

Protokoll zum Infomarkt zur B 1 Ortsumgehung bei Burgstemmen / Mahlerten

24.08.2023, 17:00 bis 19:30, Mehrzweckhalle Burgstemmen

Die Präsentation des Infomarkts ist ebenfalls zum Download auf der [Projektwebsite](#) bereitgestellt.

Begrüßung und Agenda-Vorstellung

Begrüßung der Anwesenden zur dritten Informationsveranstaltung in Burgstemmen durch Herrn Reuschel (Moderation, ifok). Inhalt dieser Präsentation ist die Einordnung des aktuellen Planungsstandes in den Planungsprozess, die Vorstellung der vier möglichen Varianten der B 1 Ortsumgehung (OU) Burgstemmen / Mahlerten und die Erläuterung der Zielfelder des durchgeführten Variantenvergleichs. Abschließend wird die daraus abgeleitete Vorzugsvariante dar- und die vier Themeninseln des anschließenden Infomarkts vorgestellt.

[Folie 1 und 2]

Vorstellung Planungsstufen

Frau Honig (NLStBV, Dezernatsleitung Dezernat 22) dankt für das rege Interesse und ordnet den aktuellen Planungsstand der B 1 OU Burgstemmen / Mahlerten in den vorgegebenen Planungsprozess von Infrastrukturprojekten ein: Die B 1 OU Burgstemmen / Mahlerten befindet sich zurzeit in der sogenannten Vorplanung. Diese Planungsphase dient dazu, eine Variante zu finden, die im weiteren Planungsprozess durch die zuständigen Fachplanerinnen und -planer detaillierter ausgearbeitet wird. Im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung, die der Landkreis Hildesheim durchführt, wird dann im Anschluss geschaut, ob das Vorhaben mit den Zielen, Grundsätzen und Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt. Im weiteren Verlauf der Planung wird anschließend ein Vorentwurf erstellt, der für den sogenannten Gesehenvermerk beim Bund eingereicht wird. Dieser Gesehenvermerk des Bundes dient als Bestätigung der Planung und der Kostenübernahme durch den Bund. Bis zum Planfeststellungsverfahren – dem Rechtsverfahren, das zum Baurecht führt – sei es jedoch noch ein langer Weg. Gegen den Planfeststellungsbeschluss – also die Baugenehmigung – könne später noch Klage erhoben werden. Erst wenn diese Klagen ausgeräumt seien, kann gebaut werden.

Frau Honig betont erneut, dass sich die Planung der Ortsumgehung noch ganz am Anfang befindet. Diese Veranstaltung diene dazu, mit den Bürgerinnen und Bürgern in den Kontakt und den Austausch zu treten, Ängste zu nehmen und Fragen zu klären. Durch Hinweise aus der vorangegangenen Informationsveranstaltung wurde beispielsweise die Nord-Süd-Variante mit in den Planungsprozess aufgenommen. Fragen, die bei dieser Veranstaltung gestellt wurden, sind im Eingang mit den entsprechenden Antworten ausgehängt. *[Folie 3, abrufbar auf der [Projektwebsite](#)]*

Frage der Teilnehmenden: Die der Planung zugrundeliegende Bedarfsplanung sei 2004 erstellt worden? Gibt es eine aktuelle Erhebung, die abbilde, ob die Bevölkerung eine neue OU möchte? [Aufforderung des Fragenden an die Anwesenden aufzustehen, wenn diese für den grundsätzlichen Bau der OU seien - um den Planerinnen und Planern gleich zu Beginn ein Stimmungsbild der Bürgerinnen und Bürger aufzuzeigen.]

- Antwort: Diese Veranstaltung dient nicht dazu, eine grundsätzliche Diskussion über die Ortsumgehung selbst zu führen. Die Veranstaltung stellt einen Rahmen dar, um über den jetzigen Stand der Planungen in den Dialog zu treten.

Frage der Teilnehmenden: In Burgstemmen werde die 0+-Variante favorisiert, mit einem Ausbau des Schallschutzes (Schallschutzfenster für Betroffene), ist dies Teil der Planung? Wird diesem Wunsch aus Burgstemmen nachgegangen?

- Antwort (aus dem Plenum selbst): Das sei der Wunsch von Einzelnen.
Bezüglich weiterer Fragen wird auf den anschließenden Infomarkt verwiesen.

Vorstellung der Varianten

Herr Morosoff (NLStBV, Entwurf Dezernat 22) stellt im Anschluss die vier Varianten mit ihren technischen Eigenschaften vor. Alle Varianten beginnen und enden immer an den gleichen Punkten, um eine Vergleichbarkeit der Varianten zu schaffen.

1. Variante Nord

Die Variante Nord schwenkt nördlich Elze aus der vorhandenen B 1 heraus, kreuzt die L 461, führt östlich von Wülfingen vorbei und verläuft in einem großen Bogen nördlich um Burgstemmen herum. Die L 461 wird unterführt; die DB-Strecke, die Leine inklusive Überschwemmungsgebiet und L 410 werden gekreuzt. Aufgrund des Überschwemmungsgebiets der Leine muss eine Aufständigung der B 1 erfolgen. Im Weiteren östlichen Verlauf wird die K 503 unterführt und zur Anbindung von Burgstemmen und Nordstemmen mit der OU verknüpft. Die K 504 wird mittig zwischen Nordstemmen und Mahlernten unterführt, hier ist keine verkehrliche Verknüpfung vorgesehen. Bis zum Anschluss an die vorhandene B 1 bei Heyersum ist eine leichte Dammlage der Variante nötig. Die Länge der Variante Nord beträgt circa 4,9 Kilometer. [Folie 4]

Frage der Teilnehmenden: Welche bestehenden Straßen/Wege müssen für diese Variante zurückgebaut werden?

- Antwort: Dieser Detailgrad der Planung ist zurzeit noch nicht Gegenstand der Untersuchungen, dies folgt im weiteren Verlauf der Planung. Bisher unterziehen sich die Varianten einem technischen Vergleich, die Detailplanung erfolgt dann in einer späteren Phase der Planung (Vor- bzw. Genehmigungsentwurf).

Frage der Teilnehmenden: Wie wird die Zuwegung zu den Feldern sichergestellt?

- Antwort: Jedes Flurstück bleibt erreichbar. Das wird bereits in der Ausarbeitung des Genehmigungsentwurfes sichergestellt. In einem folgenden Flurbereinigungsverfahren wird die Frage der Zuwegung ergänzend betrachtet und ggf. optimiert sowie Maßnahmen für die Erreichbarkeit der Felder getroffen.

2. Variante Mitte

Die Variante Mitte ist diejenige Variante, die im Bedarfsplan von 2016 und auch in der Bauleitplanung der Gemeinde dargestellt ist. Sie beginnt östlich der DB-Strecke, wird in Richtung Westen aufgeständert und überbrückt so die Leine und deren Überschwemmungsgebiet in Richtung Berghang. In Burgstemmen wird die derzeitige B 1 unterführt, da eine höhengleiche Kreuzung innerorts aufgrund der fehlenden Platzverhältnisse und der Topografie nicht möglich ist. Die Anbindung Burgstemmens erfolgt wie bisher über die vorhandene Brücke. Aufgrund des großen Höhenunterschiedes ist im weiteren Verlauf ein zweistreifiges Tunnelbauwerk mit anschließender Trogstrecke erforderlich. Problematisch ist dabei der hier vorzufindende schwer lösbare Fels, aufgrund der nahen Bebauung sind Sprengungen jedoch nicht möglich. Im östlich anschließenden Streckenabschnitt wird noch im Trogbereich die K 503 (Nordstraße) überführt, an der K 504 (Mahlerter Straße) werden Nordstemmen und Mahlerthen an die neue OU angeschlossen. Westlich der Ortschaft Heyersum erfolgt dann der Anschluss an die vorhandene B 1. Die Länge der Variante Mitte beträgt circa 4,5 Kilometer. [Folie 5]

3. Variante Süd

Die südliche Variante beginnt nördlich von Elze und verläuft zunächst in südöstliche Richtung mit einer Brücke über die DB-Strecke und die Leine einschließlich des Überschwemmungsgebiets. Südlich von Burgstemmen wird der Andrea-Hilse-Park (Naherholungsgebiet) gequert, die Wegebeziehungen (Wanderwege) werden jedoch aufrechterhalten (mithilfe zweier Brückenbauwerke). Das Naherholungsgebiet bleibt erhalten und durch Unterführungen für die Bürgerinnen und Bürger nutzbar. Einer der beiden kreuzenden Wege wird unter- oder überführt, die Erreichbarkeit aller Flächen bleibt somit gewährleistet. Über die L 468 von Betheln kommend wird

Burgstemmen an diese Variante angeschlossen. In leichter Dammlage verläuft die Streckenführung weiter in Richtung Mahlerten, südlich wird hier der Weg „Am Kastenborn“ unterführt. Südöstlich von Mahlerten werden die Hochspannungsmasten bis zum Verknüpfungspunkt der Kreuzung B 1 alt mit der L 480 umführt. Die Länge der Variante Süd beträgt circa 4,9 Kilometer. [Folie 6]

Frage der Teilnehmenden: *Handelt es sich bei dem Andrea-Hilse-Park nicht um ein Gebiet mit hochwertigem Schutz (zahlreiche Wasserflächen und diverse Vogelpopulationen)?*

- ➔ Antwort: Eine umweltfachliche Bewertung ist im Variantenvergleich erfolgt, diese Aspekte werden in der Planung beachtet. Das Naherholungsgebiet bleibt durch den Erhalt des Wegenetzes erlebbar. Zu weiteren Details wird auf die Themeninsel Umwelt verwiesen.

4. Variante Nord-Süd

Die Variante Nord-Süd verläuft östlich und nördlich von Burgstemmen, identisch mit der Variante Nord. Ab dem Kreuzungspunkt mit der K 503, welche überführt wird, verschwenkt diese Variante nach Süden und kreuzt etwa mittig zwischen Mahlerten und Burgstemmen die vorhandene B 1. Diese wird dort auch zur Anbindung beider Orte mit der Variante Nord-Süd verknüpft. Die vorhandene B 1 alt wird unterführt, danach verläuft die Variante identisch mit der Variante Süd. Die Länge der Variante Nord-Süd beträgt circa 5,8 Kilometer. [Folie 7]

Frage der Teilnehmenden: *Sicherstellung der Erreichbarkeit und des ausreichenden Anschlusses Burgstemmens?*

- ➔ Antwort: Burgstemmen wird über die Knotenpunkte an die B 1 OU Burgstemmen / Mahlerten angeschlossen (siehe Knotenpunkte in der Präsentation, Folie 7).

Anmerkung der Teilnehmenden: *Die Vorstellung der Nord-Süd-Variante kam überraschend. Bei der Informationsveranstaltung im April 2022 kam diese noch nicht vor.*

- ➔ Antwort: Die Nord-Süd-Variante wurde aufgrund von Anmerkungen von Teilnehmenden aus der letzten Informationsveranstaltung im April 2022 hier in Burgstemmen mit in den Planungsprozess aufgenommen. Zwar konnten nicht alle Anmerkungen in den Planungsprozess einfließen, die Aufnahme dieser Variante geschah jedoch aufgrund des damaligen Austausches mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort.

Frage der Teilnehmenden: Warum wird die 0+-Variante nicht weiter geplant, obwohl diese von den Bürgerinnen und Bürgern gewollt wird?

- Antwort: Der Auftrag des Bundes besteht in der Planung einer Ortsumgehung, die 0+-Variante wird diesem nicht gerecht und wurde daher nicht in den weiteren Planungsprozess aufgenommen.

Frage der Teilnehmenden: Sind sich die Planenden bewusst, dass sie bei ihren Planungen auf Widerstände treffen, es zu Diskussionen kommen wird und enorme Kosten entstehen (beispielsweise durch Flächenversiegelung)?

- Antwort: Verweis auf die Möglichkeit der individuellen Fragestellung beim Infomarkt im Anschluss an diesen Vortrag.

Anmerkung der Teilnehmenden: Die vorgestellte Variante stellt eine ökologische Katastrophe dar. Fragen der Bürgerinnen und Bürger können nicht beantwortet werden, da es sich dabei um „Detailfragen“ handeln würde, die in dieser frühen Planungsphase (noch) nicht beantwortet werden könnten.

- Antwort: Diese Anmerkung wurde zur Kenntnis genommen.

Frage der Teilnehmenden: Auf welchen Daten beruht die Bedarfsmeldung (auf welcher die Planung beruht)?

- Antwort: Den Bedarf für diese OU gibt es bereits seit den 1970er Jahren, alle 15 Jahre wird dieser Bedarf erneut geprüft und fortgeschrieben. Seit dieser Zeit ist die B 1 OU Burgstemmen / Mahlerten im weiteren Bedarf des Bundes aufgenommen. Konkret wird dieses Vorhaben jedoch nur dann geplant, wenn das Projekt mit einem Sternchen im Bundesverkehrswegeplan versehen ist. Das Sternchen bedeutet, dass die Maßnahme geplant und bei Vorliegen der Voraussetzung (ausreichend Mittel) auch finanziert werden kann. Die B 1 OU Burgstemmen steht zurzeit nicht im vordringlichen Bedarf (letzte Aktualisierung 2016). Es hat aber einen Planungsauftrag aus dem Bundesverkehrsministerium gegeben, daher der Beginn der Planung durch die NLStBV. Seit 2019 ist dieser Planungsauftrag um die OU Mahlerten erweitert worden. Zum grundsätzlichen Verständnis des Planungsauftrags: Der Bund baut in erster Linie nicht für die Entlastung der Betroffenen, sondern für die Sicherung des überregionalen Verkehrsflusses und die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Frage der Teilnehmenden: *Alle Varianten sehen nach einer Katastrophe aus. Welche Gründe gibt es für die OU, auch gegen den Widerstand der Bürgerinnen und Bürger? Welche Gründe gibt es für die Hochstufung des Projektes (wenn für die Bürgerinnen und Bürger keine ersichtlich sind)? Und wie stimmen diese Planungen mit der durch die Regierung angestrebten Mobilitätswende überein?*

- Antwort: Die Fortschreibung der Bedarfsplanung und auch die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans kommt aus dem Bundesministerium. Maßnahmen werden in diesen nicht willkürlich auf- oder herausgenommen, sondern es wird nach dem Bedarf entschieden. Bei der Verkehrswende handelt es sich um eine Grundsatzentscheidung, solange wird die Planung durch die NLStBV fortgesetzt.

Zielfelder des Variantenvergleichs

Für die Bewertung der einzelnen Varianten erläutert Herr Friedrich (NLStBV, Entwurf Dezernat 22) die fünf untersuchten Zielfelder:

- Die raumstrukturelle Wirkung,
- die verkehrliche Beurteilung,
- die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung,
- die Umweltverträglichkeit und
- die Wirtschaftlichkeit.

In jedem dieser fünf Zielfelder wurden verschiedene Kriterien untersucht und bewertet, um einen relativen Vergleich der Varianten zu ermöglichen. Jedes Kriterium wird dabei mithilfe einer definierten Punkteskala bewertet. Je kleiner am Ende der Bewertung der Punktebetrag einer Variante ausfällt, desto besser schneidet diese bei dem Vergleich ab. Die Zielfelder selbst unterliegen dann ebenfalls einer Gewichtung. *[Folie 8]*

Zielfeld 1: Die Raumstrukturelle Wirkung

Dieses Zielfeld wird durch das Thema Landwirtschaft dominiert: Daher wurden für die Bewertung betroffene Betriebe entlang aller Varianten befragt und Flächenverluste sowie Durchschneidungsschäden/Trennwirkungen ermittelt. Die Ergebnisse dieser unterschiedlichen Betroffenheiten wurden anschließend durch die Landwirtschaftskammer Niedersachsen bewertet und gewichtet. Vielen Dank an die Landwirtschaftskammer Niedersachsen für die Unterstützung. *[Folie 9]*

Zielfeld 2: Die Verkehrliche Beurteilung

In die Bewertung flossen unter anderem die Verkehrszahlen für die Schallberechnung, die Entlastungs- oder Belastungswirkung der OU für das Straßennetz, die Reisezeit sowie die Sicherheit der Varianten (sichere Überholstrecken durch 2+1-Abschnitte) ein. Auch die Bündelungswirkungen wurden mit in den Vergleich aufgenommen. Vielen Dank an das Ingenieurbüro Zacharias für die Unterstützung. [Folie 10]

Zielfeld 3: Die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

In diese Bewertung flossen die aufgeführten Kriterien und Trassierungsparameter ein. Die Einsparung der Unfallkosten je Variante wurde gegenüber dem Bezugsfall im Jahr 2035 ermittelt – der Bezugsfall 2035 besagt, dass alle Maßnahmen des Bedarfsplans in der relevanten Umgebung verwirklicht sind, nicht jedoch die geplante OU Burgstemmen / Mahlerten. Unfallkosten werden in Abhängigkeit von der Lage der Trasse (außerorts oder innerorts) und vom Straßentyp ermittelt – je größer die Einsparungen hier sind, desto besser für den Variantenvergleich. Erneuter Dank an das Ingenieurbüro Zacharias. [Folie 11]

Zielfeld 4: Die Umweltverträglichkeit

Dieses Zielfeld stellt Herr Schneider von der Gruppe Freiraumplanung vor. Diesem Zielfeld liegt die Bewertung aller Einflussfaktoren der Varianten auf Flora- und Faunavorkommen (beispielsweise auf Brutvögel und Fledermäuse) zugrunde. Auch die schalltechnischen Auswirkungen (Anzahl der Schutzfälle nach DIN 18005 (Lärmschutz im Städtebau)) sind in der Umweltverträglichkeitsstudie behandelt und bewertet worden. [Folie 12]

Frage der Teilnehmenden: Wurden die volkswirtschaftlichen Schäden, die durch eine dauerhafte Versiegelung von Flächen entstehen, mit in den Variantenvergleich aufgenommen?

- Antwort: Im jetzigen Stadium der Planung gibt es diese detaillierten Untersuchungen noch nicht.

Zielfeld 5: Die Wirtschaftlichkeit

Neben der Bewertung der Einflussfaktoren der OU auf die Umwelt, ist auch die Bewertung der Wirtschaftlichkeit von erheblicher Bedeutung. Diese spielt bei der tatsächlichen Umsetzung des Projekts eine zentrale Rolle – die B 1 OU Burgstemmen / Mahlerten ist nur im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingeordnet, allerdings mit Planungsrecht.

Herr Friedrich schiebt (mit Bezug auf das Handelsblatt (Quelle: Handelsblatt vom 18.08.2023)) ein: Die Verfügbarkeit von Bundesmitteln für Infrastrukturprojekte werde in den nächsten Jahren

voraussichtlich nicht steigen, zudem müssen mehr als 13.000 Autobahnbrücken saniert werden. Davon rund 5.000 im Bundesstraßennetz und rund 1.800 „dringlichst“. Die Autobahn GmbH will ab 2026 pro Jahr 400 Brücken sanieren, derzeit sind es weniger als 100.

Für den Variantenvergleich der OU wurden Investitionskosten ermittelt und in die Planung eingebracht, für die Gesamtbetrachtung der Wirtschaftlichkeit sind auch die notwendigen Erhaltungskosten für die (Brücken-)Bauwerke mit in den Vergleich eingeflossen. *[Folie 13]*

Gewichtung der Zielfelder

Herr Friedrich erläutert die anschließende Gewichtung der Zielfelder: Diese fünf untersuchten Zielfelder wurden anschließend mit einer unterschiedlichen Gewichtung in den Variantenvergleich eingebracht. Für die Planerinnen und Planer gilt: Die Planung der OU muss im Hinblick auf die Prüfung durch den Bund bestandsfähig sein. Dabei basiert die Bewertung auf einer Gewichtung von insgesamt 100 %. Das Kriterium der Umweltverträglichkeit ist mit 40 % in den Variantenvergleich aufgenommen worden, dies ist eine höhere Gewichtung als üblich. Die Wirtschaftlichkeit ist ebenfalls mit 40 % in die Gesamtbewertung eingeflossen. Bereits im Jahr 2022 wurde angekündigt, dass die Kosten mindestens zu 30 % in die Bewertung einfließen müssen. Anzumerken ist, dass sich die abschließende Variantenbewertung auch mit dieser Gewichtung nicht verändert hätte. Das Zielfeld der raumstrukturellen Wirkung wurde mit 10 % in den Variantenvergleich aufgenommen, die Felder der verkehrlichen und der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung konnten somit noch mit jeweils 5 % in den Vergleich eingebracht werden. Das Gesamtergebnis ergibt sich aus der Summe der gewichteten Bewertungen, die Vorzugsvariante ist damit diejenige mit der kleinsten ausgewiesenen Gesamtzahl. *[Folie 14]*

Die Vorzugsvariante

Auf Basis des durchgeführten Variantenvergleichs konnte die Vorzugsvariante ermittelt werden, die Variante Süd hat insgesamt die kleinste Gesamtzahl erhalten. Sie liegt mit 2,1 Punkten vor der Nord-Variante (2,5 Punkte), danach folgen die Varianten Nord-Süd (2,8 Punkte) und Mitte (3,3 Punkte). *[Folie 15]*

Frage der Teilnehmenden: *Wie ist die Gewichtung der Zielfelder festgelegt worden? Willkürlich?*

→ Antwort: Die Wirtschaftlichkeit und die Umweltverträglichkeit stehen als zentrale Faktoren im Fokus.

Frage der Teilnehmenden: *Sind bei diesem Variantenvergleich auch die Kultur und Historie des Dorfes (insbesondere die des Andrea-Hilse-Parks) berücksichtigt worden?*

- Antwort: Dieser Faktor fließt mit in die Bewertung ein, das Naherholungsgebiet bleibt bestehen und wird so weit wie möglich geschützt. Man befindet sich allerdings erst in der Vorplanung.

Frage der Teilnehmenden: Was ist mit dem Ausbau des dritten Bahngleises? Ist dies mit in die Planung/den Variantenvergleich aufgenommen worden? Und wie sieht es mit der Haltbarkeit der Flutbrücken aus? Ist dies mit in die Planung/den Variantenvergleich aufgenommen worden?

- Antwort: Der Ausbau der Bahn um ein drittes Gleis ist bekannt. Die DB steht ebenfalls noch am Beginn des Planungsprozesses. Die Planungen der DB sind aber unabhängig von den Varianten für die OU Burgstemmen / Mahlernten und können bei jeder der OU Varianten umgesetzt werden. Die Problematik der Flutbrücken ist bekannt und wird gesondert untersucht.

Frage der Teilnehmenden: Wie kann es gelingen, dass die sogenannte „Rübenroute“ als Alternative mit in den Planungsprozess aufgenommen wird?

- Antwort: Der Vorschlag wird aufgenommen und geprüft.

Frage der Teilnehmenden: In Unterlagen der NLStBV wird von einem Zusammenhang zwischen dem Bau der OU und Sondermülltransporten zur Sondermülldeponie gesprochen. Gibt es hier einen Zusammenhang?

- Antwort: Den Planenden liegen keine gesonderten Unterlagen oder Erkenntnisse zu Sondermülltransporten vor.