

Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband Niedersachsen e.V. (BUND)  
Kreisgruppe Hildesheim, Schuhstraße 33, 31134 Hildesheim



Bund für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland e.V.

Landesverband  
Niedersachsen e.V.

Kreisgruppe Hildesheim  
Schuhstraße 33,  
31134 Hildesheim

Tel. +49 5121 157 274

[info@bund-hildesheim.de](mailto:info@bund-hildesheim.de)  
[www.bund-hildesheim.de](http://www.bund-hildesheim.de)

18.12.2024

Landkreis Hildesheim  
Kreisentwicklung und Infrastruktur  
Per E-Mail an [rvp@landkreishildesheim.de](mailto:rvp@landkreishildesheim.de)

## Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben B1 Ortsumgehung Burgstemmen / Mahlerten

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) ist ein anerkannter Verband im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes. Der BUND Landesverband Niedersachsen e.V. nimmt im vorliegenden Verfahren vertreten durch die BUND Kreisgruppe Hildesheim die Beteiligungsrechte wahr und gibt folgende Stellungnahme zum o.a. Verfahren ab:

### Veranlassung:

Die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr plant im Zuge der B1 eine Ortsumgehung (OU) für Burgstemmen und Mahlerten. Dafür ist eine Raumverträglichkeitsprüfung mit Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Das für die Raumordnung in Niedersachsen zuständige Ministerium für Ernährung Landwirtschaft und Verbraucherschutz beschreibt den Charakter und die Zielsetzung der Raumverträglichkeitsprüfung wie folgt: „Die Raumverträglichkeitsprüfung ...untersucht, inwieweit ein Vorhaben mit den Zielen, Grundsätzen und Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und wie solche Planungen unter raumordnerischen Gesichtspunkten aufeinander abgestimmt werden können. Die Umsetzung der unterschiedlichsten Anforderungen an den Raum muss daher bei gleichzeitiger Nachhaltigkeit der Maßnahme auch immer soziale, ökonomische und ökologische Kriterien miteinander vereinbaren. Wegen ihres fachübergreifenden Charakters ist die Raumverträglichkeitsprüfung besonders geeignet, die oftmals widerstreitenden Planungen und Nutzungsansprüche abzustimmen. Sie schließt die Prüfung von ernsthaft in Betracht kommenden Trassen- und Standortalternativen ein. Mit der in das Verfahren integrierten Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Raumverträglichkeitsprüfung außerdem darauf ausgerichtet, Eingriffe in schützenswerte Bereiche abzuwenden oder unvermeidbare Eingriffe und Umweltbelastungen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren.“

Quelle:

[https://www.ml.niedersachsen.de/startseite/themen/raumordnung\\_landesplanung/raumordnungsv erfahren/raumvertraeglichkeitspruefung-rvp-121746.html](https://www.ml.niedersachsen.de/startseite/themen/raumordnung_landesplanung/raumordnungsv erfahren/raumvertraeglichkeitspruefung-rvp-121746.html)

Bankverbindung:  
Sparkasse Hildesheim Goslar Peine  
BUND LV Niedersachsen KG  
Hildesheim  
DE86 2595 0130 0050 7221 89  
BIC: NOLADE21HIK

Steuernummer  
2330/215/42745

Der BUND ist ein anerkannter Verbraucher-  
schutzverband sowie eine anerkannte Umwelt-  
und Naturschutzvereinigung i.S.d. UmwRG.  
Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerab-  
zugsfähig, Erbschaften und Vermächtnisse an  
den BUND sind erbschaftssteuerbefreit.

## **1. Ziel des Vorhabens, Alternativen, Raum- und Umweltverträglichkeit**

Es ist daher zu prüfen, ob und inwieweit das vorliegende Vorhaben zur Erreichung der Ziele der Raumordnung und es mit den Grundsätzen und Erfordernissen der Raumordnung sowie den Klima- und Naturschutzzielen der Bundes- und Landesregierung vereinbar ist.

Die vorgelegten Unterlagen reichen dazu nicht aus. Der Erläuterungsbericht verweist auf die Planungsrechtfertigung gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 und nennt als Ziele der Baumaßnahme:

- Verbesserung der Sicherheit + Leichtigkeit des Bundesfernstraßenverkehrs im Zuge der B 1
- Verkehrliche Verbesserung des Linienzuges B 64 – B 240 – B 1 von Paderborn bis Hildesheim
- Verbesserung der Anbindung des Raumes Holzminden/Höxter an die Oberzentren Hannover/Hildesheim und das Autobahn-Netz
- Entlastung der Ortslagen von Burgstemmen und Mahlerten

### **1.1. Alternativen**

Die Unterlagen gehen davon aus, dass diese Ziele nur durch den Bau einer Ortsumgehung für Burgstemmen und Mahlerten erreicht werden können, denn Alternativen werden nicht geprüft und die Nullvariante bzw. Null Plus Variante mit wenigen Sätzen abgehandelt und verworfen.

Die Räume Paderborn und Hameln sowie Holzminden sind auch mit anderen Verkehrsträgern und anderen Straßen miteinander verbunden und auch diese Verbindungen können und sollen verbessert werden. Das niedersächsische Landesraumordnungsprogramm sieht z.B. den Ausbau der Haupteisenbahnstrecken Paderborn, Hameln, Hannover sowie Löhne, Hameln, Hildesheim vor.

Auch im Straßennetz sind andere Verbindungen möglich. Der Routenplaner in Google Maps weist als schnellste Verbindung von Hildesheim nach Paderborn eine Strecke aus, die ab Emmerke über die L460 nach Springe und von dort auf der B217 nach Hameln führt. Von Hildesheim nach Holzminden wird ab Heyersum die L480 über Betheln und Gronau empfohlen. Beiden Strecken ist gemeinsam, dass sie nicht über die B1 bei Burgstemmen und Mahlerten führen. Ob diese Alternativen aus raumordnerischen Sicht zu bevorzugen sind, sei dahingestellt, jedenfalls wurden sie nicht dargestellt und infolgedessen auch nicht geprüft.

Daher ist zunächst zu fordern, dass Alternativen und die Nullvarianten geprüft werden. Aber die Ziele des Vorhabens sind auch insgesamt zu überprüfen.

### **1.2. Ziele der Raumordnung**

Die oben genannten „Ziele der Baumaßnahmen“ sind rein straßenbaulicher Natur. Dies greift zu kurz. Sie müssen innerhalb des Zielkanons der Raumordnung verfolgt und mit anderen Zielen abgewogen und gegebenenfalls geändert, mit anderen Mitteln verfolgt, oder ganz aufgegeben werden.

Die Ziele und Grundsätze zur gesamträumlichen Entwicklung des Landes sind in der „Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP-VO)“ niedergelegt. Oberstes Ziel ist gemäß §1 Nr. 1 eine nachhaltige räumliche Entwicklung als Voraussetzungen für umweltgerechten Wohlstand auch für kommende Generationen.

Weiter heißt es in § 2

*Die Raumansprüche sollen bedarfsorientiert, funktionsgerecht, Kosten sparend und umweltverträglich befriedigt werden,*

*Dabei sollen*

- *die natürlichen Lebensgrundlagen gesichert und die Umweltbedingungen verbessert werden,*
- *belastende Auswirkungen auf die Lebensbedingungen von Menschen, Tieren und Pflanzen vermieden oder vermindert werden,*
- *die Folgen für das Klima berücksichtigt und die Möglichkeiten zur Eindämmung des Treibhauseffektes genutzt werden,*
- *die Möglichkeiten zur Anpassung von Raum- und Siedlungsstrukturen an die Folgen von Klimaänderungen berücksichtigt werden,*
- *die Möglichkeiten der Reduzierung der Neuinanspruchnahme und Neuversiegelung von Freiflächen ausgeschöpft werden.*

Der Bau von neuen Straßen und hier der Ortsumgehung Burgstemmen/Mahlerten ist mit diesen Zielen schwer bis gar nicht zu vereinbaren. Dies zeigt sich insbesondere bei den folgenden Punkten.

### **1.3. Neuinanspruchnahme von Flächen**

Gemäß Landesraumordnungsprogramm soll die Neuversiegelung von Flächen landesweit bis zum Ablauf des Jahres 2030 auf unter 3 ha pro Tag und danach weiter reduziert werden. Dies ist auch gesetzlich so geregelt. Der § 1a des niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz bestimmt darüber hinaus, dass die Neuversiegelung von Böden bis zum Ablauf des Jahres 2050 zu beenden ist. (Anmerkung: Die Umweltverträglichkeitsstudie (S. 42) verweist in diesem Zusammenhang auf die weniger anspruchsvollen Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sowie der Nachhaltigkeitsstrategie für Niedersachsen (2017). Dies ist nicht mehr aktuell)

Ein Vorhaben, bei dem 17 ha bisher unversiegelter Boden nur für die eigentliche Trasse neu in Anspruch genommen werden soll, trägt nicht zur Erreichung der Flächenziele bei.

### **1.4. Erhalt von Freiräumen**

Das Landesraumordnungsprogramm sieht vor, dass *„die nicht durch Siedlungs- oder Verkehrsflächen in Anspruch genommenen Freiräume zur Erfüllung ihrer vielfältigen Funktionen insbesondere bei der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, dem Erhalt der Kulturlandschaften, der landschaftsgebundenen Erholung sowie der Land- und Forstwirtschaft erhalten werden. Möglichst große unzerschnittene und von Lärm unbeeinträchtigte Räume sollen erhalten, naturbetonte Bereiche*

*ausgespart und siedlungsnahe Freiräume erhalten und in ihren ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Funktionen gesichert und entwickelt werden.“*

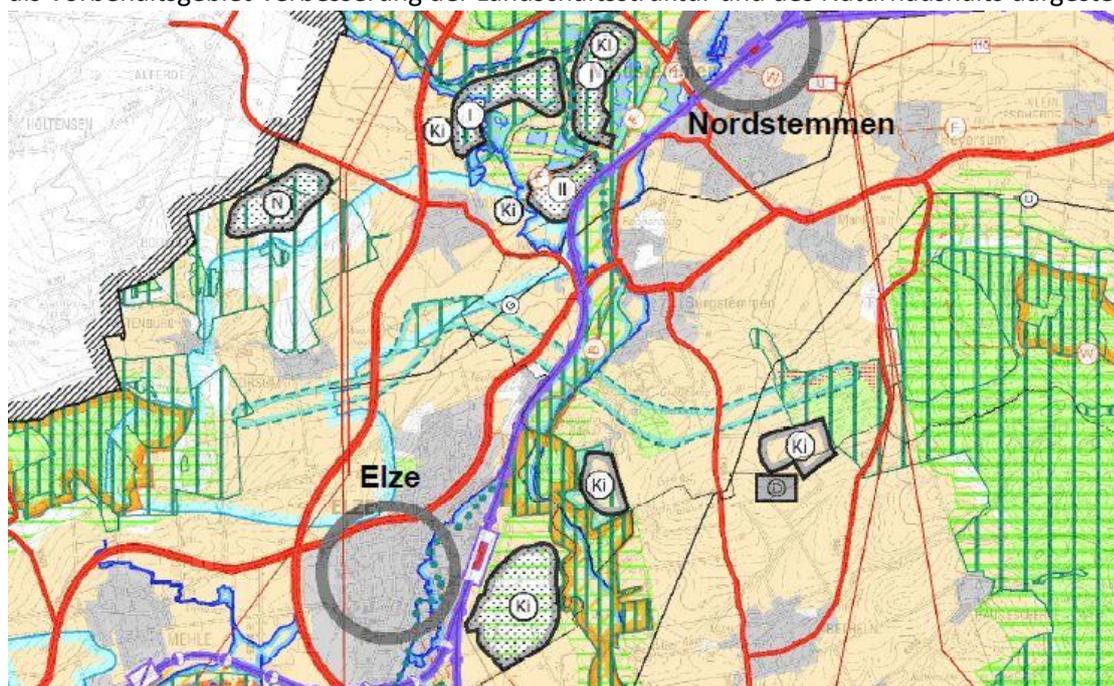
Diese Ziele würden von allen Trassenvarianten, insbesondere durch die bevorzugte Variante Süd, massiv beeinträchtigt, denn diese versiegelt wertvolle landwirtschaftlich genutzte Flächen, durchschneidet große von Lärm bisher unbeeinträchtigte, naturnahe Räume sowie einen naturnahen Park, der zur Naherholung dient.

### 1.5. Artenschutz

Die OU Burgstemmen/Mahlerten verursacht nicht hinnehmbare Biodiversitätsverluste. Der Artenschutzbeitrag listet für die Variante „Süd“ u.a. auf: Verlust von 43 Brutrevieren der Feldlerche, 6 der Hohltaube, 6 des Rebhuhns, 2 des Neuntöters und des Kolkrahen, 4 der Nachtigall. Dies sind nur die bekannteren der besonders geschützten Arten. Darüber hinaus würde die Südtrasse den Verlust von 23 ha Lebensraum für den vom Aussterben bedrohten Feldhamster und ein erhöhtes Tötungsrisiko durch Zerschneidung von 9 Flugrouten der immerhin 12 im Gebiet festgestellten Fledermausarten mit sich bringen. Dies ist eine Bilanz, die sich auch durch sog. CEF und sonstigen Kompensationsmaßnahmen kaum ausgleichen lässt, zumal der gesamte Biodiversitätsverlust z.B. auch der im Boden oder Wasser lebenden Arten nicht erfasst werden kann.

### 1.6. Biotopverbund

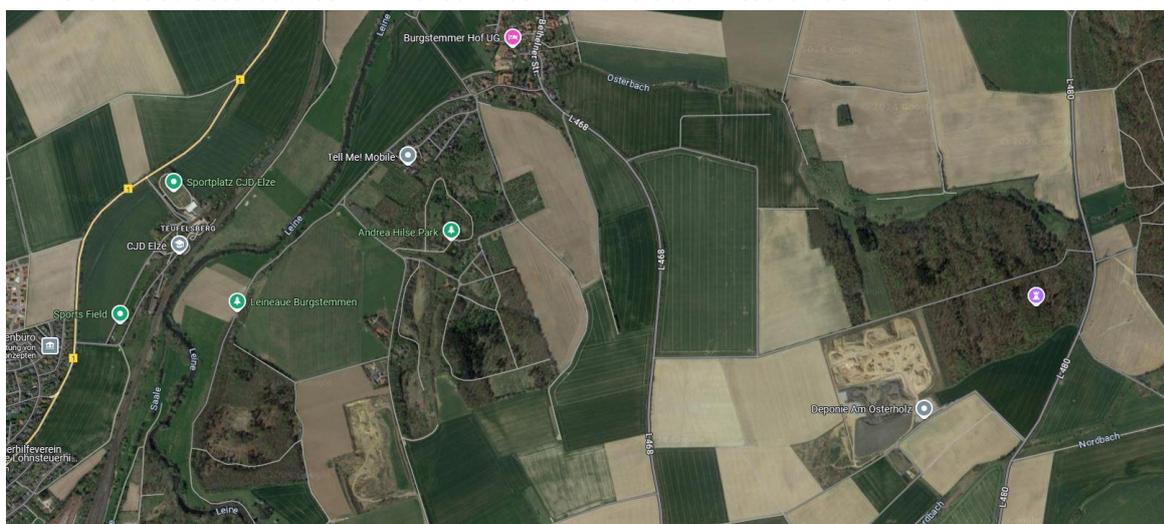
Das Vorhabengebiet wird von einer länderübergreifenden Biotop Verbundachse für Waldlebensräume/Großsäuger berührt, die den Hildesheimer Wald und den Osterwald verbinden soll. (Siehe Abbildung aus dem aktuellen RROP des Landkreises Hildesheim, hier ist die Verbundachse als Vorbehaltsgebiet Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushalts dargestellt).



## 2. Natur und Landschaft

3.1.2 08 Z		Vorranggebiet Natur und Landschaft
3.1.2 08 G		Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft
3.1.3 02 Z		Vorranggebiet Natura 2000
		- linienhaft
3.1.2 04 G		Vorbehaltsgebiet Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes
3.1.2 02 Z		Vorranggebiet Biotopverbund - linienhaft
		- Querungshilfe

Diese Verbundachse ist in Bundes- und landesweiten Planungen abgesichert und wurde von dort übernommen. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wird auf die Bedeutung dieses Korridors für die Wildkatze hingewiesen. Die Wildkatze ist als Leitart für alle an den Lebensraum Wald gebundenen Tier- und auch Pflanzenarten zu sehen. Die Verbundachse ist für all diese Arten von Bedeutung indem sie isolierte Waldlebensräume miteinander vernetzt. Der ASB geht davon aus, dass sich die Biotopverbundachse außerhalb des Untersuchungsraums befindet und dass „Wanderkorridore und Habitatverbundstrukturen im Wirkraum des Vorhabens mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können“. (S. 8) Dies ist nicht der Fall. Die Darstellung von Biotopverbundachsen in Raumordnungsplänen ist nicht als scharf abgegrenzte Fläche zu verstehen, sondern eher als Hinweis, dass in diesem Raum der Biotopverbund beachtet und bei Planungen berücksichtigt werden soll. Die konkrete Umsetzung des Biotopverbunds ist dann abhängig von sich bietenden Gelegenheiten, etwa Ausgleichsmaßnahmen, und orientiert sich an den im Gebiet vorhandenen Strukturen wie Hecken, Bachläufen, Trittsteinbiotopen usw. Die Südvariante beeinträchtigt den geplanten und möglichen Waldlebensraumverbund zwischen Hildesheimer Wald und Osterwald an mehreren Stellen, nämlich im Bereich des Osterbaches im Andrea Hilse Park und auch westlich der Leine.



Da der Biotopverbund aktuell nur auf dem Papier existiert, werden sich Waldbewohner wie die Wildkatze auch nicht auf den dafür vorgesehenen Flächen bewegen und beispielsweise vom Osterholz aus über freie Ackerflächen in Richtung Westen wandern, sondern so lange wie möglich den Gehölzstrukturen entlang des Osterbaches folgen und dann die Bethelner Straße Richtung Andrea Hilse Park überqueren, um von dort in die Leineau zu gelangen. Anders als im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag angenommen, sind diese Strukturen insbesondere entlang des Osterbaches für wandernde Tierarten (und im Übrigen auch für Fledermäuse) von Bedeutung. Werden sie zerschnitten, muss der Biotopverbund an anderer Stelle oder auf andere Weise wieder hergestellt werden. Die Biotopverbundachse Hildesheimer Wald -Osterwald ist bei der vorliegenden Planung zu berücksichtigen.

## 2. Klimaschutz

Deutschland will und muss aufgrund gesetzlicher und internationaler vertraglicher Verpflichtungen bis 2045 klimaneutral sein, das Land Niedersachsen strebt die Klimaneutralität bis 2040 an. Gemäß dem niedersächsischen Klimagesetz (NKlimaG) sind die niedersächsischen Klimaziele: *Die Minderung der Gesamtemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 75 Prozent, bis zum Jahr 2035 um mindestens 90 Prozent, jeweils bezogen auf die Gesamtemissionen im Vergleichsjahr 1990, und darüber hinaus die Erreichung von Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040.*

Das geplante Vorhaben wird gemäß der Ermittlung der Auswirkungen auf die Treibhausgasfreisetzung durch den Kfz-Verkehr gegenüber dem Bezugsfall 2035 (keine OU) bis zu 9,6 % mehr Treibhausgase pro Jahr freisetzen. In jeder der untersuchten Varianten werden im betrachteten Straßennetz mehr Kilometer zurückgelegt und aufgrund der steigenden Fahrgeschwindigkeit überproportional mehr THG freigesetzt. Im Fall der Variante Süd sollen die Fahrleistung um 1,9 % und die THG-Emissionen um 9,6 % zunehmen. Statt der gesetzlich geforderten Reduktion der THG-Emissionen bis 2035 um 90 % (gegenüber dem Bezugsjahr 1990) werden die Emissionen durch den Verkehr auf der Ortsumgehung gegenüber dem Bezugsfall erhöht. Wobei die Reduktionsziele des NKlimaG auch im Bezugsfall nicht erreicht werden, weil gemäß der zugrunde gelegten Prognose das Verkehrsaufkommen gegenüber heute steigen soll.

Die Landesverwaltung und die sonstigen öffentlichen Stellen des Landes und damit auch die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr haben gemäß NKlimaG eine Vorbildfunktion für die Erfüllung der Klimaziele. Statt jedoch verkehrs- und emissionsmindernde Maßnahmen zu ergreifen, werden die Emissionen durch das Vorhaben erhöht.

Die Verfasser der THG-Bilanz gehen davon aus, dass die Klimaschutzziele „nur“ um bis zu 23 Monate verzögert erreicht werden, was aber bereits bedeutet, dass die Vorgaben des NKlimaG nicht eingehalten werden können. Dies gilt umso mehr, als die Abschätzung der THG-Freisetzung durch die Ortsumgehung nur die verkehrsinduzierten Wirkungen erfasst. Nicht berücksichtigt sind die THG-Emissionen durch den Bau der Ortsumgehung und die CO<sub>2</sub> Freisetzung durch die Versiegelung von Böden, deren Funktion als Kohlenstoffspeicher ausfällt.

Das Szenario im Klimaschutzbeitrag setzt zudem Emissionsminderungen an anderer Stelle im Verkehrssektor voraus. Da der Verkehr bis 2040 nicht vollständig elektrifiziert und/oder auf klimaneutral erzeugten Strom/Treibstoff umgestellt sein wird, können die notwendigen Emissionsminderungen nur durch eine Minderung des Verkehrsaufkommens erreicht werden, was wiederum die Prognosen zum Verkehrsaufkommen auf der B1 infrage stellt. Mit einem niedrigeren Fahrzeugaufkommen auf der B1 verringert sich auch der Nutzen durch Zeitgewinne auf der OU bei gleichbleibenden Baukosten.

Dem Vorhaben liegen offenbar widersprüchliche Prognosen zugrunde. Die Verkehrsuntersuchung basiert auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen und geht von einem bis 2035 und darüber hinaus generell und auf der B1 zunehmenden Verkehrsaufkommen aus. Der Klimaschutzbeitrag übernimmt die Zahlen für die Zunahme der Fahrleistung auf der B1 und errechnet daraus die THG-Emissionen auf der OU, leitet dann aber *„aus den jahresbezogenen Zielen im Klimaschutzgesetz für den Verkehrssektor ab, dass von 2020 bis 2035 eine THG-Minderung um ca. 75% erforderlich wird. Dies entspricht einer mittleren jährlichen Minderung um 5%, um in kontinuierlichen Schritten das vorgegebenen Klimaziel für den Verkehrssektor zu erreichen.“* Bundesweit sinken demzufolge die THG-Emissionen und dementsprechend auch das Verkehrsaufkommen, nur auf der B 1 nimmt es zu?

Zumindest ein Teil der Zunahme der Kfz zahlen auf der B1 erklärt sich möglicherweise dadurch, dass im Verkehrsmodell Niedersachsen für den Prognoseplanfall 2030 angenommen wird, dass *„auch verschiedene niedersächsische Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016“* bereits fertiggestellt sind. *„Im Zuge der B 1 handelt es sich um die Projekte Südumgehung Hameln, Ortsumgehung Coppenbrügge und Marienau, Ortsumgehung Elze, Ortsumgehung Hildesheim – Himmelsthür und Verlegung zwischen B 6 und A 7 mit neuer AS Hildesheim-Nord.“* (Verkehrsuntersuchung S.9). Das sind teilweise unrealistische Annahmen. Die Planungen für die OU Elze und Hildesheim – Himmelsthür befinden sich in einem noch früheren Stadium als die für die vorliegende OU. Diese sich daraus ergebenden Fragen müssen in der RVP beantwortet und die widersprüchlichen Prognosen zum zukünftigen Verkehrsaufkommen aufgeklärt werden.

Indem sich die vorliegende Planung nicht an gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz und zur Verringerung der Neuinanspruchnahme von Flächen hält, ignoriert sie die Vorbildfunktion einer Landesbehörde für die Einhaltung von Klima- und Umweltzielen und verlagert die Verantwortung dafür auf andere Regionen und Vorhaben. Es ist keineswegs sichergestellt, dass die Überschreitung der Vorgaben durch Einsparungen an anderer Stelle kompensiert wird. Daher fordern wir, dass der Vorhabenträger nachweist, dass sowohl der Flächenverbrauch als auch die zusätzliche Emission von Treibhausgasen entweder im Bereich des eigenen Vorhabens oder an konkret zu benennender anderer Stelle sicher kompensiert wird. Die gesetzlich fixierten Ziele von Land und Bund wären nur Wunschvorstellungen, wenn sie für eine Landesbehörde nicht verbindlich sind.

### 3. Trassenvergleich ersetzt keine Raumverträglichkeitsprüfung

Die oben dargestellten Konfliktpunkte mit Klima-, Umwelt- und Naturschutz werden unter anderem in der UVS beschrieben, münden jedoch nicht in eine Gesamtbewertung des Vorhabens. Weil die für die Raumverträglichkeitsprüfung bereitgestellten Unterlagen davon ausgehen, dass eine OU gebaut werden muss, um die verkehrlichen Ziele zu erreichen und die Nullvarianten verworfen wurden, dienen die Befunde der UVS und der übrigen Unterlagen nur als Kriterien für die Auswahl der „besten“ Trasse. An dieser Stelle fließen auch die Kosten als Entscheidungskriterium mit ein, und zwar in der Weise, dass die Trasse mit den im Vergleich niedrigsten Kosten aber größten Schäden für die Umwelt als Vorzugstrasse benannt wird. Durch das gewählte Beurteilungsschema werden Umweltschäden in unzulässiger Weise gegen Kostenersparnisse aufgerechnet. Schon diese Methodik ist zu kritisieren, noch mehr der Gesamtansatz, denn es erweist sich hier, dass die vorgelegte Studie keine Raumverträglichkeitsprüfung, sondern lediglich ein Trassenvergleich ist. Aus der Perspektive der Raum- und Umweltverträglichkeit wäre zu fragen, ob der Nutzen einer Ortsumgehung es rechtfertigt Kosten und Umweltschäden zu verursachen. Der Nutzen in Form eines Zeitgewinns von hier 1,5 Minuten steht somit auf der positiven Seite der Bilanz, Kosten in Millionenhöhe, die Versiegelung landwirtschaftlicher und Naturflächen, Zerschneidung wertvoller Natur- und Erholungsräume, Erhöhung der Treibhausgasemissionen, usw. auf der negativen Seite. Auf dieser Seite steht auch der Wille der Bevölkerung vor Ort. Denn die Menschen in den betroffenen Ortschaften und die Gemeinde Nordstemmen insgesamt haben ihre Abwägung getroffen und sich gegen eine Ortsumgehung und für die Null+ Variante entschieden und dies in Beschlüssen der Ortsräte und des Gemeinderats dokumentiert.

Die eingeleitete Raumverträglichkeitsprüfung muss nun den Blick über den Vergleich der Trassenvarianten hinaus auf die Einhaltung der Ziele der Raumordnung, des Klima und Umweltschutzes richten. Raumansprüche sollen, wie oben bereits zitiert „bedarfsorientiert, funktionsgerecht, Kosten sparend und umweltverträglich befriedigt werden.“ Daher ist in die Abwägung mit den von der Straßenbaubehörde verfolgten Zielen auch das Gebot der sparsamen Verwendung und des wirtschaftlichen Umgangs mit Haushaltsmitteln einzubeziehen.

Aus unserer Sicht ist das Bauvorhaben mit den gesetzlich verankerten Umweltzielen nicht vereinbar. Es gibt keine raumverträgliche Trassenvariante. Es sollte die Null oder die Null+ Variante gewählt werden.

Dabei ist ein weiterer Gesichtspunkt zu beachten: Die Straßenbauverwaltung weist darauf hin, dass die Restnutzungsdauern der Leinebrücken ablaufen. Es ist daher wünschenswert, schnell Klarheit darüber zu schaffen, ob die Null+ Variante machbar ist und ob eine Ortsumgehung gebaut wird. Solange diese Klarheit nicht besteht, werden die Leinebrücken in Burgstemmen in der vorhandenen Form instandgesetzt oder neu gebaut. Sollte sich dann erst im Verlauf der 2030er Jahre herausstellen, dass keine Ortsumgehung gebaut wird, bleibt die Verkehrssituation in Burgstemmen wie sie heute ist.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Köhler  
Vorsitzender der BUND Kreisgruppe Hildesheim