfalls erst am Beginn.

Diese Thematik wird erst im weiteren Verlauf des Planungsprozesses in Abstimmung mit der DB detaillierter betrachtet und abgestimmt. Nach derzeitigem Stand der Planung wird es bei keiner der betrachteten Varianten zu Problemen kommen.