



BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“

Hemmingen, 25. Mai 2014

Weißbuch

Eine Agenda für ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen zur Entlastung der Anwohner der jetzigen B3 in Hemmingen (Region Hannover), ohne andere Hemminger und Hannoversche Bürger mehr zu belasten

Inhaltsverzeichnis

1. Historie.....	3
2. Aktuelle Situation (Stand der Dinge).....	3
3. Die Gründe für den Bau der neuen Bundesstraße B3-neu.....	4
3.1 Die prognostizierte Zunahme des Verkehrs tritt nicht ein.....	5
3.2 Maßnahmen, die wirklich erforderlich sind.....	6
4. Folgen, falls die B3-neu in Hemmingen gebaut wird.....	7
5. Wenige Vorteile, aber viele Nachteile durch die B3-neu.....	8
6. Falsche Behauptungen	9
7. Lärmentlastung an der heutigen B3 durch B3-neu wäre kaum wahrnehmbar	10
8. Positive Auswirkung von Tempo 30 gegenüber Tempo 50.....	10
9. Ziel der B3-neu-Befürworter	11
10. Die Bürgerinitiative „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“	12
11. Verweise auf Dokumente.....	12
11.1 Übersichtslageplan B3-neu von 2003 auf Kartengrundlage 1993/1997	12
11.2 Modell der geplanten B3-neu (nördlicher Teil).....	13
11.3 B3-neu neben der größten Null-Emissions-Siedlung Europas.....	13
11.4 Zeitung BI-AKTUELL der BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“	13
11.5 Dieses Weißbuch der BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“	13
12. Ausführliche Beschreibung der Fußnoten.....	14
13. Adressverzeichnis.....	15
14. Impressum	15

1. Historie

Die Planung für eine Umgehungsstraße im Raum Hemmingen reicht bis in die 1960er Jahre zurück. Geplant war beispielsweise eine aufgeständerte A30 von Bad Nenndorf nach Laatzen, die im Auto(bahn)wahn der 1970er Jahre in der Ihmeaue südlich von Devese geführt werden sollte.

Die heutige Planung für eine Westumgehung ist mehr als 10 Jahre alt. Sie basiert auf überholten Verkehrszahlen, die die seit längerem rückläufigen Verkehrsströme unbeachtet lassen (siehe: offizielle Zählung der Bundesanstalt für Straßenwesen 2010).

Die geplante B3-neu in der Region Hannover soll zwischen Pattensen und Hemmingen-Arnum beginnen und in Hannover-Ricklingen wieder an die vorhandene B3 südlich des Landwehrkreisels angeschlossen werden. ^{*1}

Als Entlastung für die jetzigen B3-Anwohner war lange Zeit von der Lokalpolitik eine 2-spurige ebenerdige Umgehungsstraße gewünscht. Diese Planung wurde von der Straßenbaubehörde verworfen. Stattdessen wurde sie durch die nun planfestgestellte, völlig überdimensionierte Variante ersetzt. Kein Hemminger Politiker hat dieses Bauwerk in seinen jetzt geplanten Ausmaßen ursprünglich so gewollt. Die Bürger Hemmingens wurden dazu gar nicht erst befragt.

2. Aktuelle Situation (Stand der Dinge)

Der Neubau wird als Ortsumgehung verkauft, obwohl er unseren Ort durchschneidet. Niemand aus der regionalen Politik hat dieses Bauwerk in seinen Ausmaßen je so gewollt. Das planfestgestellte Monster ist eine diktierete Erpressung der Straßenbaulobby gegen unsere Politiker. Nach dem Motto: Entweder ihr nehmt die vierspurige Straße, oder ihr bekommt gar nichts.

In der Öffentlichkeit propagieren SPD und CDU diesen Ausbaustandard weiter, obwohl im Koalitionsvertrag der niedersächsischen Landesregierung mit den Grünen eindeutig festgeschrieben ist, dass alle Straßenneubauprojekte noch einmal auf Notwendigkeit zu überprüfen sind.

Interessierte Bürger, die sich im Übersichtslageplan der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr einen Überblick über die B3-neu verschaffen möchten, finden eine mehr als 10 Jahre alte Planung (von 2003) auf 20 Jahre alten Karten (Grundlage 1993/1997) vor, in denen die in den letzten zwei Jahrzehnten entstandene Wohnbebauung, Gewerbebauten und die zugehörigen Straßen fehlen. So ist es kaum möglich, eine Vorstellung von den Auswirkungen

Alle Fußnoten sind unter "12. Ausführliche Beschreibung der Fußnoten" detaillierter aufgeführt.

^{*1} Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Bundesstraße 3, Ortsumgehung Hemmingen Weißbuch der BI 'Wer Straßen sät, wird Autos ernten' zur geplanten B3-neu

dieses monströsen Bauwerkes auf die heute bestehenden Orte und ihre Bewohner zu erhalten.

In der Ausgabe 5 (Februar 2014) der Zeitung BI-AKTUELL unserer Bürgerinitiative haben wir deshalb die Trasse der geplanten B3-neu auf Luftaufnahmen montiert, damit jeder in Hemmingen und Wettbergen nachvollziehen kann, welche Realität auf ihn zukommt. Diese Zeitung befindet sich auf der Dokumenten-Seite der BI <http://www.stopneueb3.de/dokumente/> als PDF-Datei unter „Februar 2014 BI-AKTUELL“.

Hannover-Wettbergen: Es ist kaum zu glauben: Zukunftsorientierte neue hannoversche Mitbürger bauen besonders umweltfreundliche Passivhäuser im zero:e park, und nur wenige Meter nebenan soll jetzt, wenn es nach den Aussagen vieler Politiker geht, der Bau der neuen Bundesstraße 3 nach Plänen aus dem vorigen Jahrhundert in Form einer überdimensionierten, vierspurigen Trasse mit gewaltigen Kreiseln und Brückenbauwerken realisiert werden.

Der zero:e park ist die größte Null-Emissions-Siedlung Europas, ein Vorzeigeprojekt, in dem letztlich über 300 Familien leben werden. Das Baugebiet hat inzwischen zwei Preise gewonnen. Diesen Wohnpark und die schon vorhandene Wohnbebauung zu verlärmern, mit Immissionen zu belasten und den Familien das Naherholungsgebiet zu nehmen, ist alles andere als sinnvoll. Der Bebauungsplan des zero:e parks enthält nachhaltige Auflagen für die Bauherren wie CO₂-neutrales Wohnen und versickerungsfähiges Pflaster. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr aber asphaltiert demnächst in unmittelbarer Nachbarschaft 13,5 Hektar Fläche hochwertigen Ackerboden mittels der B3-neu. Dies passt nicht zusammen!

Näheres zum Thema zero:e park mit Übersichtsbild und Zeitungsartikel auf der Dokumenten-Seite der BI <http://www.stopneueb3.de/dokumente/> als PDF-Datei unter „B3neu contra zero:e-park“

3. Die Gründe für den Bau der neuen Bundesstraße B3-neu sind entfallen

Die Gründe für den Bau der neuen Bundesstraße B3 zur Verlagerung des Verkehrs in Hemmingen (Region Hannover) sind weggefallen:

- Die prognostizierte Zunahme des Verkehrs tritt nicht ein.
- Die beabsichtigte Entlastung der Bevölkerung an der B3 kann durch bisher nicht durchgeführte Maßnahmen der Lärmreduzierung erreicht werden, gerade weil der Verkehr abnimmt.

3.1 Die prognostizierte Zunahme des Verkehrs tritt nicht ein

Im Jahr **2001** sind an der jetzigen B3 in Hemmingen an den drei Zählstellen

- am nördlichen Ortseingang (B3 Stadtgrenze Hemmingen/Hannover),
- in der Mitte (B3/K221 Weetzer Landstraße) und
- am südlichen Ortseingang (B3 Arnum/Pattensen)

folgende tägliche Fahrzeug-Anzahlen gemessen worden ^{*2}

([Verkehrsentwicklungsplan](#), siehe Seite 63 des Schriftstücks gleich Seite 71 der PDF-Datei):

27703, 20386 und 12881.

Im Jahr 2002 wurde eine **Prognose** für das Jahr **2015** abgegeben ^{*3}

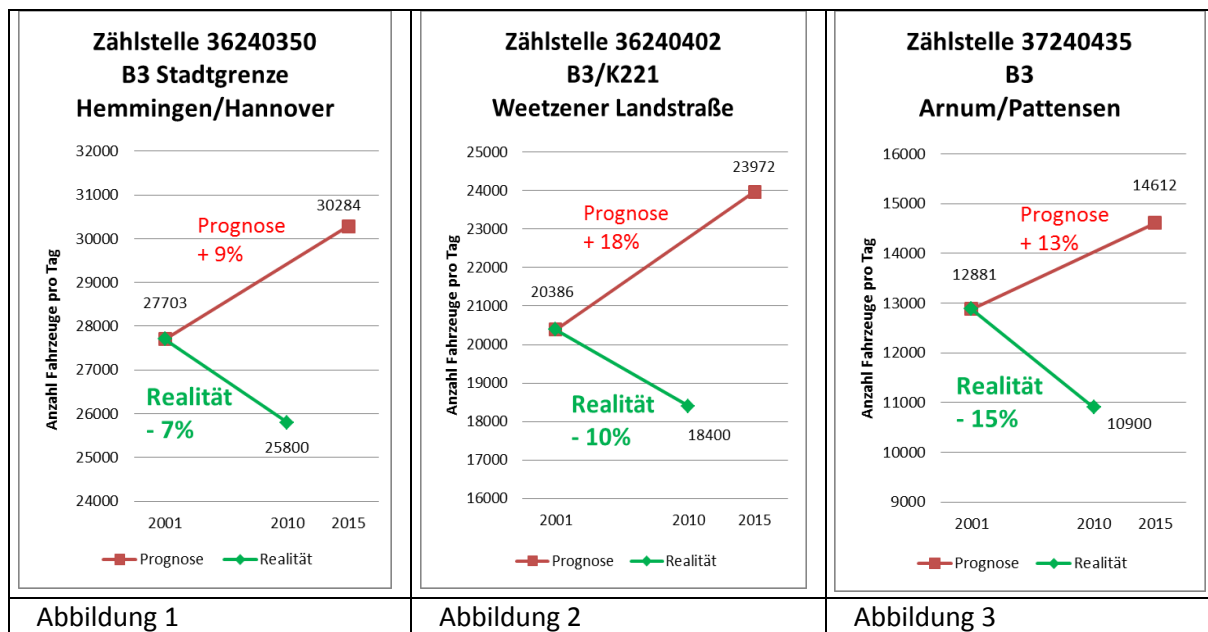
([Verkehrsentwicklungsplan](#), siehe Seite 64 des Schriftstücks gleich Seite 72 der PDF-Datei), die einen angeblichen Anstieg der täglichen Fahrzeug-Anzahlen vorhersagte:

30284, 23972, 14612 Fahrzeuge.

Bei den letzten aktuellen Straßenverkehrszählungen im Jahr **2010** wurden folgende tatsächliche Fahrzeug-Anzahlen ermittelt ^{*4} ([Bundesanstalt für Straßenwesen](#), siehe Zählstellen: 3624 0350, 3624 0402, 3724 0435 auf Seite 6):

25800, 18400 und 10900.

Statt des prognostizierten Anstiegs des Verkehrs um +9%, +18% und +13% ist der Verkehr also in Wirklichkeit um **-7%, -10% und -15%** zurückgegangen (dargestellt in den folgenden Abbildungen 1 bis 3).



^{*2} Stadt Hemmingen, Verkehrsentwicklungsplan, Schnüll&Haller, August 2002, Seite 63/71

^{*3} Stadt Hemmingen, Verkehrsentwicklungsplan, Schnüll&Haller, August 2002, Seite 64/72

^{*4} Straßenverkehrszählung 2010: Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesstraßen Jahr 2010

Im Planfeststellungsbeschluss ^{*5} von 2004 heißt es wörtlich ^{*6}:

"Die Notwendigkeit bzw. Zweckmäßigkeit einer Umgehungsstraße wird durch die von IGS (Ingenieurgesellschaft Stolz mbH) im Auftrage des Antragstellers erstmalig 1987 durchgeführte und im Zuge der weiteren Planungen laufend ergänzte und aktualisierte Verkehrsuntersuchung belegt."

Die tatsächlichen Zahlen (Abbildungen 1 bis 3) zeigen jedoch, dass diese Prognose falsch und der davon abgeleitete Bedarf für eine Ortsumgehung Hemmingens nicht vorhanden ist.

Zudem wird die Anzahl der Berufspendler nach Hannover auf der B3 in Hemmingen sinken: Von 2012 bis 2025 vermindert sich in der Region Hannover die Anzahl der 18- bis 29-Jährigen um 4,4%, die der 30- bis 44-Jährigen sogar um 6,9% ^{*7} ([Bevölkerungsprognose 2012 bis 2020/2025 der Region Hannover](#), siehe Seite 16 des Schriftstücks gleich Seite 17 der PDF-Datei, Tabelle 3, Region Hannover).

Dieser Trend wird sich fortsetzen: Von 2012 bis 2060 vermindert sich in Deutschland die Anzahl der 20- bis unter 30-Jährigen um 30% (von 10 Millionen auf 7 Millionen), die der 30- bis unter 50-Jährigen auch um 30% (von 23 Millionen auf 16 Millionen) und die der 50- bis unter 65-Jährigen um 23% (von 17 Millionen auf 13 Millionen) ^{*8} ([Bevölkerung Deutschlands bis 2060, Statistisches Bundesamt](#), siehe Seite 19 des Schriftstücks gleich Seite 20 der PDF-Datei, Schaubild 5).

3.2 Maßnahmen, die wirklich erforderlich sind

Die Anwohner der jetzigen B3 müssen durch ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen entlastet werden:

- Elektronisches Verkehrsmanagement zur Verstetigung des Verkehrs
- Nachfahrverbot für Lkw auf der B3
- Einbeziehung der B3 in die Lkw-Maut
- Generelle Tonnagebeschränkung auf der B3
- Tempo 30 auf B3 in Hemmingen-Arnun (unterstützt durch sechs vorhandene Ampeln und zwei vorhandene Blitzgeräte)
- Tempo 40 auf B3 in Hemmingen-Westerfeld
- Signalgesteuerte Pendlerspuren (2 + 1) in Hemmingen-Westerfeld, tageszeitabhängig, separate Busspur
- Eine in zentralen Punkten deutliche Qualitätsverbesserung im ÖPNV
- Radwege, auf denen man gut fahren kann (eben, breit, wetterfest, beleuchtet), auch in die nur 6 bis 10 Kilometer entfernte Landeshauptstadt Hannover
- Förderung von Car-Sharing-Modellen

^{*5} Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover vom 15.09.2004 "B3 - OU Hemmingen", Seite 1

^{*6} Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover vom 15.09.2004 "B3 - OU Hemmingen", Seite 27

^{*7} Bevölkerungsprognose 2012 bis 2020/2025 der Region Hannover, Seite 16/17 (Tabelle 3)

^{*8} Bevölkerung Deutschlands bis 2060: Statistisches Bundesamt, 12. Bevölkerungsvorausberechnung, S. 19/20

- Förderung von Fahrgemeinschaften

Die lokalen Politiker müssen dabei unterstützt werden, diese Maßnahmen durchsetzen zu können. Diese Durchführung der Maßnahmen muss vom Land Niedersachsen ermöglicht werden.

4. Folgen, falls die B3-neu in Hemmingen gebaut wird

- Der überdimensionierte Ausführungsstandard der B3-neu beansprucht 400.000 m² (40 Hektar) Landverbrauch und zerstört damit Natur und Landschaft und die Naherholungsfläche, für die Hemmingen bekannt ist. 13,53 Hektar Fläche werden neu versiegelt.
- Es verlärmst bisher ruhige Ortsränder und trennt Ortsteile wie z.B. den westlichen Teil Deveses komplett von anderen Ortsteilen ab.
- Es zerstört das umliegende Naherholungsgebiet für Fußgänger und Radfahrer im gesamten Westen unserer Stadt.
- Im Einwirkungsbereich der Trasse befinden sich verschiedene geschützte Biotope und Feuchtgrünland gem. §28a und b des NNatG.
- Die freie Laufbahn der Tiere wird vermindert.
- Die ursprünglich geplanten Kosten werden sich steigern: Zur Zeit der Planung wurden im Jahr 2003 gemäß Bundesverkehrswegeplan die Kosten für die 7,5 km lange B3neu auf 43,2 Millionen Euro geschätzt (= 18,2 Mio Euro + 25,0 Mio Euro). Geht man von einer zu erwartenden Kostensteigerung wie bei der Ortsumgehung der B243 Barbis-Osterhagen im Südharz aus (bis Anfang 2014 ca. 72 Prozent Kostensteigerung), bedeutet dies, dass bei der B3neu in Hemmingen mit Kosten von mehr als 74 Millionen Euro zu rechnen ist. Eine kleinere, zweispurige Variante wird nicht einmal geprüft.
- Die jährliche Unterhaltungslast für die bisherige B3 wird geschätzt ca. 60.000 Euro (6 km B3 mal 10.000 Euro) betragen. Diese Kosten werden von der Stadt Hemmingen und damit von den Hemminger Bürgern getragen werden müssen.
- Es werden weit mehr Einwohner Hemmingens zusätzliche Verlärmung hinnehmen müssen durch die geplanten Anbindungen an die B3-neu:
 - Vor Arnum im Süden:
 - Anbindung südlich des Neubaugebietes
 - In Arnum:
 - Anbindung über die "Hiddestorfer Straße"
 - Anbindung über die Straße "Hoher Holzweg"
 - In Devese:
 - Anbindung über das "Deveser Kreuz": "Weetzener Landstraße", "Vorm Dorfe" und "Alfred-Bentz-Straße" / "Max-Planck-Straße"
 - In Hemmingen-Westerfeld, Hannover-Wettbergen und Hannover-Ricklingen:
 - Anbindung über die "Göttinger Landstraße"

- Bund und Land wollen in Hemmingen mehr als 100 Millionen in Stadtbahn und B3neu investieren. Neben der sehr zweifelhaften Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn und der Wirkungslosigkeit der B3neu kommt die volkswirtschaftliche Verschwendung hinzu: Es ist unsinnig, mehr als 100 Millionen Euro in eine Kleinstadt mit 18.000 Einwohnern zu lenken.

5. Wenige Vorteile, aber viele Nachteile durch die B3-neu

Vorteile einer B3-neu:

- Die direkt an der bisherigen B3 wohnenden Anwohner in Arnum und Westerfeld haben eine (allerdings sehr geringe) Entlastung (Lärmreduzierung weniger als 3 dB(A)) durch geringe Reduzierung des Schwerlastverkehrs und Pkw-Verkehrs.
- Die Stadtbahn kann einfacher mit Hochbahnsteigen gebaut werden.
- Bessere Anbindung des LKW-Verkehrs an die Landeshauptstadt Hannover.

Nachteile einer B3-neu:

- Mehrbelastung der Hemminger Bürger (ca. 2200 Bürger).
- Verhinderung einer sinnvollen Neuorientierung der politischen Diskussion im Bereich Mobilität, da die neue B3 Fakten schafft.
- Zusätzlicher Verkehr aus Südniedersachsen (Alfeld, Einbeck, Elze, Gronau, Holzminden, Hötter) zum Autobahnnetz Hannovers (siehe Planfeststellungsbeschluss)
- Kappung der Radwege
- Entwertung der grünen Umgebung Hemmingens als Naherholungsgebiet.
- Immense Kosten des Bundes (43,2 Mio € → 74 Mio € und mehr)
- Neu entstehende Unterhaltungslast der B3-alt für die Stadt Hemmingen und damit für die Bürger
- Kein Rückbau der bisherigen B3
- Rückgang der Umsätze und Geschäftsschließungen der Hemminger Einzelhändler, Restaurants, Tankstellen usw. und dadurch geringere Steuereinnahmen in Hemmingen. Die Radiosendung "Nachgefragt" ^{*9} bei "Radio Leinehertz 106.5" am 13.11.2013 berichtete, dass die ansässigen Geschäftsleute in Hemmingen-Arnum und Hemmingen-Westerfeld befürchten, ihre Geschäfte wegen Umsatzrückgangs schließen zu müssen (wie in Pattensen und Eimbeckhausen bereits geschehen).

^{*9} Radiosendung "Nachgefragt" bei "Radio Leinehertz 106.5" am 13.11.2013 (17 Uhr 54 Minuten 30 Sekunden)
 Weißbuch der BI 'Wer Straßen sät, wird Autos ernten' zur geplanten B3-neu

6. Falsche Behauptungen

- Aus dem Planfeststellungsbeschluss ergibt sich ein Handlungszwang.
Falsch. Der Planfeststellungsbeschluss zeigt lediglich eine Möglichkeit auf. Er ist kein Gesetz. Ob gebaut wird oder nicht, ist eine politische Entscheidung, auf die wir als Bürger noch einwirken können.
Die Grünen informierten auf ihrem Stammtisch im Frühjahr 2013 darüber, dass nach dem Koalitionsvertrag (Grüne und SPD) alle Neubauprojekte einschließlich der bereits planfestgestellten Bauvorhaben nach der Landtagswahl noch einmal überprüft werden sollen. Das solle hinsichtlich der Finanzierung geschehen (Hauptgrund) - es sind bekanntlich zuviele Projekte gemeldet - als auch in Bezug auf die Angemessenheit. Bundesweit gehe das Verkehrsaufkommen zurück und habe sich an vielen Orten verringert. Die Forderung lautet: Anpassung an die Realität.
- Die zweispurige Variante statt der vierspurigen ist gar nicht möglich.
Falsch. Der [Grüne Newsletter \(Ausgabe 06\)](#) ^{*10} der Hemminger Grünen vom 28. August 2013 nimmt hierzu auf Seite 1 deutlich Stellung: "Wenn die B3 neu gebaut werden sollte, wird die bisherige B3 nicht stillgelegt. Der Verkehr wird sich auf beide Strecken verteilen. Also 13.000 Fahrzeuge pro Tag auf jeder Strecke. Dazu reicht eine zweispurige alte B3 und eine zweispurige neue B3."
- Die Stadtbahn kann nur gebaut werden, wenn die B3-neu gebaut wird.
Falsch. Die Untersuchung wurde im Jahr 1993 von der Firma "Trans Tec" im Auftrag der Üstra im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durchgeführt. Damals waren die Belastungszahlen noch höher als heute.
- Der Verkehr auf der bisherigen B3 wird ständig zunehmen.
Falsch. Die 2002 prognostizierte Zunahme des Verkehrs wird nicht eintreten: Statt des Anstiegs des Verkehrs bis 2015 an den drei Zählstellen um +9%, +18% und +13% ist der Verkehr in Wirklichkeit bis 2010 um -7%, -10% und -15% zurückgegangen.
- Ohne Umgehungsstraße gibt es doch keine Stadtbahn.
Falsch. Es soll mit der Stadtbahn-Planung für die B3-neu geworben werden. Nach wie vor wird eine nicht schlüssige Kopplung beider Projekte hergestellt. Befürworter einer Stadtbahn sollen sich zwangsweise für die B3-neu aussprechen müssen.
- Die Stadtbahn wird gebaut, sobald die Umgehungsstraße gebaut wird.
Falsch. Aussage der Infra, der Trans Tec Bau und der Region Hannover am 3. März 2014 in Hemmingen auf der Informationsveranstaltung zum Planfeststellungsbeschluss des zweiten Bauabschnitts der Stadtbahn:

¹⁰ Grüner Newsletter (Ausgabe 06) der Hemminger Grünen vom 28. August 2013
Weißbuch der BI 'Wer Straßen sät, wird Autos ernten' zur geplanten B3-neu

„Die Planung des noch fehlenden dritten Bauabschnitts (Westerfeld/Weetzener Landstraße bis Arnum/Bockstraße) ist längst verworfen worden, da die Strecke bis nach Arnum (dem größten und bevölkerungsreichsten Ortsteil Hemmingens) nicht wirtschaftlich ist.“
Wie soll dann der Bau der Stadtbahn bis Hemmingen-Westerfeld noch wirtschaftlich sein, zumal nach dem Bau der B3-neu für die Autofahrer erst recht kein Grund mehr besteht, auf die Stadtbahn umzusteigen?

- Die Umgehungsstraße ist doch etwas Gutes für uns Hemminger.
Falsch. Der Neubau wird als Ortsumgehung verkauft, obwohl er unseren Ort durchschneidet. Niemand aus der regionalen Politik hat dieses Bauwerk in seinen Ausmaßen je so gewollt. Das planfestgestellte Monster ist eine diktierte Erpressung der Straßenbaulobby gegen unsere Politiker. Nach dem Motto: Entweder ihr nehmt die vierspurige Straße, oder ihr bekommt gar nichts.

7. Lärmentlastung an der heutigen B3 durch B3-neu wäre kaum wahrnehmbar

Es wird oft behauptet, dass eine Halbierung des Straßenverkehrs eine Halbierung des Lärms bewirkt, doch das ist ein Irrtum. Auch wenn der Verkehr auf der bisherigen B3 um 50% reduziert wird, vermindert sich der Lärm dadurch nur um 3 dB(A), dieser Unterschied ist kaum wahrnehmbar.

Zitat: *"Eine Halbierung der Verkehrsstärke führt zu einer Abnahme um 3 dB(A)."*
"Eine Halbierung bzw. Verdoppelung der Lautstärke wird vom menschlichen Ohr jedoch erst bei 10 dB(A) Pegelunterschied empfunden." (Quelle: Straßenplanung, Wolfgang Pietzsch ^{*11})

Um die Lärmbelastung auf die Hälfte zu reduzieren, müsste die Kfz-Anzahl also sogar um 90% abnehmen.

Berechnung: Änderung des Schallintensitätspegels L_1 bei einer Reduzierung der Schalleistung (Schallintensität) um 90% (also auf 10%):

$$L_1 = 10 \lg(P_1/P_2) \text{ dB} = 10 \lg(10\%) \text{ dB} = 10 (-1) \text{ dB} = -10 \text{ dB}$$

8. Positive Auswirkung von Tempo 30 gegenüber Tempo 50

Das Hauptargument für eine Reduktion der Regelgeschwindigkeit innerorts ist das Mehr an Verkehrssicherheit. Dabei umfasst Verkehrssicherheit nicht nur die Vermeidung von Unfällen, sondern auch die Abwendung von Gefahren (Verkehrskonflikte) und ein gesteigertes Sicherheitsgefühl. Es gibt weniger

^{*11} Straßenplanung, Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Pietzsch, Verlag Werner, 5. Auflage, ISBN 3-8041-2949-8, Seite 226 und 227, Kapitel 'Einfluss des Verkehrs auf den Lärm'

Verkehrsoffer. Der stärkste Rückgang ist bei Kindern und bei tödlich und schwer verletzten Personen festgestellt worden. ([Zukunft Mobilität](#) ^{*12})

Weitere positive Effekte von Tempo 30-Zonen sind eine geringere Lärmbelastigung durch geringere Roll- und Abwindgeräusche sowie eine geringere Luftverschmutzung.

Wichtig für die Anwohner ist die Lästigkeit eines Geräuschs. Ein konstanter Schallpegel wird als weniger störend empfunden als ein in der Intensität wechselnder. Eine [Studie](#) der Autoren Spessert, Kühn und Stiebritz ergab: Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h verringert den Mittelungspegel LAeq um etwa 2 dB(A), wenn die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit um nur 10 km/h verringert wird, und reduziert die Häufigkeit hoher Schalldruckpegel auf die Hälfte. Eine Minderung von 4 dB(A) kann prognostiziert werden, wenn die gefahrene Geschwindigkeit tatsächlich um 20 km/h reduziert würde. Die Lästigkeit des Geräuschs nimmt deutlich wahrnehmbar ab ^{*13}.

9. Ziel der B3-neu-Befürworter

Das Ziel der Befürworter der B3-neu ist eine Entlastung der Anwohner der jetzigen B3 durch den Bau einer „B3 Ortsumgehung Hemmingen“.

Dabei wird verschwiegen:

- Die Anwohner beiben weiterhin durch 10.000 bis 12.000 Fahrzeuge täglich belastet.
- Die erwartete Lärmreduktion tritt nicht ein: Statt 50% weniger Lärmbelastigung sind es nur -3dB(A), was kaum hörbar ist.
- Es wird sich nicht um eine Ortsumgehungsstraße handeln, sondern um eine überdimensionierte Ortserschneidungsstraße.
- Es erfolgt kein Rückbau der bisherigen B3.
- Statt einer Entlastung für ca. 1250 Anwohner in Hemmingen und Arnum entsteht nun eine Neu-Belastung für ca. 2200 Personen in Arnum, Westerfeld, Devese und Hannover-Wettbergen
- Und diese Neu-Belastung geschieht durch eine vierspurige Bundesstraße mit 13 Brückenbauwerken bis zu 7m Höhe. (Der Planfeststellungsbeschluss sagt dazu: "Nicht zu vermeiden ... ist eine relativ enge Lage zur Wohnbebauung")
- Der demografische Wandel wird außer Acht gelassen: Von 2012 bis 2025 vermindert sich in der Region Hannover die Anzahl der 18- bis 29-Jährigen um 4,4%, die der 30- bis 44-Jährigen sogar um 6,9% (siehe:

^{*12} Zukunft Mobilität, www.zukunft-mobilitaet.net, Martin Randelhoff, Dresden

^{*13} Kühn, B.; Spessert, B.; Stiebritz, M.: Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Geräuschimmission an innerstädtischen Durchgangsstraßen. In: Lärmbekämpfung, Zeitschrift für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik, Springer-VDI-Verlag, Düsseldorf, Ausgabe 2/2012, Seite 59-63
Weißbuch der BI 'Wer Straßen sät, wird Autos ernten' zur geplanten B3-neu

Bevölkerungsprognose der Region Hannover). Dieser Trend wird sich in Deutschland fortsetzen (siehe: Bevölkerung Deutschlands bis 2060 www.destatis.de):

Altersgruppe	Einwohner 2012	Einwohner 2060	Verminderung
20- bis unter 30	10 Millionen	7 Millionen	30%
30- bis unter 50	23 Millionen	16 Millionen	30%
50- bis unter 65	17 Millionen	13 Millionen	23%

10. Die Bürgerinitiative „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“

Die BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“ ist ein eingetragener, gemeinnütziger Verein, der sich die Aufgabe stellt, den Umweltschutz besonders in der Region Hemmingen zu fördern.

Aktuell geht es um die Lösung von Verkehrsproblemen im Hinblick auf einen intelligenten und zukunftsfähigen Mix von Verkehrssystemen, um die Belastung durch Straßenlärm für alle Anwohner größtmöglich zu reduzieren.

Deshalb setzen wir uns unter anderem dafür ein, dass die geplante B3-neu nicht gebaut wird. Als sogenannte Ortsumgehung durchschneidet sie die Stadt Hemmingen mit ihren 7 Ortsteilen mehr als sie sie umgeht.

11. Verweise auf Dokumente

11.1 *Übersichtslageplan B3-neu von 2003 auf Kartengrundlage 1993/1997*

Auf der Seite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21025&article_id=78707&psmand=135

sind die beiden Downloads für den Übersichtslageplan B3-neu zu finden:

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, **Übersichtslageplan B3-neu** Hemmingen, Blatt 1 (**nördlicher Teil**: Hannover-Ricklingen bis Hemmingen Deveser Kreuz) von 2003 auf Kartengrundlage 1993/1997 (PDF, 15531 KB): [http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/45665/Übersichtslageplan Blatt_1.pdf](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/45665/Übersichtslageplan_Bla tt_1.pdf)

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, **Übersichtslageplan B3-neu** Hemmingen, Blatt 2 (**südlicher Teil**: Hemmingen Deveser Kreuz bis Arnum-Süd) von 2003 auf Kartengrundlage 1993/1997 (PDF, 19642 KB)

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/45666/uebersichtslageplan_blaett_2.pdf

11.2 Modell der geplanten B3-neu (nördlicher Teil)

Auf der Dokumenten-Seite der BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“

<http://www.stopneueb3.de/dokumente/>

zeigt das **Modell der geplanten B3-neu zwischen „Ricklinger Rampe“ und „Deveser Kreuz“** einen realitätsnahen Überblick über unser „Hemmingen danach“.

11.3 B3-neu neben der größten Null-Emissions-Siedlung Europas

Auf der Dokumenten-Seite der BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“

<http://www.stopneueb3.de/dokumente/>

erläutert „B3neu contra zero:e-park“ mit Übersichtsbild, wie es in Hannover-Wettbergen aussähe, wenn die B3-neu schon gebaut wäre.

11.4 Zeitung BI-AKTUELL der BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“

Auf der Dokumenten-Seite der BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“

<http://www.stopneueb3.de/dokumente/>

sind alle Ausgaben der Zeitung BI-AKTUELL zu lesen.

In der Ausgabe 5 (Februar 2014) der Zeitung haben wir die Trasse der geplanten B3-neu auf Luftaufnahmen montiert, damit jeder in Hemmingen und Wettbergen nachvollziehen kann, welche Realität auf ihn zukommt.

11.5 Dieses Weißbuch der BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“

Auf der Dokumenten-Seite der BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“

<http://www.stopneueb3.de/dokumente/>

ist dieses Weißbuch zu lesen.

12. Ausführliche Beschreibung der Fußnoten

*1 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Bundesstraße 3, Ortsumgehung Hemmingen (Arnum/Westerfeld): <http://www.strassenbau.niedersachsen.de> | Projekte | Bundesstraßen | B3 | B 3 Ortsumgehung Hemmingen (Westerfeld/Arnum)

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21025&article_id=78707&psmand=135

*2 Stadt Hemmingen, Verkehrsentwicklungsplan, Schnüll&Haller, August 2002: <http://www.stadthemmingen.de> | Bau und Umwelt | Bauleitplanung | Verkehrsplanung, Verkehrsentwicklungsplan als PDF-Datei | (Seite 63 des Schriftstücks gleich Seite 71 der PDF-Datei: "Zählung 25.09.2001" 27703, 20386, 12881 Fahrz.)

<http://www.stadthemmingen.de/downloads/datei/NzAwMDAyNDstOy91c3lrbG9jYWwvaHR0cGQvdmh0ZG9jcy90ZW1taW5nZW4vaGVtbWluZ2VuL21lZGllbi9kb2t1bWVudGUvQmF1bGVpdHBsYW51bmctVmVya2VocnNlbnR3aWNrbHVuZ3NwbGFuLnBkZg%3D%3D>

*3 Stadt Hemmingen, Verkehrsentwicklungsplan, Schnüll&Haller, August 2002: <http://www.stadthemmingen.de> | Bau und Umwelt | Bauleitplanung | Verkehrsplanung, Verkehrsentwicklungsplan als PDF-Datei | (Seite 64 des Schriftstücks gleich Seite 72 der PDF-Datei: "Prognose O-Fall 2015" 30284, 23972, 14612 Fahrz.)

<http://www.stadthemmingen.de/downloads/datei/NzAwMDAyNDstOy91c3lrbG9jYWwvaHR0cGQvdmh0ZG9jcy90ZW1taW5nZW4vaGVtbWluZ2VuL21lZGllbi9kb2t1bWVudGUvQmF1bGVpdHBsYW51bmctVmVya2VocnNlbnR3aWNrbHVuZ3NwbGFuLnBkZg%3D%3D>

*4 Straßenverkehrszählung 2010: Bundesanstalt für Straßenwesen: <http://www.bast.de/> | Verkehrstechnik | Statistik | Manuelle Straßenverkehrszählung | Jahr 2010 | Bundesstraßen | Zählstellen: 3624 0350, 3624 0402, 3724 0435 (auf Seite 6)

http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-bundesstrassen.pdf?__blob=publicationFile&v=1

*5 Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover, AZ 209.31-31027-2-287/B 3 vom 15.09.2004 "Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der B3 - OU Hemmingen" (Seite 1)

*6 Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Hannover, AZ 209.31-31027-2-287/B 3 vom 15.09.2004 "Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der B3 - OU Hemmingen" (Seite 27)

*7 Bevölkerungsprognose 2012 bis 2020/2025 der Region Hannover: <http://www.hannover.de> | Leben in der Region Hannover | Planen, Bauen, Wohnen | Stadtplanung & Stadtentwicklung | Stadtforschung | Bevölkerungsprognose | Bevölkerungsprognose 2012 bis 2020/2025.pdf

(Seite 16 des Schriftstücks gleich Seite 17 der PDF-Datei)
<http://www.hannover.de/content/download/365376/7017329/version/3/file/Band+112+-+Bev%C3%B6lkerungsprognose+2012+bis+2025.pdf>

*8 Bevölkerung Deutschlands bis 2060, 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Statistisches Bundesamt: <http://www.destatis.de> | Publikationen | Thematische Veröffentlichungen | Bevölkerung | Bevölkerungsvorausberechnung (u. a. Hefte zum Demografischen Wandel) | Bevölkerung Deutschlands bis 2060 - 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung - 2009 | Download

(Seite 19 des Schriftstücks gleich Seite 20 der PDF-Datei, Schaubild 5)
https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/VorausberechnungBevoelkerung/BevoelkerungDeutschland2060Presse5124204099004.pdf;jsessionid=C00EF1FBAAC5621CF629880A015A7DAE.cae1?__blob=publicationFile

*9 Radiosendung "Nachgefragt" beim Hannoverschen Lokalsender "Radio Leinehertz 106.5" am 13.11.2013 (Sendezeitpunkt 17 Uhr 54 Minuten 30 Sekunden)

*10 Grüner Newsletter (Ausgabe 06) der Hemminger Grünen vom 28. August 2013

http://www.gruenehemmingen.de/gruenehemmingen/Willkommen_files/Newsletter%206%202013.pdf

*11 Straßenplanung, Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Pietzsch, Verlag Werner, 5. Auflage, ISBN 3-8041-2949-8, Seite 226 und 227, Kapitel 'Einfluss des Verkehrs auf den Lärm'

*12 Zukunft Mobilität, www.zukunft-mobilitaet.net, Martin Randelhoff, Dresden

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/9934/analyse/30-stundenkilometer-kmh-pro-contra-regelgeschwindigkeit/>

*13 Kühn, B.; Spessert, B.; Stiebritz, M.: Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Geräuschimmission an innerstädtischen Durchgangsstraßen. In: Lärmbekämpfung, Zeitschrift für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik, Springer-VDI-Verlag, Düsseldorf, Ausgabe 2/2012, Seite 59-63
[http://www.laermbekaempfung.de/laerm/article.php?data\[article_id\]=66040](http://www.laermbekaempfung.de/laerm/article.php?data[article_id]=66040)

13. Adressverzeichnis

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth Germany

Am Köllnischen Park 1, D -10179 Berlin

bund@bund.net

<http://www.mobil-statt-verplant.de/>

Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn (BNVS)

info@verkehr-mit-sinn.org

<http://www.verkehr-mit-sinn.org/>

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

VCD-Landesverband Niedersachsen

Alleestraße 1, 30167 Hannover

nds@vcd.org

<http://www.vcd.org/>

14. Impressum

Burkhard Lange, Deisterstr. 64, 30966 Hemmingen

Haftungsausschluss entsprechend: www.disclaimer.de/disclaimer.htm

ViSdP: BI „Wer Straßen sät, wird Autos ernten“ e.V.

c/o Tom Todd, Saarstr. 31, 30966 Hemmingen

info@stopneueb3.de , www.stopneueb3.de