

Alternative zur B 3 Ostumfahrung Celle prüfen! BUND meldet Optimierung und ggf. Ergänzung der vorhandenen Westumgehung und deren Verknüpfungen zur Prüfung

Stand: 30.9.2013

Projekt laut Anmelde-Liste des Landes: Verlegung der B3 / Ortsumgehung Celle (= OU)

Alternativ-Vorschlag:

1. Nördliche Teilabschnitte (= 4. + 5. BA) vorrangig realisieren und Optimierung der vorhandenen Westumgehung (WU) mit durchgängiger Erweiterung auf 4 Spuren und Nachrüstung der Verknüpfungen
2. Den 3. BA der OU Celle streichen
wegen FFH-Problematik, denkmalrechtlicher und städtebaulicher Hindernisse,
3. (evtl. später) Ergänzung der WU bahnparallel nach Süden über 2 alternativ oder kumulativ nutzbare Stränge (s. Lageplan)

Projektbegründung

Das Land Niedersachsen hat für den BVWP 2015 das folgende Fernstraßenvorhaben angemeldet:

Verlegung der B3 von südlich Celle (bei Adelheidsdorf) bis nördlich Celle (bei Groß-Hehlen) bestehend aus fünf Bauabschnitten, von denen bereits zwei unter Verkehr laufen und zwei auf die Planfeststellung warten. Für den planfestgestellten Aller-Querungs-Abschnitt (3.BA) besteht eine „Aussetzung des Sofortvollzugs“ während der PFB beklagt wird. Erklärtes Ziel ist es, möglichst viel Verkehr der sich sternförmig in Celle treffenden Bundes- und Landesstraßen B 3, B 214, B191, L 310, L 180 und L 282 aus der Innenstadt herauszuhalten und diese mit Hilfe eines Stadtrings vor allem vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Projekthistorie

- Aufgrund des jetzt etwa 100 Jahre alten Wunsches nach einer Umgehungsstraße Freihaltung einer Trasse auf der alten Ostgrenze der Stadt.
- Konkreter Planungswille (der Stadt, die Kommunalstraße zu bauen) in der zweiten Hälfte der 50er Jahre schon im Ansatz der näheren Projektprüfung fallen gelassen.
- Stattdessen – ebenfalls von der Stadt – Westumgehung von der B 3 im Süden (Westercelle) bis nördlich Groß Hehlen großzügig (4spurig) projektiert und 1970 überwiegend 4spurig und mit zweitem Brückenkopf in der Aller bis zur L 180 fertiggestellt.
- Bis in die 60er Jahre ernst zu nehmender Entlastungsbedarf: BAB 7 von Süden her nur bis Nörten-Hardenberg; B 3 durch Celle Bestandteil einer der wichtigsten Nord-Süd-Achsen durch Deutschland; wachsende Wirtschaft nach dem Kriege, zunehmende Motorisierung; schlechte Straßen in der Stadt, weder Häuser noch Autos lärmgedämmt.
- Ende der 60er Jahre Anschluss der A 7 an das Hamburger Straßennetz.
- Parallel zum Bau der WU politische Initiative der Stadt zur Projektübernahme durch den BMV erfolgreich, später auch die Aufnahme in den BVWP –ja, sogar als vordringlicher Bedarf und das von Auflage zu Auflage.

- 1969 Linienbestimmung, danach Beginn der Feinplanung – wohlgemerkt: einer Ostumgehung, die in Angriff genommen wird, als die A 7 die B 3 buchstäblich „überholt“ hatte und die Stadt sich vom Durchgangsverkehr ganz wesentlich entlastet sah.
- Mitte bis Ende der 70er Jahre Bedarfsprüfung (damals noch auf der Ebene der Fachplanung) durch 2 Generalverkehrspläne : Rückgang des D-Verkehrs auf zunächst 6,6 %, dann 4,07 %! Aber Bonn bleibt ruhig, lässt weiterplanen. Die Stadt stoppt vorsorglich eigene Entlastungsprojekte, u. a. den Weiterbau der WU über die L 180 hinaus nach Norden, um die OU nicht zu gefährden.
- 1979 Planfeststellung
- 1984 Aufhebung des PFB durch das OVG Lüneburg wegen fehlenden Bedarfs neben der WU sowie ungelöster städtebaulicher und Naturschutzprobleme.
- 1988 Variantenuntersuchung Retzko-Topp: Beste WU verkehrs- und kostenmäßig nahezu gleichauf mit bester OU
- Mit beiden Varianten angedachtes ROV nur für OU durchgeführt; Ergebnis: verträglich nur mit Untertunnelung der Aller.
- Ablehnung durch BMV – also: Planung mit Damm und Brücke.
- 2003 Trassierung dieser besten OU (Bezeichnung F 11) offiziell aufgegeben, weil prioritären Lebensraum zerstörend.
- Verharrung der Planung im Osten; systematische Ausblendung, planungsseitig geradezu Verketzerung jeder West-Lösung, nachdem – aller Fachplanungslogik zuwider – der Vorhabenträger den Planungs- und Baubeginn in den Süden verlegt hatte, um damit sofort Ostziele anzu steuern zu können.
- Ersatz für die ausgeschiedene Trasse F 11 wird im Mittelabschnitt die inzwischen planfestgestellte Variante F 8.

Beschreibung der Alternative

- Komplettierung der vorhandenen WU um den Lückenschluss im Norden zwischen L 180 und B 3 nördlich Groß Hehlen (= Vorziehung des ohnehin mitgeplanten und sofort stadtentlastend wirkenden 5. - BA),
- Ebenfalls Planbestandteil: Nordspange (4.BA) zur Erfassung des nicht unerheblichen NO-Verkehrs
- Nachrüstung der vorhandenen WU nach Bedarf (durchgängige 4-Spurigkeit incl. Allerquerung, Anpassung der Anbindungen, evtl. durch Verkehrskreisel, nach Bedarf Ergänzung von Lärmschutz)
- Ergänzungsmöglichkeit der WU nach Süden parallel der Bahn, ab Fuhsekanal auf zwei möglichen Trassen: einmal bahnparallel bleibend bis zur Wiedererreicherung der B 3 alt südlich Adelheidsdorf, zum anderen dem Fuhsekanal folgend Anbindung an den bereits realisierten 1. BA der OU.

Kritik des offiziellen Vorhabens (BVWP 2015)

Die 24 km lange Neubaustrecke der OU

- kann ihre Mehrlänge (ca. 1/3 der Ausgangsstrecke und WU mit ihrer insgesamt bahnparallelen Süd-Verlängerung entsprechend der Variante F 6 Retzko-Topp) nicht durch die (im Übrigen auch über die WU mögliche) Erhöhung der Reisegeschwindigkeit kompensieren, um so Zeit zu gewinnen.
- kann von dem ohnehin nur geringen D-Verkehr (5 bis 6 % bezogen auf den Planungsraum, maximal 11 % bezogen auf das Stadtgebiet Celle) nur einen ganz uninteressanten Anteil auf sich verlagern,
- bewirkt ihre Annahme u. a. durch die Stilllegung einer Landesstraße, einer Kreisstraße und mehrerer kommunaler Straßen im Osten der Stadt,
- erzeugt dadurch und durch die unmäßige Ausbauchung der F 8 n nach Osten eine ungewöhnliche Menge induzierter Verkehre (allein mit dem ca. 1,5 km längeren ersten BA gegenüber der B 3 alt ca. 30.000 km täglich,
- bringt den Ortsteilen Altencelle, Lachtehausen und Altenhagen nicht die verheißene Entlastung, sondern nur eine geringfügige Verkehrsverlagerung; dies zudem nach Westen oder Südwesten und im Verein mit der prognostizierten Verkehrsvermehrung und den hohen Geschwindigkeiten signifikante Immissions-Mehrbelastungen,
- konterkariert mit dem hohen CO²-Output die Klimaziele der Bundesregierung,
- bewirkt, zumal mit den markanten Damm- und Schallschutzbauwerken, für diese Ortsteile einen zu den Zielen der Gebietsreform 1972 kontraproduktiven Abriegelungs- und Trenneffekt gegenüber der Kernstadt,

- überprägt mit ihren bis 9 m erreichenden und etwa die Hälfte der Gesamtstrecke (auch im Freiraum) begleitenden Höhenbauwerken weite Teile der besiedelten und unbesiedelten Landschaft,
- kann ihre Aufgabe, auch den (mindestens 90 % des Gesamtverkehrs ausmachenden) stadtgebundenen Verkehren zu dienen, mangels ausreichender Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz und wegen unangemessener Umwege nicht gerecht werden,
- schafft Querbauwerke in Fuhse, Aller- und Lachtetal und widerstreitet damit allen Geboten des aktuell besonders problematisierten Hochwasserschutzes,
- durchschneidet, versiegelt und belastet mit einem breiten Wirkkorridor die FFHgebiete 90 und 86, bringt Lebensfeindlichkeit in eine hoch schützenswerte Natur und lässt das Kohärenzwahungsgebot unbeachtet,
- vernichtet und verkleinert hochbonitierte landwirtschaftliche Nutzflächen im Stadtgebiet und schwächt das landwirtschaftliche Potential der stadtzugehörigen Dörfer erheblich,
- verkleinert und beeinträchtigt das Oberallergebiet als Celles wichtigsten Naherholungsraum, empfindlich,
- produziert insgesamt Schäden und Belastungen, direkte und externe Kosten, die in keinem Verhältnis zum minimalen Nutzen stehen.

Die Planziele sind zu hinterfragen; denn

- es gibt keine Lokalisierung besonders belasteter Stadtgebiete, schon gar nicht Erhebungen zu gesundheitsschädlichem Wohnen,
- die punktuelle Untersuchung in einem relativ hoch belasteten Straßenabschnitt hat als Ergebnis normale Verhältnisse und Unschädlichkeit erbracht, die bloße Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf Teilstrecken im Stadtgebiet ist für sich kein erstrebenswertes Ziel,
- durch die Verlagerung der Verkehre und eine Vervielfachung der Verkehrsarbeit ergeben sich höhere Belastungen in anderen Siedlungsteilen,
- auch die Verbesserung der Unfallbilanz ist nur abstrakt erhofft, schon gar nicht aus einem Vergleich gewonnen zwischen einem dokumentierten Ist-Zustand und prognostischen Erwartungen, die auch die erzwungene Verkehrsvermehrung und die Geschwindigkeitserhöhung berücksichtigt,
- die Planung hat nicht den verkehrspolitischen Paradigmenwechsel der Stadt verinnerlicht, wonach der Verkehr nicht mehr aus der Stadt verbannt, sondern im Interesse der geschäftlichen Neubelebung in sie hineingelenkt werden soll,
- mehrere, teils bereits realisierte Großprojekte stehen dafür: Beseitigung des „Nadelöhrs“ zentrale Allerbrücke durch ihren totalen Neubau mit Erweiterung auf 5 Spuren, Schaffung der leistungsfähigen und noch optimierbaren Stadtsekante Biermannstraße mit zweiter innerstädtischer Allerquerung, Innenstadtring und Außenring, Umbau des Neumarkts, Querschnittserweiterung des Nordwalls (B 214) und Ertüchtigung für Zwei-Richtungsverkehr.

Vorteile des Alternativvorschlages gegenüber dem offiziellen Vorhaben

WU schon vor 50 Jahren die bessere Wahl, weil

- kürzeste Verbindung von der B 3 im Süden zur B 3 im Norden, von knapp 10 km zwischen Westercelle und nördlich Groß Hehlen 2/3 als hochleistungsfähige, stadtnahe Verkehrsachse mit Allerquerung und zweitem Brückenkopf vorhanden,
- Abstände zu Siedlungen gewahrt, aktiver Lärmschutz vorhanden, erst kürzlich ergänzt und weiter optimierbar,
- verknüpft mit einer weiteren Bundesstraße, 2 Landesstraßen und 2 zusätzlichen Innenstadtanbindungen,
- damit optimale Bündelungs- und Verteilerschiene sowohl für den –nach wie vor sehr geringen – D-Verkehr wie auch für den Ziel-, Quell- und reinen Binnenverkehr
- bis auf den Norden bauleitplanerisch abgesichert und städtebaulich wie auch im Hinblick auf Natur, Landschaft und Naherholung konfliktfrei
- verkehrsstrategischer Lagevorteil durch die Nähe zu den Gewerbeschwerpunkten,
- kein induzierter Verkehr und damit klimafreundlichste Lösung.

Respektierung wertvollster, nicht kompensierbarer Schutzgüter und Vermeidung hoher externer Kosten durch:

- Erhaltung der sensiblen urbanen und Naturlandschaft im Osten, erst begonnene archäologische Ausgrabung Tsellis nicht betroffen
- Erhaltung des Zusammenhangs der gewachsenen Dorfstrukturen dreier Ortsteile mit ihren internen und OT-Verbindungswegen,
- Erhaltung von Celles größtem Naherholungsraum,
- Erhaltung der hoch schutzwürdiger Naturpotentiale von europäischem Rang (FFH-Gebiete mit prioritären Lebensräumen und Arten),
- Erhaltung der besten Ackerböden im Stadtgebiet und
- Freihaltung großer Bevölkerungsteile von zusätzlichen Verkehrsimmissionen,
- Verbesserte Anbindung des nördlichen Landkreises an A 7, A 2 und Flughafen Hannover

Wichtige weitergehende Anmerkungen

Kostenersparnis:

- mindestens 50 Mio € durch Wegfall des 3. BA bei Aufrechterhaltung des übrigen Plankonzepts,
- grob geschätzt 25 Mio € bei zusätzlicher Realisierung der südlichen Verlängerung der WU bis südlich Adelheidsdorf (F 6),
- grob geschätzt 15 Mio € bei Verknüpfung dieser nur bis zum Fuhsekanal reichenden südlichen Verlängerung der WU mit dem 1. BA der OU,
- grob geschätzt 10 Mio € bei Realisierung beider Zusatzalternativen.

Anmerkung:

- Die Kombination dieser beiden WU-Ergänzungen hätte den Vorteil einer gestrafften, optimal verkürzten und leistungsfähigen B 3-Verlegung. Durch die Verknüpfung mit den realisierten beiden BA'en der OU würde ein Teilring geschaffen, der alle wichtigen Stadt-Radialen anbindet.

Ist-Zustand, Planung und Planungsperspektiven lassen sich anhand des beigegeführten Lageplans besser nachvollziehen.

Er zeigt die vorhandenen alten Netzelemente (dunkelgrüne dicke Linien), die fertiggestellten ersten beiden Bauabschnitte der OU (violette dicke Linie), den planfestgestellten, aber prozessbefangenen 3. BA (dünne rote Linie), ferner die noch in der Planung befindlichen BAe 4 und 5 (grün gestrichelt). Von den beiden WU-Ergänzungen ist das südliche Teilstück der bahnparallelen Variante F 6 aus der Untersuchung Retzko-Topp 1988 bis zur B 3 alt südlich Adelheidsdorf gelb und gewissermaßen als West-Ost-Kompromiss die Abzweigung vom 1. BA der OU in Höhe des Fuhsekanals, die ihm parallel folgt bis zur F 6, hellblau gekennzeichnet.

Kontakt und weitere Informationen:

Name des Verbandes: BUND Kreisgruppe Celle
Bearbeiter / Ansprechpartner: Volker Nebelsieck
Telefon: 05141 – 60 14

Name des Verbandes: BUND Landesverband Niedersachsen e.V.
Ansprechpartnerin: Dr. Marita Wudtke
Adresse: Goebenstraße 3a, 31161 Hannover
Telefon: 0511 / 96569 18
E-Mail: Marita.Wudtke@bund.net