

Neubau  
Ausbau der Bundesautobahn  
Bundesstraße 3

---

Von Bau-km 20+150 bis Bau-km 23+340

Nächster Ort: Celle

Baulänge: 3,19 km

Länge der Anschlüsse: entfällt

---

Straßenbauverwaltung  
des Landes Niedersachsen

## Planfeststellung

für  
B3 OU Celle (**Südteil**)

Verlegung der Bundesstraße 3  
von SO Celle (B 214)  
bis S Celle (B 3)

## Erläuterungsbericht

<p>Aufgestellt: Celle, den 15.12.2004 Straßenbauamt Verden PG OU Celle</p> <p>gez. Winkelmann .....</p>	

Inhaltsverzeichnis

1.1	Planerische Beschreibung.....	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	5
2.	Notwendigkeit der Baumaßnahme.....	6
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	6
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen.....	7
2.2.0	Gesamtplanung der Ortsumgehung.....	7
2.2.1	Vorliegender Bauabschnitt.....	9
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele.....	9
2.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur / Verkehrsprognose.....	11
2.4.1	Straßenbauliche Infrastruktur.....	11
2.4.2	Verkehrsprognose.....	11
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	13
2.5.0	Gesamtplanung der Ortsumgehung.....	13
2.5.1	Vorliegender Bauabschnitt.....	13
3.	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie.....	15
3.1	Trassenbeschreibung der Varianten für die gesamte Ortsumgehung.....	15
3.1.0	Gesamtplanung der Ortsumgehung.....	15
3.1.0.1	Variante 1.....	16
3.1.0.2	Variante 5.....	16
3.1.0.3	Variante 6.....	17
3.1.0.4	Trasse der gewählten Variante 8 (F 8).....	17
3.1.0.5	Variante 11.....	17
3.1.1	Trassenbeschreibung der Varianten für den vorliegenden Bauabschnitt, von südöstlich Celle (B 214) bis südlich Celle.....	18
3.1.1.1	Knotenpunkte und Über- bzw. Unterführungen.....	19
3.1.1.2	Linienführung im Bereich des Hügelgräberfeldes.....	20
3.1.1.3	Wegeverbindungen (landwirtschaftlichen Wege, Radwege, Wanderwege).....	20
3.2	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum.....	21
3.3	Beurteilung der einzelnen Varianten.....	22
3.3.0	Gesamtplanung der Ortsumgehung.....	22
3.3.0.1	Variante 1.....	22
3.3.0.2	Varianten 5 und 6.....	23
3.3.0.3	Varianten 11 und 8N.....	24
3.3.1	Vorliegender Bauabschnitt.....	25
3.3.2	Knotenpunkte und Überführungen.....	25
3.3.3	Linienführung im Bereich des Hügelgräberfeldes.....	25
3.3.4	Wegeverbindungen (landwirtschaftliche Wege, Radwege und Wanderwege).....	25
3.4	Aussagen Dritter zu den Varianten.....	26
3.4.0	Gesamtplanung der Ortsumgehung.....	26
3.4.1	Vorliegender Bauabschnitt (südöstlich Celle bis südlich Celle).....	26
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	27
4.1	Trassierung.....	27
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale.....	27
4.1.2	Zwangspunkte.....	27
4.1.3	Beschreibung der Linienführung.....	28
3.4.1.1	Linienführung im Lageplan.....	28
3.4.1.2	Linienführung im Höhenplan.....	28

# Bundesstraße 3, Ortsumgehung Celle (Südteil)

Erläuterungsbericht für die Verkehrsanlagen

## Planfeststellung

Datei: U01.doc

Seite 3 von 49

4.1.4	Berücksichtigung der Umwelt bei der Trassierung.....	28
4.1.5	Ergebnis der Sichtweitenanalyse.....	28
4.2	Querschnitt der verlegten B 3 .....	29
4.2.1	Begründung des gewählten Querschnittes.....	29
4.2.2	Aufteilung der Fahrstreifen des gewählten Straßenquerschnittes .....	29
4.2.3	Befestigung der Fahrbahn .....	31
4.2.4	Gestaltung der Böschungen.....	31
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz .....	32
4.3.1	4.3.1 Anschlussstelle B 3n / B 3 alt (Knoten 3) .....	32
4.3.2	Anschlussstelle B 3n / B 214 (Braunschweiger Heerstraße) .....	33
4.3.3	Rad- und Wanderweg bei km 20+342 (Beginn der Baustrecke) .....	36
4.3.4	Wirtschaftsweg bei km 20+720 .....	37
4.3.5	Überführung der K 62, Bennebosteler Straße .....	37
4.3.6	Wirtschaftsweg bei km 21+500 .....	38
4.3.7	Wirtschaftsweg bei km 22+300 .....	39
4.3.8	Überführung Burgstraße / Celler Weg .....	39
4.3.9	Wirtschaftsweg / Fußwegverbindung bei km 23+170.....	40
4.4	Baugrund / Erdarbeiten .....	41
4.5	Entwässerung .....	42
4.5.1	Wasserwirtschaftliche Verhältnisse .....	42
4.5.2	Unterführung der Fuhse.....	42
4.5.3	Geplante Entwässerungsanlagen .....	42
4.6	Ingenieurbauwerke .....	43
4.6.1	Bauwerk Ce 6a, Überführung Rad - und Wanderweg.....	43
4.6.2	Bauwerk Ce 8, Überführung der K 62, Bennebosteler Straße .....	44
4.6.3	Bauwerk Ce 9, Unterführung der Fuhse .....	44
4.6.4	Bauwerk Ce 10, Überführung der Burgstraße - Celler Weg .....	45
4.6.5	Bauwerk Ce 10 b, Grabendurchlass .....	45
4.6.6	Bauwerk Ce 11, Unterführung Fußwegverbindung .....	45
4.7	Straßenausstattung .....	46
4.8	Besondere Anlagen .....	46
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen .....	46
4.10	Leitungen.....	46
5.	Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen .....	47
5.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	47
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten .....	47
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	47
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete .....	47
6.	Erläuterung zur Kostenberechnung.....	47
6.1	Kostenträger und Kosten.....	47
7.	Verfahren zur Erlangung der Baurechte.....	47
8.	Durchführung der Maßnahme.....	48

## Darstellung der Baumaßnahme

### 1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf ist der zweite Teil der Gesamtplanung „Verlegung der B 3 im Raum Celle/Wathlingen mit Ortsumgehung Celle“ mit der östlichen Linienvariante 8N. Er umfasst die Verlegung der Bundesstraße 3 von südlich Celle (Westerelle) bis zum Anschluss an die B 214 zwischen Celle und Altencelle.

S Celle (B 3 alt) - Kreisgrenze LK Celle / LK Hannover

planfestgestellt am 27.05.2003

**SO Celle (B 214) – S Celle (B 3 alt)**

**(Südteil OU Celle) vorliegender Entwurf**

NO Celle (B 191) – SO Celle (B 214)

(Mittelteil OU Celle)

N Celle (B 3 alt) - NO Celle (B 191)

(Nordteil OU Celle)

OU Groß Hehlen

Im Süden der Gesamtplanung (Kreisgrenze Celle/Hannover) ist die B 3 bis an die A 37 vierstreifig ausgebaut.

Der vorliegende Bauabschnitt hat eine Länge von 3,19 km, die anschließenden Abschnitte erstrecken sich über weitere 13,1 km.

Im gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 sind alle Bauabschnitte unter den **vordringlichen Bedarf** eingestuft.

Der Vorentwurf hat mit Datum vom 28.07.2004 den **Gesehen-Vermerk des BMVBW** erhalten.

Die Baumaßnahme für den vorliegenden Streckenabschnitt soll die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität erhöhen und insbesondere den Südteil der Stadt Celle (Westerelle) vom Durchgangsverkehr entlasten. Hierdurch werden auch die Schleichverkehre in den Wohnquartieren reduziert.

Die Bundesstraße 3 beginnt südlich von Hamburg an der B 73 (Hamburg – Cuxhaven) verläuft in Nord-Süd-Richtung innerhalb des Landes Niedersachsen über Soltau – Celle – Hannover und Göttingen nach Kassel und darüber hinaus in den süddeutschen Raum.

In Celle wird die B 3 mit den Bundesstraßen 214 (Nienburg – Celle – Braunschweig) und 191 (von Celle über Uelzen – Dannenberg nach Ludwigslust) verknüpft. Celle und der nördliche Großraum Hannover sind straßenverkehrlich hauptsächlich durch die B 3 / A 37 an die Landeshauptstadt angebunden.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der vorliegende Bauabschnitt beginnt etwa bei Straßen-km 35,5 südlich von Westercelle und ist dort über die Anschlussstange des südlichen Abschnittes mit der B 3 (alt) verbunden. Nach etwa 3,2 km nordöstlichem Verlauf endet der Bauabschnitt mit dem Anschluss an die B 214. Die weiteren Abschnitte werden sich mit einer nach Osten ausschwenkenden Trassierung fortsetzen. Die durchgehende Fahrbahn der B 3 endet mit einem verkehrlich vollwertigen Anschluss an der B 214. Das Bauwerk für die Unterführung der B 214 ist für den Anschluss des vorliegenden Abschnittes nicht erforderlich.

Für den Neubau ist ein einbahniger, dreistreifiger Querschnitt (RQ 15,5) als Kraftfahrzeugstraße vorgesehen. Die erforderlichen Knotenpunkte werden planfrei ausgebaut.

Die Kosten der Maßnahme betragen:

Gründerwerbskosten	0,813 Mio. €
Baukosten	<u>14,678 Mio. €</u>
Gesamtkosten	15,491 Mio. €

Kostenträger der Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

Im Bereich der geplanten Ortsumgehung Celle weist die B 3 die Straßenfunktion einer großräumigen bzw. regionalen Straßenverbindung gemäß den Straßenkategorien A I bzw. A II auf. Die vorhandene Streckencharakteristik durch den Innenstadtbereich entspricht der Kategoriengruppe C gemäß der RAS – Q 96 und kann somit der Verbindungsfunktion entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung nicht gerecht werden. Die B 3 wird auch in Zukunft im vorliegenden Streckenabschnitt großräumige Verkehre aus dem Raum Nord-Ost-Niedersachsen und regionale Verkehre zwischen Hannover und Celle aufnehmen. Durch den Bau der Umgehungsstraße mit dem vorgesehenen Querschnitt werden die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs erheblich verbessert und die Verkehrsqualität an das gestiegene Verkehrsaufkommen angepasst.

## **2. Notwendigkeit der Baumaßnahme**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Erste Überlegungen zu einer Ortsumgehung von Celle im Zuge der B 3 wurden bereits Ende der 30er Jahre angestellt. Die Stadt Celle beschloss 1959 einen Baunutzungs- und einen Wirtschaftsplan, in dem eine Ostumgehung enthalten war und stellte 1962/63 den ersten Generalverkehrsplan mit einer Ostumgehung Celle auf.

Es folgte 1968/69 das Raumordnungsverfahren zur 2-bahnigen (autobahnähnlichen) Verlegung der B 3 für den Abschnitt der Ostumgehung, von der B 214, mit kurzem Anschluss an die B 3 im Süden, bis zur B 3 zwischen Celle und Groß Hehlen im Norden mit der Linienbestimmung des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1969.

Weitere Linienbestimmungen erfolgten 29.03.1971 in Fortsetzung nach Süden bis zur Moormühle und am 28.02.1983 für den Bereich Groß Hehlen.

Für den Abschnitt der Ostumgehung Celle wurde Anfang 1976 das Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Lüneburg eingeleitet, das mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.1979 endete. Nach zahlreichen Klagen hob das Oberverwaltungsgericht Lüneburg diesen Beschluss auf.

Nach dem Scheitern dieses Abschnittes wurde das laufende Verfahren für den anschließenden südlichen Bereich eingestellt.

Anfang 1985 wurde von der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung ein Untersuchungsauftrag zur Lösung der drängenden Verkehrsprobleme im Raum Celle / Wathlingen an ein Ing. Büro erteilt. Ende 1988 war die **Untersuchung Verkehr und Umwelt Raum Celle** abgeschlossen und diente als Grundlage für die Planbegründung, sowie als Abwägungsmaterial für die Wahl der geeignetsten Trasse.

Das erforderliche Raumordnungsverfahren für die Verlegung der B 3 im Raum Celle / Wathlingen einschließlich Ortsumgehung Celle wurde am 20.12.1994 mit der landesplanerischen Feststellung für die beantragte Variante 11 mit Tunnel abgeschlossen. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bestimmte gem. § 16 FStrG am 15.01.1998 die Variante 11 mit Brücke, als die weiter zu beplanende Linie.

Dem ursprünglichen Antrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr für die Variante 11 mit kurzem Tunnel wurde nach vorheriger Abstimmung nicht entsprochen. Der BMVBW hat darauf hingewiesen, dass eine durchgeführte Nutzen/Kostenberechnung für die linienbestimmte Trasse deutlich am günstigsten ausfällt. Weitere Entscheidungskriterien des BMVBW sind unter Ziffer 3.3 aufgezeigt.

Zur Klärung der Umweltverträglichkeit auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens und der Linienbestimmung, wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie in den Jahren 1988-1993 insgesamt zehn ergänzende Einzelgutachten erstellt.

Alle untersuchten Varianten, sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite, queren das Allertal.

Im Rahmen der abschließenden Umsetzung der FFH-Richtlinie (Fauna, Flora, Habitate -Richtlinie) ist als Vorschlag 90 das Gebiet - Aller (mit Barmbruch), untere Leine, untere Oker - gemeldet worden. In einer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für die Allerquerung wurde geprüft, ob die linienbestimmte Variante 11 mit Brücke den Belangen des § 34 BNatSchG nicht entgegensteht.

## Bundesstraße 3, Ortsumgehung Celle (Südteil)

Erläuterungsbericht für die Verkehrsanlagen

### Planfeststellung

Datei: U01.doc

Seite 7 von 49

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens durch die Bezirksregierung Lüneburg hat die obere Naturschutzbehörde die projektbezogenen Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet 90 abschließend bestimmt. Die vorläufigen Erhaltungsziele wurden dabei modifiziert.

Hierdurch bietet sich die Möglichkeit, im Allerquerungsbereich mit der Variante 8N eine das FFH-Gebiet schonendere Trassierung zu entwickeln. In der o.g. FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (überarbeitete Fassung vom 21.09.2002) ist dargelegt, dass diese Variante bei Unterbrechung der Kreisstraße 74 eine FFH-verträgliche Lösung darstellt.

## 2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

### 2.2.0 Gesamtplanung der Ortsumgehung

In der Stadt Celle treffen mit der B 3, der B 191, der B 214, der L 180, der L 282 und der L 310 drei bedeutende Bundesstraßen und drei wichtige Landesstraßen zusammen. Sie bilden im Innenstadtgebiet einen achtstrahligen Stern, in dessen Zentrum es zu einer enormen Konzentration des Straßenverkehrs kommt, der auf der Allerbrücke am Rande der Altstadt seinen Höhepunkt findet. Hierdurch werden unerträgliche Konflikte mit anderen Nutzungen und Interessen erzeugt, die um so schwerwiegender sind, da die nahezu geschlossen erhaltene, historisch wertvolle Altstadt hohe kulturelle Bedeutung hat.

Nach einer verkehrlichen Bestandsaufnahme aus dem Jahre 1985, die Grundlage für die **Untersuchung Verkehr und Umwelt Raum Celle** war, betrug die Querschnittsbelastung der zweistreifigen B 3 am Südrand von Celle 23.200 Kfz/24h werktags. Auf der zentral gelegenen Allerbrücke steigerte sich diese Belastung infolge Bündelung auf 29.700 Kfz/24h. In der nachfolgenden Tabelle werden Ergebnisse der allgemeinen Verkehrszählungen aus den Jahren 1985, 1990 und 1995 verglichen.

In der nachfolgenden Tabelle werden zum Vergleich Ergebnisse der **allgemeinen Verkehrszählungen** aus den Jahren 1985, 1990, 1995 und 2000 dargestellt.

Straße	Zählstelle	DTVw 1985 [Kfz/24h] (werktags)	DTVw 1990 [Kfz/24h] (werktags)	DTVw 1995 [Kfz/24h] (werktags)	DTVw 2000 [Kfz/24h] (werktags)
B 3	zw. Celle und Groß Hehlen	13.035	14.614	15.775	14.412
B 191	Altenhagen	11.398	14.116	16.841	15.758
L 282	östl. Lachtehausen	6.497	7.804	9.557	8.824
B 214	südl. Müllumladest.	12.798	13.928	16.742	14.892
B 3	Westercele (Zählst. Str.-km 36,5) Nördlich der gepl. Querspange	17.648	19.749	21.065	24.155
B 214	westlich Wilhelm - Heinichen - Ring	13.147	12.496	14.880	13.096
L 180	östlich Wilhelm - Heinichen - Ring	16.912	18.537	19.475	18.504

Für eine **aktuelle Verkehrsuntersuchung zur B 3** - Ortsumgehung Celle - wurden im Raum Celle / Wathlingen in Herbst 1998 durch Verkehrsbefragungen und umfassende Zählungen das heutige Verkehrsgeschehen analysiert und im Rahmen einer Verkehrssimulation modellmäßig aufbereitet (Auszüge siehe Tab. Seite 12).

Über die B 3 flossen in der Analyse 1998 (Netzfall 0) im Bereich Westercelle nördlich der geplanten Querspange 21.400 Kfz/Werktag mit einem Lkw - Anteil von rd. 7%. Im Stadtbereich steigen die Belastungen im Bereich der Allerbrücke auf 35.200 Kfz/Tag an.

Das gesamte Straßennetz im Planungsraum (Gebiete der Stadt Celle und der Samtgemeinde Wathlingen) wurde zum Analysezeitpunkt 1998 mit rd. 220.000 Kfz/Tag belastet. Der Durchgangsverkehr wies, bezogen auf den gesamten Planungsraum (Herkunfts- und Zielort liegen außerhalb des Planungsraumes Celle/Wathlingen), mit rd. 11.000 Kfz/Tag den relativ kleinsten Verkehrsanteil auf, stellte absolut gesehen jedoch eine beachtliche Größenordnung dar.

Wird die Definition des Durchgangsverkehrs nur auf die Kernstadt von Celle (ohne Gr. Hehlen, Garßen und Scheuen) bezogen, dann erreicht der Durchgangsverkehr bereits eine Größenordnung von über 20.000 Kfz/Tag.

(Verkehrsuntersuchung von der Ing. Gemeinschaft Dr. Schubert)

Durch diese sehr großen Verkehrsmengen sind die Hauptverkehrsstraßen überlastet und führen zu einem völlig unzureichenden Verkehrsablauf mit Staus und häufigem Stop- und Go-Verkehr, so dass die Reisegeschwindigkeit zeitweise auf Radfahrtempo und darunter absinkt.

Das Wohnen an diesen Straßen ist wegen der überaus hohen Lärm- und Abgasbelastung praktisch unzumutbar.

Durch wissenschaftliche Untersuchungen ist belegt, dass Lärmbelastungen über längere Zeiträume zu Störungen im vegetativen Bereich des menschlichen Körpers (z.B. Veränderungen des Blutdruckes, der Herzfrequenz und der Blutfette) führen. Durch hohe Schadstoffbelastung der Luft werden insbesondere bei Kindern und Jugendlichen Erkrankungen der Atemwege ausgelöst.

Welche Schadstoffentlastungen im Planungsbereich durch den Bau der Umgehungsstraße möglich sind, ist auf Basis der Verkehrsuntersuchung an einem Modell errechnet worden. Im vorhandenen Netz des Planungsbereiches werden sich danach die CO-Emissionen um rd. 32 % und NOX-Emissionen um rd. 45 % reduzieren. Einschließlich der neuen Umgehungsstraße verbleibt eine Reduzierung von rd. 14 % CO und rd. 12 % NOX.

Die regelmäßige Überlastung der Hauptverkehrsstraßen führt weiterhin dazu, dass der Verkehr bereits bei normalem Ablauf in umliegende Stadtstraßen ausweicht, die für die Aufnahme dieser Verkehre nicht vorgesehen und auch nicht geeignet sind. Bei Störungen im Verkehrsablauf durch Unfälle oder Baumaßnahmen kommt der Verkehr in den Hauptzeiten zum Erliegen.

Die Stadt reagiert hierauf, indem sie einige dieser Straßen für den Durchgangsverkehr sperrt oder auf 30 km/h begrenzt. Diesen Maßnahmen sind jedoch dadurch Grenzen gesetzt, dass der auftretende Verkehr abgewickelt werden muss.

Welches Verlagerungspotential besteht, wird in der Verkehrsumlegung mit der gesamten Ortsumgehung deutlich.

Das verlagerungsfähige Potential ist praktisch die Verkehrsbelastung auf der Umgehungsstraße, die mit rd. 28.500 Kfz/werktags (Modellprognose 2015, Variante 8N, Netzfall -NF- 6G) für den Bereich der Allerquerung den höchsten Wert erreicht.

Das Unfallgeschehen im gesamten Straßennetz der Stadt Celle lag im Jahre 1986 mit 34,4 Unfällen je 1000 Einwohnern in der Größenordnung vergleichbarer Städte. Mit 33,2 im Jahr 1998 hat sich die Zahl somit nur unwesentlich verbessert.

Im Jahre 1998 ereigneten sich im Stadtgebiet von Celle insgesamt 2422 Unfälle, davon 469 Unfälle mit Personenschäden. Hierbei ist die B 3 mit 347 Unfällen auf einer Streckenlänge von 6,5 km Hauptbeteiligte. Der hohe Anteil von Personenschäden ist dabei besorgniserregend, denn mit 15,8 U/km ist dieser Wert gegenüber 1990 noch deutlich gestiegen und liegt damit deutlich über dem Landesdurchschnitt von 4,5 U/km auf Bundesstraßen in niedersächsischen Ortsdurchfahrten.

### **2.2.1 Vorliegender Bauabschnitt**

Der vorliegende Bauabschnitt ist die Fortsetzung der geplanten Verlegung der B 3, die im südlichen Bauabschnitt an der Kreisgrenze der Landkreise Celle / Hannover beginnt und am Ende des Bauabschnittes den Verkehr über eine Querspange zur alten B 3 in das südliche Stadtgebiet von Celle leitet.

Der vorliegende Abschnitt wird in Verbindung mit dem südlichen Abschnitt insbesondere den Südteil des Stadtgebietes und den Bereich Nienhagen weiter vom Verkehr entlasten. Die Auswirkungen auf den Stadtkern sind noch gering.

### **2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele**

Im **Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)** von 1994 werden folgende Straßen im Bereich der Stadt Celle als Hauptverkehrsstraßen eingestuft:

Bundesstraße 3 (Hannover-Hamburg)  
Bundesstraße 214 (Nienburg-Braunschweig)  
Bundesstraße 191 (Richtung Uelzen)  
Landesstraße 282 (Richtung Wittingen)

Im Weiteren wird Folgendes ausgeführt:

*Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend. Autobahnen haben insbesondere die Aufgabe, das nachgeordnete Straßennetz vom Fernverkehr zu entlasten.*

*Erforderlich sind qualitative Verbesserungen*

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen durch den Bau von Ortsumgehungen,
- zum Abbau von Verkehrsengpässen in Einzelfällen.

Im **Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP)** für den Landkreis Celle 1993 wird der Stärkung der Wirtschaftsstruktur im nördlichen Kreisgebiet besondere Bedeutung zugemessen und als Ziel erklärt, den Wirtschaftsstandort Celle zu sichern und in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Voraussetzung sind dafür:

- ausreichende und verkehrsmäßig günstig erschlossene, an das überörtliche Straßennetz angebundene Gewerbegebiete,
- eine Verbesserung der überörtlichen Verkehrsanbindung des Raumes Celle an den Großraum Hannover mit dem Oberzentrum Hannover sowie den Bundesautobahnen A 2, A 7 und den Flughafen Langenhagen.

Der Landkreis Celle gehört zum Fördergebiet aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur".

Durch den Wegfall der innerdeutschen Grenze ist es zu deutlichen Veränderungen in der Verkehrsstruktur des östlichen Niedersachsen gekommen, in dessen Bereich der Landkreis Celle liegt.

Waren es bisher ausgeprägte Nord-Süd-Beziehungen, die die Verkehrsströme kennzeichneten, sind nunmehr auch West-Ost-Verkehrsverbindungen von wesentlicher Bedeutung.

Das klassifizierte Straßennetz wurde im Landkreis Celle in den letzten Jahren kaum verändert und somit den vgl. Entwicklungen nicht angepasst.

Zur Erreichung des Zieles einer positiven wirtschaftsstrukturellen Entwicklung, zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen bzw. zur Angleichung dieser an solche anderer Räume, sind deutliche Verbesserungen der straßenbaulichen Infrastruktur erforderlich.

Dieses Ziel soll nach dem RROP u. a. durch folgende Ergänzungen im Straßennetz erreicht werden:

- Ortsumgehung der Stadt Celle im Zuge der B 3,
- Ortsumgehungen von Adelheidsdorf und Nienhorst (Samtgemeinde Wathlingen) im Zuge der B 3,
- Verlängerung und Anschluss des Wilhelm-Heinichen-Ringes an die B 3 westlich von Groß Hehlen.

In der **Landesplanerischen Feststellung zum Raumordnungsverfahren, Verlegung der Bundesstraße 3 im Raum Celle/Wathlingen einschließlich Ortsumgehung Celle'** vom 20.12.1994 hat der Landkreis Celle als Raumordnungsbehörde erklärt, dass die Variante 11 mit Allertunnel im Zuge der stadtnahen Ortsumgehung mit den Zielen der Raumordnung unter Ermittlung und Bewertung raumbedeutsamer Umweltauswirkungen übereinstimmt.

Im Zusammenhang mit der Aufhebung der Linienbestimmten Variante 11 hat der Landkreis Celle als zuständige Raumordnungsbehörde zur Notwendigkeit eines erneuten Raumordnungsverfahrens mit Schreiben vom 25.06.2002 folgendes erklärt:

*Die nach Rückstellung der Feinvariante 11 nunmehr seitens der Straßenbauverwaltung favorisierte Feinvariante F 8N, ist eine unter Naturschutzgesichtspunkten optimierte Untervariante der in dem Raumordnungsverfahren überprüften Feinvariante 8. Sie weicht unter raumordnerischen Gesichtspunkten nur geringfügig von der Trasse F 8 ab und liegt in bezug auf ihre Raum- und Umweltauswirkungen im gleichen Wirkungsbereich. Damit kann die modifizierte Feinvariante 8 (jetzt 8N) als im Raumordnungsverfahren hinreichend berücksichtigt gelten.*

## **2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur / Verkehrsprognose**

### **2.4.1 Straßenbauliche Infrastruktur**

Mit der vorgesehenen Planung einer Ortsumgehung erfolgt eine Anpassung des Straßennetzes an das gestiegene Verkehrsaufkommen.

Die unter Ziffer 2.3 erklärten raumordnerischen Entwicklungsziele des Landes Niedersachsen und des Landkreises Celle sind nur zu erreichen, wenn insbesondere der Verkehrsablauf im Bereich des Mittelzentrums Celle verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Die Überlastung des Straßennetzes in Celle hat auch deutliche negative Auswirkungen auf die Abwicklung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV). Für den Busverkehr kann ein geordneter Fahrplan wegen der unzuverlässigen Fahrzeiten nur schwer eingehalten werden. Eine Verkürzung der Fahrzeiten wäre zur Steigerung der Attraktivität wünschenswert, wegen der vg. Probleme jedoch nicht umsetzbar.

Der Übergang vom Individualverkehr auf die Bahn ist wegen der schwer kalkulierbaren Anfahrzeit mit dem PKW problematisch. Da Celle an der Hauptbahnstrecke in Nord-Südrichtung gelegen ist, könnte eine bessere Erreichbarkeit des Bahnhofes die Akzeptanz des Bahnfahrens erhöhen.

### **2.4.2 Verkehrsprognose**

Zur Bereitstellung aktueller Verkehrsdaten wurden im Herbst 1998 eine Verkehrszählung und -befragung in den Bereichen der Stadt Celle und der Samtgemeinde Wathlingen vom Büro Dr. -Ing. Schubert durchgeführt. Auf dieser Datengrundlage wurde eine Analysebelastung 1998 (Netzfall 0), eine Prognosebelastungen 2015 im Planungsgrundnetz (Netzfall 1), Prognosebelastungen 2015 für unterschiedliche Netzfälle der geplanten Variante 8N (NF 6), für die Variante 11 (NF 4) und die Variante 5 gerechnet.

Im Planfeststellungsverfahren wurden weitere Netzfälle für verschiedene Feinvarianten ergänzend untersucht.

Aus den vorliegenden Ergebnissen wird sehr deutlich, wie groß der verlagerungsfähige Verkehr ist.

Aus dieser Gegenüberstellung wird deutlich, dass sich bei den Zufahrtstraßen insbesondere der Verkehr auf der B 3 aus Süden zwischen 1987 und 1998 deutlich erhöht hat. Auf dem Wilhelm -Heinichen -Ring ist im Mittelabschnitt nördlich der B 214 nur eine geringe Erhöhung festzustellen. Dieses deutet darauf hin, dass der vorhandene Fahrbahnquerschnitt (RQ 15,5) seine Leistungsfähigkeit erreicht oder überschritten hat.

## Bundesstraße 3, Ortsumgehung Celle (Südteil)

Erläuterungsbericht für die Verkehrsanlagen

Planfeststellung

Datei: U01.doc

Seite 12 von 49

### Veränderungen an verschiedenen Punkten im Straßennetz bei den untersuchten Varianten

	Analyse 1985 (Retzko-Topp 1987/88) [Kfz/Werktag]	Prognose 2000 [Kfz/Werktag]	Analyse 1998 [Kfz/Werktag]	Prognose - 2015 [Kfz/Werktag]	Prognose 2015 <b>Variante 5</b> [Kfz/Werktag]	Prognose 2015 <b>Variante 6</b> [Kfz/Werktag]	Prognose 2015 <b>Variante 11</b> [Kfz/Werktag]	Prognose 2015 <b>Variante 8N Nur BA I</b> [Kfz/Werktag]	Prognose 2015 <b>Variante 8N</b> [Kfz/Werktag]
		Variante 11	Netzfall 0	Netzfall 1	Netzfall 5	Netzfall 8	Netzfall 4	Netzfall 2A	Netzfall 6G
B 3 vorh. nördlich K 58	14.700	600	20.450	23.750	8.150	9.200	7.450	7.600	8.400
B 3 vorh. südlich K 58	12.500	200	13.900	17.500	6.600	5.250	5.400	6.000	5.650
B 214 südl. Altenceller Schneede	17.900	22.100	21.900	26.500	20.400	24.600	20.500	26.450	29.600
Wilhelm-Heinichen-Ring westlich B 3	14.600	14.400	22.650	26.500	14.000	26.050	24.550	26.900	24.250
Wilhelm-Heinichen-Ring nördl. B 214	20.400	14.800	22.800	23.000	30.100	29.400	19.800	23.150	21.000
B 3 nördl. Telefonkenstraße	12.900	7.700	12.950	15.150	9.000	9.300	8.850	15.250	9.350
B 191 nördlich K 32	8.900	10.600	11.450	13.800	13.950	13.700	14.000	14.100	13.700
B 3 alt, Allerbrücke Innenstadt	29.700	18.900	35.200	36.200	31.300	31.700	27.950	36.350	30.550
B 3 neu nördlich K 58	-	16.800	-	-	21.450	-	21.600	19.500	22.150
B 3 neu südlich K 58	-	12.600	-	-	16.400	-	16.800	15.900	16.350
B 3 neu Allerbrücke	-	16.100	-	-	-	-	22.650	-	28.500
B 3 neu nördlich L 180	-	11.300	-	-	13.450	13.500	10.500	-	11.000
K 58, westlich B 3 neu	4.600	1.400	8.950	11.050	5.700	-	6.100	5.550	6.200
K 58, westlich K57/K59	4.600	1.200	8.700	10.100	10.250	-	10.900	11.300	11.400
K 74, Allerbrücke Altencelle (südl. K56)	10.800	3.100	16.950	18.400	18.000	18.300	12.750	18.650	800
L 282, Lachtehausen östl. K 74	6.800	6.600	10.600	12.000	12.000	13.100	12.350	11.800	13.500
L 282, Lachtehausen westl. K 74	7.300	4.200	13.900	15.650	18.000	18.750	10.950	15.500	6.550
B 3 vorh. nördl. der geplanten Querspange	14.500	7.200	21.400	25.900	11.750	11.000	19.250	28.300	20.200

**Netzfall 0:** Analysebelastung 1998

**Netzfall 2A:** Variante 8N, nur vorliegender erster Bauabschnitt

**Netzfall 8:** Variante 6 (W.-H. Ring vierstr., sonst dreistreifig)

**Netzfall 6G:** Variante 8N (mit Unterbrechung der Wittinger Straße, Unter-

der K 74 nördlich, B 214-B191 vierstreifig,

Querspange Wittekop südlich)

**Netzfall 1:** Prognosebelastung 2015

**Netzfall 5:** Variante 5 (W.-H. Ring vierstr., sonst dreistreifig)

**Netzfall 4:** Variante 11 (Vollanschluss d. Wittinger Str., dreistr. Querschnitt)

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

### **2.5.0 Gesamtplanung der Ortsumgehung**

Auf allen Hauptverkehrsstraßen, die in Celle zusammentreffen, entstehen regelmäßig im Berufsverkehr morgens und abends Verkehrsstaus, die für die Anwohner zu unerträglichen Beeinträchtigungen durch Abgase und Lärm führen.

Weitaus schwerwiegender ist jedoch die Tatsache, dass Wohnstraßen und Verbindungsstraßen, die von ihrer Ausgestaltung nicht oder nur eingeschränkt für die Aufnahme von Durchgangsverkehr geeignet sind, z. T. auch Lkw-Verkehr aufnehmen müssen, da ansonsten der gesamte Verkehr in Celle zum Erliegen kommt. Jegliche Beeinträchtigung im Verkehrsablauf (Unfälle, Bauarbeiten, Veranstaltungen, usw.) führen in der Regel zum Zusammenbruch des Verkehrs.

Anlieger dieser Straßen können nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Fenster) in ihren Wohnungen geschützt werden. Ein Schutz der Außenwohnbereiche wäre nur durch aktive Maßnahmen (Wall oder Wand) gegeben. Dieses ist wegen der engen Bebauung und aus städtebaulichen Gründen nicht durchsetzbar.

Die geplante OU Celle wird dazu führen, dass dem Stadtbereich von Celle Verkehr in einer Größenordnung von 28.500 Kfz/Werktag (neue Allerbrücke im Zuge der Variante 8N, Prognose 2015) entzogen wird. Dieses führt zu einer wesentlichen Reduzierung des Verkehrs auf allen Hauptverkehrsstraßen und den Erschließungsstraßen, die zu bestimmten Tageszeiten eine wesentliche Verbindungsfunktion übernehmen. Die Belastung der bewohnten Bereiche wird hierdurch deutlich gemindert. Die Entlastungswirkungen der einzelnen Umgehungsvarianten sind an den Prognosebelastungen der Verkehrsuntersuchung eindrucksvoll ablesbar.

Die Folge wird sein, dass der gesamte Straßenverkehr in Celle durch weniger Staus behindert wird. Die Abgasmenge in der Stadt wird sich deutlich reduzieren. Damit verbunden ist eine wesentliche Verminderung der gesamten Lärmbelastung im Stadtgebiet.

Die Ortsumgehung erhält höhenungleiche Knotenpunkte und wird dadurch eine zügige und sichere Verkehrsabwicklung gewährleisten.

Sofern Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, sind überwiegend aktive Schutzmaßnahmen (Erdwälle und Wände) vorgesehen.

### **2.5.1 Vorliegender Bauabschnitt**

Gemeinsam mit dem Bauabschnitt „Verlegung der B 3 südlich Celle“ wird der vorliegende Entwurfsabschnitt mit seinem Anschluss an die B 214, den Südbereich von Celle in der Prognose 2015 deutlich entlasten. Nach der Verkehrsprognose 2015 wird sich z. B. die Belastung der alten B 3 südlich der K 61 weiter von 28.600 Kfz/Werktag (Netzfall 2A) auf 21.500 Kfz/Werktag (Netzfall 3A) reduzieren. Nach Fertigstellung der gesamten Ortsumgehung wird sich eine Belastung von 18.300 Kfz/Werktag (Netzfall 6G) einstellen.

## **Bundesstraße 3, Ortsumgehung Celle (Südteil)**

Erläuterungsbericht für die Verkehrsanlagen

### Planfeststellung

Datei: U01.doc

Seite 14 von 49

Auf dem Werderweg wird sich der Verkehr von 19.550 Kfz/Werktag (Netzfall 2A) auf 18.550 Kfz/Werktag (Netzfall 3A) reduzieren. Nach Fertigstellung der Ortsumgehung wird sich eine Belastung von 17.000 Kfz/Werktag (Netzfall 6G) einstellen.

Die Entlastung des städtischen Straßennetzes bringt erhebliche Vorteile für die Bewohner mit sich. Auch unter dem Gesichtspunkt der Unfallvermeidung wirkt sich eine Ortsumgehung positiv aus.

Durch die zügige Abwicklung des Verkehrs über den verkehrsgerechten Fahrbahnquerschnitt und die höhenungleichen Knotenpunkte wird die Verkehrsqualität in einem weiteren Schritt deutlich verbessert.

### **3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

#### **3.1 Trassenbeschreibung der Varianten für die gesamte Ortsumgehung**

##### **3.1.0 Gesamtplanung der Ortsumgehung**

Im Rahmen der **Untersuchung Verkehr und Umwelt im Raum Celle**, erstellt durch das Ingenieurbüro Retzko + Topp, in Zusammenarbeit mit der Firma Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG, Abteilung Ökologie, wurde ein Bündel von Grobvarianten erarbeitet. Nach einer Grobanalyse verblieben folgende fünf Feinvarianten zur genaueren Untersuchung und Bewertung anhand erarbeiteter Kriterien des Zielkonzeptes.

- **Variante 1** Ausbauvariante (in einigen Texten auch **Feinvariante 1 oder F 1** genannt); Ausbau des Wilhelm-Heinichen-Ringes einschließlich seiner Verlängerung als Neubau.
- **Variante 5** (in einigen Texten auch **Feinvariante 5 oder F 5** genannt) Westumgehung mit Nord- und Südquerspange.
- **Variante 6** (in einigen Texten auch **Feinvariante 6 oder F 6** genannt) bahnparallele Westumgehung
- **Variante 8** (in einigen Texten auch **Feinvariante 8 oder F 8** genannt) stadtferne Ostumgehung
- **Variante 11** (in einigen Texten auch **Feinvariante 11 oder F 11** genannt) stadtnahe Ostumgehung mit Tunnel oder Brückenlösung

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurde auch die Variante 8N, die im Linienbestimmungsverfahren durch des BMVBW ins Gespräch gebracht wurde, untersucht.

- **Variante 8N** Stadtferne und modifizierte Ostumgehung, die lediglich im Allerquerungsbereich von der Variante 11 abweicht.

Die Varianten sind in der Unterlage 2.1 dargestellt.

Die Untersuchung machte die besondere Problematik der Querung des Allertales mit seinen Natur- und Erholungsfunktionen insbesondere östlich der Stadt Celle deutlich. Die o. g. Untersuchung wurde daher 1990 um eine sog. Tunnelstudie mit den Varianten 11 TK und 11 TL (mit kurzem und langem Allertunnel) von der Salzgitter Consult GmbH ergänzt.

Alle untersuchten Feinvarianten führen anlagebedingt zu einer mehr oder weniger großen Verbesserung der Verkehrssituation in Celle und südlich von Celle in den Gemeinden Adelheidsdorf, Nienhorst, Nienhagen und Wathlingen. Dieses wird durch die **Untersuchung Verkehr und Umwelt im Raum Celle von 1988** deutlich und durch die 1998/1999 erstellte Verkehrsprognose des Büros Dr. Schubert bestätigt.

Die geringsten verkehrlichen Verbesserungen für die Innenstadt von Celle erreichen die Westvarianten. Dieses liegt insbesondere auch daran, dass der Wilhelm-Heinichen-Ring (Westtangente) bereits in der Analysebelastung mit 13.400 bis 23.450 Kfz/Werktags befahren wird. Das ist eine Verkehrsbelastung, die bereits einen 4-streifigen Straßenquerschnitt und höhenungleiche Knotenpunkte erforderlich macht. Dieser Straßenzug weist z.Zt. 2-, 3-, und 4-streifige Querschnitte mit nur einem höhenungleichen Knotenpunkte auf.

Eine Leistungssteigerung wäre nur mit einem durchgehenden 4-streifigen Querschnitt möglich, der anbaufrei ist und höhenungleiche Knotenpunkte erhält.

Aus städtebaulicher Sicht würde eine solche Trasse zu erheblichen Problemen führen. Für den Bau der Fahrbahn, der Knotenpunkte und der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wäre erheblich in die beidseitige, überwiegende Wohnbebauung (unmittelbarer Eingriff in bebaute Grundstücke), einen Friedhof (Überbauung von Gräbern) und das Straßen- und Wegenetz der Stadt einzugreifen. Selbst bei diesen gravierenden Eingriffen würde der ausgebaute Wilhelm-Heinichen-Ring nur etwa 7.000 Kfz/Werktag in der Prognose 2015 zusätzlich aufnehmen (W.-H. Ring nördlich der B 214). Der Bereich der Allerquerung im Bereich des W.H. Ringes wäre mit 30.100 Kfz/Werktag ( NF 5) sehr hoch belastet.

Die Leistungsfähigkeit einer Ostumgehung kann weder die Westvariante 5 noch 6 erreichen.

Die größte verkehrliche Entlastung erzielen die östlichen Linienführungen mit der Variante 11 und mit geringen Abstrichen die Variante 8 bzw. 8N

Für die hier vorliegende Planung der Variante 8N ist eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erarbeitet worden, die sich mit der möglichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der FFH-Gebiete durch die Straße befasst.

#### **3.1.0.1 Variante 1**

1. Verlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes nach Norden bis an die B 3 nördlich von Groß Hehlen.
2. Vierspuriger Ausbau des Wilhelm-Heinichen-Ringes zwischen dem Bremer Weg (Landesstraße 180) und der Marienwerder-Allee mit planfreien Knotenpunkten am Bremer Weg, Haydnstraße und Fuhrberger Straße (Landesstraße 310).
3. Eingriff in das bebaute Gelände gegenüber dem Friedhof.
4. Zusätzliche parallele Brücken über die Aller und über die B 214 im Zuge des Wilhelm -Heinichen-Ringes.
5. Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 3 südlich des Fuhsekanals durch die Reduzierung von Grundstückszufahrten mittels Anlage von Parallelwegen und planfreier Knotenpunkt mit der Kreisstraße 58 in Adelheidsdorf.
6. Verlängerung der Biermannstraße bis zum Bahnhof, mit Brücke über die Aller.

#### **3.1.0.2 Variante 5**

1. Verlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes nach Norden bis an die B 3 nördlich von Groß Hehlen
2. Vierspuriger Ausbau des Wilhelm-Heinichen-Ringes zwischen dem Bremer Weg (Landesstraße 180) und der Marienwerder-Allee mit planfreien Knotenpunkten am Bremer Weg, Haydnstraße und Fuhrberger Straße (Landesstraße 310).
3. Eingriff in das bebaute Gelände gegenüber dem Friedhof.
4. Zusätzliche parallele Brücken über die Aller und über die B 214 im Zuge des Wilhelm-Heinichen-Ringes
5. Überquerung des Einkaufsmarktgeländes und der DB-Anlagen in Hochlage.
6. Östliche Umgehung von Adelheidsdorf und Nienhorst.
7. Südquerspange an die B 214 südlich von Bennebostel.
8. Nordquerspange zwischen Nordverlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes und der Wittinger Straße.
9. Verlängerung der Biermannstraße bis zum Bahnhof, mit Brücke über die Aller.

### **3.1.0.3 Variante 6**

1. Verlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes nach Norden bis an die B 3 nördlich von Groß Hehlen
2. Vierspuriger Ausbau des Wilhelm-Heinichen-Ringes zwischen dem Bremer Weg (Landesstraße 180) und der Marienwerder – Allee mit planfreien Knotenpunkten am Bremer Weg, Haydnstraße und Fuhrberger Straße (Landesstraße 310).
3. Eingriff in das bebaute Gelände gegenüber dem Friedhof.
4. Zusätzliche parallele Brücken über die Aller und über die B 214 im Zuge des Wilhelm-Heinichen-Ringes
5. Überquerung des Einkaufsmarktgeländes und der DB in Hochlage Anlagen.
6. Westliche Umgehung von Adelheidsdorf und Nienhorst
7. Nordquerspange zwischen Nordverlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes und der Wittinger Straße.
8. Verlängerung der Biermannstraße bis zum Bahnhof, mit Brücke über die Aller.

### **3.1.0.4 Trasse der gewählten Variante 8 (F 8)**

1. Verlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes nach Norden bis an die B 3 nördlich von Groß Hehlen
2. Nordquerspange zwischen Nordverlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes und der B 191 bei Altenhagen, mit Anschluss der B3 zwischen Celle und Gr. Hehlen.
3. Mittelteil der Ostumgehung zwischen der B191 bei Altenhagen und der B 3 bei Westercelle, mit Anschluss der Wittinger Straße (L282) bei Lachtehausen, der Allerquerung und Verknüpfung mit der B 214 bei Altencelle.
4. Verlegung der B 3 von südlich Celle bis nördlich Ehlershausen, östlich von Adelheidsdorf und Nienhorst.
5. Verlängerung der Biermannstraße bis zum Bahnhof, mit Brücke über die Aller.

### **3.1.0.5 Variante 11**

1. Verlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes nach Norden bis an die B 3 nördlich von Groß Hehlen
2. Nordquerspange zwischen Nordverlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes und der B 191 bei Altenhagen, mit Anschluss der B3 zwischen Celle und Gr. Hehlen.
3. Mittelteil der Ostumgehung zwischen der B191 bei Altenhagen und der B 3 bei Westercelle, mit Anschluss der Wittinger Straße (L282) in der Stadt Celle, der Allerquerung und der Verknüpfung mit der B 214 bei Altencelle.
4. Verlegung der B 3 von südlich Celle bis nördlich Ehlershausen, östlich von Adelheidsdorf und Nienhorst.
5. Verlängerung der Biermannstraße bis zum Bahnhof, mit Brücke über die Aller.

#### **Anmerkung:**

Die Varianten wurden in der **Untersuchung Verkehr und Umwelt** immer von Norden nach Süden dargestellt und geplant. Durch eine Entscheidung des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr (MW) in Abstimmung mit dem BMVBW soll der gesamte Streckenausbau der B 3, vom Ende der vierstreifigen B3 (Kreisgrenze Celle/ Hannover) bis nördlich von Celle, von Süden aus erfolgen.

### **3.1.0.6 Gewählte Variante 8N mit Unterbrechung der K74 nördlich der K 56.**

Die Variante 8N beginnt an der Kreisgrenze Celle/Hannover führt östlich der B 3 bis Westercelle, verläuft dann in einem Bogen auf der Ostseite um die Kernstadt von Celle und westlich von Altencelle, quert die Aller, kreuzt nördlich von Celle die B 3, um dann Groß Hehlen auf der Westseite zu umgehen. Der Wilhelm-Heinichen-Ring (Westtangente von Celle) erhält einen direkten Anschluss.

Die Gesamtmaßnahme ist in 5 Bauabschnitte aufgeteilt. Jeder Abschnitt stellt für sich einen erheblichen Verkehrswert dar. Der **1. Bauabschnitt (südlich Celle - nördlich Ehlershausen)** beginnt nördlich von Ehlershausen im Bereich der Kreisgrenze Celle/Hannover an der 4-spurig ausgebauten B 3, schwenkt dann etwa 1 km nach Osten, um dann in einem nördlichen Verlauf nach etwa 5 km in das Stadtgebiet von Celle zu gelangen. Nach insgesamt 7,4 Km endet dieser Abschnitt südlich von Westercelle an der alten B 3.

Der **vorliegende 2. Bauabschnitt (Südteil der OU Celle)** führt in nordöstliche Richtung bis an die B 214 und hat eine Länge von rd. 3,2 Km. Die Verknüpfung der beiden Bundesstraßen erfolgt planfrei.

Der **3. Bauabschnitt (Mittelteil der OU Celle mit Unterbrechung der K 74)** führt in nördliche Richtung bis zur B 191 und erhält einen planfreien Anschluss. Dieser Streckenabschnitt quert die Aller mit ihrem Niederungsbereich und hat eine Länge von 5,1 Km.

Der **4. Bauabschnitt (Nordteil der OU Celle)** verläuft in nordwestliche Richtung, kreuzt zwei Bahnstrecken und endet an der B 3 mit einem planfreien Anschluss. Die Länge beträgt 2,4 Km.

Der **5. Bauabschnitt (Ortsumgehung Groß Hehlen)** umgeht den Ortsteil von Celle auf der Westseite und endet nördlich an der B 3. Der Wilhelm-Heinichen-Ring (Westumgehung von Celle) wird bis an die Umgehungsstraße verlängert. Dieser Streckenabschnitt hat eine Länge von 5,7 Km.

**Die Beurteilung der Gesamtplanung ist unter Ziffer 3.3.0 vorgenommen.**

#### **3.1.1 Trassenbeschreibung der Varianten für den vorliegenden Bauabschnitt, von südöstlich Celle (B 214) bis südlich Celle.**

Grundsätzlich sind alternative Linienführungen nicht möglich, da durch das Raumordnungsverfahren und die Linienbestimmung der Korridor für die Trassenführung im Grundsatz vorgegeben ist.

Die parzellenscharfe Entwurfsbearbeitung wurde von einem Arbeitskreis, bestehend aus Vertretern Träger öffentlicher Belange und anerkannter Verbände, begleitet. Im Rahmen dieser Bearbeitung sind Trassenverschiebungen bis zu 150 m vorgenommen worden, um Eingriffe in Privatflächen und in Natur und Landschaft zu vermeiden oder zu minimieren. Weiterhin waren naturdenkmalpflegerische Belange von besonderer Bedeutung.

Der **Baub Abschnitt beginnt** nördlich der im ersten Bauabschnitt weitgehend geplanten Anschlussstelle (Knoten 3) der Querspange, über die der Verkehr von der neuen B 3 zur alten B 3 abfließen kann. Die Trasse muss im Anschluss an den Knoten aus dem Nord-Süd-Verlauf in eine West-Ost-Richtung einschwenken, um unter Berücksichtigung der Sport- und Reitanlagen an der K 62 (Wilhelm-Hasselmann-Straße - Bennebosteler Straße) einen geeigneten Überquerungsabschnitt der Fuhse zu erreichen. Die Trasse verläuft östlich der Fuhse durch ein landwirtschaftlich genutztes Gelände, das nördlich begrenzt ist durch die eingleisige Nebenbahn der DB AG. Die Bahnbetrieb ist auf dieser Strecke zwischenzeitlich eingestellt worden. Ein Teil des Trassengeländes wurde bereits veräußert.

Etwa 0,8 km östlich der Kreuzung der B 3 mit der Fuhse beginnt eine Richtungsänderung, die dem Trassenverlauf wieder eine nordöstliche Richtung gibt, um an den Mittelabschnitt der Ortsumgehung anzuschließen. In diesem Bereich ist die Trasse mit einem Verlauf zwischen den bebauten Flächen der Stadt Celle und einer Freileitungstrasse gewählt worden. Der Bauabschnitt endet in einem Knotenpunkt mit der B 214. Aus diesem Knoten heraus entwickelt sich der Mittelteil der OU Celle mit der Linienvariante 8N.

### 3.1.1.1 Knotenpunkte und Über- bzw. Unterführungen

Am **Beginn der Baustrecke** kreuzt die neue B 3 eine Gasleitung und eine **Gasspeicherleitung** der ehemaligen Stadtwerke Celle jetzt SVO Energie GmbH, die in der Trasse eines zurückgebauten Bahndammes liegt. Der ehemalige Bahndamm ist gleichzeitig **Rad- und Wanderwegverbindung** zwischen den Erholungsflächen südöstlich von Celle und dem Stadtgebiet. Die Kreuzung des Rad- und Gehweges soll höhenungleich durch eine Überführung des Radweges erfolgen. Varianten der Linienführung waren hier nicht möglich, da die Gasleitungen in Längsrichtung nicht überbaut werden dürfen und ein vorgeschichtliches Gräberfeld den Bau von Überführungsrampen nur westlich des ehemaligen Bahndammes zulassen.

Für die Überführung der **Kreisstraße 62** (Wilhelm-Hasselmann-Straße - Bennebosteler Straße) wurden ebenfalls keine grundsätzlichen Alternativen untersucht, da sich auch hier eine eindeutige Lage für den Bau von Überführungsrampen westlich des bestehenden Straßenzuges durch die Reitanlagen und den landwirtschaftlichen Betrieb ergibt, die östlich der K 62 liegen.

Für die **Querung der Fuhse** sind im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung Untersuchungen durchgeführt worden, in denen der Übergang über die Fuhseniederung genau festgelegt wurde. Für die Abmessungen des Bauwerks wurde eine hydraulische Berechnung durchgeführt.

Die **Verbindungsstraße Burgstraße - Celler Weg** soll überführt werden. Sie ist in dem Verlauf der südlichen Überführungsrampen westlich der bestehenden Straße durch die Bebauung an deren Ostseite vorgegeben. Die nördlichen Überführungsrampe verläuft im Bereich der vorhandenen Straße.

Am Ende der Baustrecke soll die **Verknüpfung der B 3 mit der B 214 über den höhenungleichen Knoten 5** erfolgen. Es ist vorgesehen, die B 214 in ihrer nahezu geländegleichen Höhenlage zu erhalten und die B 3 mit einem Dammbauwerk und einer Brücke zu überführen.

Die Möglichkeit einer Unterführung der B 3 ist aus Kostengründen verworfen worden. Sie entstehen durch die geländenahen Grundwasserhorizonte, die ein auftriebsicheres und grundwasserdichtes Trogbauwerk mit Pumpenanlagen erfordern, das erst nördlich der K 74 enden könnte, weil auch die Kreisstraße ebenfalls zu unterqueren wäre. Ein Anheben oder Absenken der B 214 ist ebenfalls mit der gleichen Begründung nicht vertretbar. Zusätzlich könnten vorhandene und weiterhin erforderliche Zuwegungen nicht mehr angeschlossen werden.

Wegen der hohen Belastung auf der B 214 in der Prognose 2015 mit einem DTV von 33.400 Kfz/Werktag (südlich des Anschlusses bei Netzfall 6G und Fertigstellung der Gesamtumgehung) und der benachbarten Knotenpunkte mit der Verkehrsregelungen durch Lichtsignalanlagen, wurden besondere Anforderung an den neuen Knotenpunkt gestellt, bei denen ein koordinierter Verkehrsfluss über den Gesamtstraßenzug der B 214 im Vordergrund stand. Untersucht wurden sowohl konventionelle Lösungen mit signalgeregelten Kreuzungen oder Einmündungen, als auch die Möglichkeit eines Kreis- oder Ringverkehrsplatzes.

### **3.1.1.2 Linienführung im Bereich des Hügelgräberfeldes**

Auf der Grundlage des Raumordnungsverfahrens und der Linienbestimmung wurde im Bereich des Hügelgräberfeldes am Beginn der Entwurfsbearbeitung für den südlichen Abschnitt eine Trasse verfolgt, die diese Grabanlage mittig durchschnitten hätte. Zur Vermeidung bzw. Minimierung dieses Eingriffes wurden vier Linienvarianten im Zusammenhang mit drei Anbindungsvarianten entwickelt und vergleichend bewertet.

Linienvariante I:	etwa mittig durch das Hügelgräberfeld
Linienvariante II:	direkt westlich der K 62 am Ostrand des Hügelgräberfeldes (Bennebosteler Straße)
Linienvariante III:	am Westrand des Hügelgräberfeldes
Linienvariante IV:	östlich von Linienvariante II und südlich der Hofstelle Burgtorf.

### **3.1.1.3 Wegeverbindungen (landwirtschaftlichen Wege, Radwege, Wanderwege)**

Durch die Neuanlage der Straßentrasse ist es unvermeidbar, dass vorhandene Wegebeziehungen unterbrochen werden. Die von ihrer Erschließung getrennten Flurstücke sollen jedoch durch neue Wirtschaftwege wieder an das Wegenetz angebunden werden. Dabei ist es jedoch unvermeidlich, dass teilweise Umwege in Kauf genommen werden müssen. Durch ein eingeleitetes Unternehmensflurbereinigungsverfahren bis zur *Fuhse* sollen Nachteile durch unterbrochene Wegebeziehungen gemildert werden, indem das Wegenetz ggf. neu geordnet wird oder Flurstücke einen günstigeren Zuschnitt erhalten.

Die Beurteilung des vorliegenden Bauabschnittes ist unter Ziffer 3.3.1 vorgenommen.

### **3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum**

Die neue Trasse der B 3 verläuft im Süden beginnend zunächst durch ein ehemaliges Moorgebiet, das intensiv als Grünland und Ackerland bewirtschaftet wird. Südöstlich von Nienhorst verschwenkt die Trasse in Richtung Norden durch ein mit Hecken und Feldgehölzen angereicherte Ackerlandschaft. Zwischen Adelheidsdorf und Nienhagen verläuft sie größtenteils durch Wald, um im Anschluss daran ein Baumschulgelände anzuschneiden und den Fuhsekanal zu queren. Südlich von Westercelle wechseln kleinere Waldflächen und mit Hecken gegliederte Ackerflächen sowie Weihnachtsbaumkulturen. Die sich in nordöstlicher Richtung anschließende Fuhseniederung wird von Grünland bestimmt. Zwischen Celle und Altencelle folgen Ackerland und einige kleinere Waldparzellen. Im Weiteren quert die Trasse die Allerniederung. Hier sind vor allem Grünland- und Sumpfflächen vorhanden. Nördlich der Allerniederung verschwenkt die Trasse in nordöstlicher bis östlicher Richtung und verläuft größtenteils über wenig strukturiertes Ackerland. Gleiches gilt für die Querspange westlich von Groß Hehlen.

Für den vorliegenden Bauabschnitt lassen sich Natur und Landschaft wie folgt charakterisieren:

Der Landschaftsraum wird im wesentlichen durch die Niederung der Fuhse geprägt, die etwa im mittleren Drittel des Planungsabschnittes liegt. An beiden Seiten der Fuhse werden die Flächen als Weiden und Wiesen genutzt. In den geringfügig höheren Abschnitten des ersten und des letzten Drittels der Strecke befinden sich kleinstrukturierte ackerbaulich genutzte Flächen. Westlich und nordwestlich der neuen B 3 befindet sich eine aufgelockerte aus Einfamilienhäusern bestehende Wohnbebauung. Durch kleine Waldparzellen (Kiefer), einzelne Gebüschgruppen, einzeln stehende größere Bäume und Hecken sowie dem Uferbewuchs der Fuhse steht ein relativ abwechslungsreiches Landschaftsbild für die Naherholung zur Verfügung.

### **3.3 Beurteilung der einzelnen Varianten**

#### **3.3.0 Gesamtplanung der Ortsumgehung**

##### **3.3.0.1 Variante 1**

Die **Variante 1** kann dem Anspruch, sowohl regional und überregional verkehrliche Verbesserungen zu erreichen als auch für das gesamte Stadtgebiet Celle verkehrliche, städtebauliche und wohnumfeldbedingte Ziele hinreichend zu verbessern, nicht gerecht werden.

Durch die Verlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes (Ortsumgehung Gr. Hehlen) wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Gr. Hehlen im Zuge der B 3 erreicht. Es ergeben sich jedoch sonst keine wirkungsvollen Entlastungen kritischer Bereiche im Stadtgebiet, da nur eine sehr begrenzte Verlagerung von Verkehren stattfindet. In dem somit nur unwesentlich entlasteten Straßennetz werden auch nur sehr geringe Verbesserungen des Unfallgeschehens eintreten. Die trennende Wirkung im Bereich kritischer Straßenabschnitte, die Immission und die Rück- und Umbaumöglichkeiten nach Entlastung des Straßennetzes können nur sehr begrenzt verbessert werden. Lediglich bei der Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren erfolgt eine gewisse Entlastung.

Das bei Variante 1 neu hinzukommende Netzelement "Verlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes (Ortsumgehung Gr. Hehlen)" ist durchaus wichtig und deshalb auch Bestandteil aller übrigen Varianten, es ist jedoch allein nicht in der Lage, die räumlichen und strukturellen Entwicklungen der Region und der Stadt insgesamt zu verbessern. Als Straßennetzergänzung wichtig, aber nicht ausreichend, kann die Ortsumgehung Gr. Hehlen für sich genommen nicht bewirken, dass die mittlere Reisezeit für den Durchgangs- und Zielverkehr im Stadtgebiet von Celle verringert wird.

Neben der Ortsumgehung Gr. Hehlen wäre der 4-streifige Ausbau des Wilhelm-Heinichen-Ringes mit den allen Westvarianten eigenen kostenintensiven Trogbauwerken in den Kreuzungsbereichen Fuhrberger Straße und Witzlebenstraße erforderlich. Zur Beseitigung der Zufahrten und höhengleichen Anschlüsse ist im Bereich Nienhorst/Adelheidsdorf der Ausbau der B 3 mit einem aufwendigen Trogbauwerk im Kreuzungsbereich B 3 / K 58 erforderlich. Darüber hinaus sind in großem Umfang aktive Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Diese Maßnahmen führen dazu, dass diese Variante im Verhältnis zum Nutzen mit Gesamtaufwendungen von rd. 60 Mio. € (3,2 Mio./km) unwirtschaftlich ist. Der Nutzen beschränkt sich im wesentlichen auf die Ortsumgehung Groß Hehlen, die für sich genommen mit rd. 3,5 km unter 10 Mio. € kosten würde.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass der Bereich der B 3 vom Fuhsekanal bis zum Wilhelm-Heinichen-Ring nicht verbessert werden kann und mit allen Zufahrten, höhengleichen Anschlüssen (z. T. mit Signalanlagen) und den damit verbundenen auch derzeit bereits vorhandenen Problemen bestehen bleiben muss.

**Von der Variante 1 geht nur eine relativ geringfügige Beeinträchtigung von Natur, Landschaft und Erholung aus, sie ist jedoch nicht geeignet, die anstehenden Verkehrsprobleme im Raum Celle/Wathlingen zu lösen. Die o.g. erforderlichen umfangreichen Bauwerke in den unmittelbar bebauten Bereichen der Stadt stellen für die Anwohner eine unerträgliche Belastung dar und sind städtebaulich nicht zu verantworten.**

### **3.3.0.2 Varianten 5 und 6**

Die **Varianten 5 und 6** sind Verbesserungen der Feinvariante 1 für den südlichen Bereich von Celle und Wathlingen. Der Hauptmangel der Feinvariante 1, unzureichende verkehrliche Leistungsfähigkeit, kann hierdurch jedoch nicht beseitigt werden.

Ausgehend von der Überlegung, das von Natur, Landschaft und Erholung geprägte Allertal im Osten zu schonen und einen vorhandenen Straßenzug, den Wilhelm-Heinichen -Ring, für eine Umgehungsstraße im Zuge einer Bundesstraße mit zu nutzen, war auch eine Westumgehung naheliegend. Hierbei zeigte sich bereits bei der verkehrlichen Grobbewertung, dass nur die Annäherung an eine ringförmige Struktur der Umgehung mit einer weiteren Allerquerung den größten verkehrlichen Nutzen erzeugt. Die bahnparallele Führung der Feinvariante 6 entspricht dieser Forderung am wenigsten. Sie hat im Süden von Celle keine Verbindung zur B 214 und zur alten B 3.

Die **Variante 5** erhält zwar eine Ringstruktur durch die Verlängerung der Nordspange bis zur L 282 und durch eine besondere Südspange zur B 214. Unter Aussparung des Allertales wird dadurch ein nach Osten offener Ring gebildet, der allerdings nur durch eine besonders große Längenentwicklung von F 5 zustande kommt. Die verkehrlich erforderliche zusätzliche Allerquerung für eine nachhaltige Entlastung der Innenstadt würde weiterhin fehlen.

Die Verkehrszahlen verdeutlichen sehr eindrucksvoll, dass diese Variante nicht in der Lage ist, Verkehr in nennenswertem Umfang aus der Stadt abzuziehen. Der Wilhelm-Heinichen- Ring nördlich der B 214 würde lediglich 7.100 Kfz/Werktag (Vergleich NF 1 mit NF 5) mehr aufnehmen.

Die besonders belastete Strecke in Altencelle (K 74) würde praktisch keine Entlastung erfahren. Auf der L 282 in Lachtehausen (westlich der K 74) wäre sogar eine Steigerung von 15.650 auf 18.000 Kfz/Werktag zu erwarten.

Auch unter **städtebaulichen Gesichtspunkten** stellen sich diese Varianten als nicht geeignete Alternativen heraus, da hierdurch große Wohnbereiche mit einer hohen Betroffenheit der Bevölkerung beeinträchtigt werden. Die möglichen Stadtentwicklungsbereiche, die für diese Varianten sprechen, liegen so stadtfrem, dass weite Wege mit neuem Verkehrsaufkommen dadurch initiiert werden.

Grundlage dieser Beurteilung ist das städtebauliche Gutachten des Büros SGP Architekten + Stadtplaner vom Mai/Juli 2001.

Die Gesamtlänge der Variante 5 beträgt 28,9 Km und ist damit gegenüber der Variante 8N mit 24,1 Km rund 4,8 Km länger. Zusätzlich wären bei der Variante 5 zwei aufwendige Trogbauwerke im beidseitig bebauten Bereich (Kreuzung mit der L 310 und der Haydnstraße/Witzlebenstraße) und zwei besonders aufwendige Brücken über die Bahn (23+250) und über Parkplatz und Gebäude eines Einkaufsmarktes (24+000) erforderlich.

Die Gesamtkosten der Variante 5 betragen rd. 160 Mio. €.

Im Rahmen der Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr hat dieser mit Datum vom 07.11.1996 vom Büro Heusch-Boesefeld eine Nutzen-Kosten Vergleich (NKV) mit folgendem Ergebnis durchführen lassen:

Westumgehung Variante 5, planfrei

Länge: 28,8 km; Kosten: 260 Mio. DM; NKV=3,5

Westumgehung Variante 5, plangleich mit LSA

Länge: 28,8 km; Kosten: 236 Mio. DM; NKV=3,3

### 3.3.0.3 Varianten 11 und 8N

Der verkehrliche Nutzen der Ostvarianten 11 und 8N liegt auf der Hand, wenn durch eine Nordspange die Verbindung mit dem Wilhelm-Heinichen-Ring hergestellt wird und dadurch ein fast geschlossener, nur im Süden offener Hauptverkehrsring entsteht. Die verkehrliche Bewertung ergibt dann auch, dass eine Weiterführung der Ostvarianten nach Süden mit Anschluss der alten B 3 südlich Celle besonders wirksam ist. Durch diesen Anschluss wird die Entlastungswirkung des Ringes insgesamt größer und die alte B 3 wird im Bereich von Adelheidsdorf/Nienhorst deutlich stärker vom Durchgangsverkehr befreit.

Die **Variante 11** zeigt die deutlich größte Entlastungswirkung für die Stadt. Selbst der Wilhelm - H. -Ring als vorhandene Westtangente würde z. B nördlich der B 214 noch um rd. 3.200 Kfz/Werktag entlastet.

Die **Variante 8N mit Unterbrechung der K 74** nördlich der K 56 würde den Wilhelm - H. -Ring als vorhandene Westtangente nördlich der B 214 noch um rd. 2.000 Kfz/Werktag entlasten. Der Verkehr auf vorhandene Allerbrücke in der Innenstadt würde sich um 5.650 Kfz/Werktag reduzieren.

Durch die Unterbrechung der K 74 nördlich der K56 wäre Altencelle praktisch verkehrsberuhigt.

Aus **städtebaulicher Sicht** sprechen insbesondere die Lagekriterien (z. B. Verkehrsanbindung, Zuordnung zur Siedlungsstruktur, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen) und die Chancen für die zukünftige Stadtentwicklung für die Variante 11.

Die Variante 8 N schafft Vorteile gegenüber Variante 11 unter dem Gesichtspunkt der Beeinträchtigung der Erholungsbereiche und Eingriff in die Siedlungsstruktur.

Die Unterbrechung der K 74 führt dazu, dass der Durchgangsverkehr auf der „Alte Dorfstraße“ nicht mehr möglich ist und dadurch eine Entlastung des Ortsteiles Altencelle erreicht wird.

Eine Aktuelle Kostenberechnung weist für die Variante 11 mit Brücke 110 Mio. € und für die Variante 8N 112 Mio. € aus.

Im Rahmen der Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr hat dieser mit Datum vom 07.11.1996 vom Büro Heusch-Boesefeld eine Nutzen-Kosten Vergleich (NKV) mit folgendem Ergebnis durchführen lassen:

Ostumgehung Variante 11B (mit Brücke)

Länge: 21,9km; Kosten: 205 Mio. DM NKV=5,5

Ostumgehung Variante 11TK (mit kurzem Tunnel)

Länge: 21,9km; Kosten: 237 Mio. DM NKV=4,8

Die Variante 8N wurde bei der Linienbestimmung unter Nutzen-Kosten Gesichtspunkten nicht betrachtet.

### **3.3.1 Vorliegender Bauabschnitt**

Grundsätzliche alternative Linienführungen sind im Rahmen der Variante 8N nicht möglich. Allerdings wurde im planungsbegleitenden Arbeitskreis versucht, eine Linie zu trassieren, die den notwendigen Eingriff in Natur und Landschaft minimiert, Privateigentum schont und die Zerstörung von vorhandenen Denkmälern (Boden- u. Kulturdenkmale) vermeidet.

### **3.3.2 Knotenpunkte und Überführungen**

Für die Überführungen wurden keine unterschiedliche Varianten untersucht.

Für den **Knotenpunkt mit der B 214** sind mehrere Möglichkeiten in einer verkehrstechnischen Untersuchung geprüft und bewertet worden. Die gewählte Knotenpunktlösung ist eine modifizierte Form von zwei nebeneinandergelegenen einstreifigen Kreisverkehrsplätzen mit vier Knotenpunktzufahrten und ebenso vielen Ausfahrten. Statt der zwei Kreisfahrbahn mit einem Verbindungsstück kommt eine „liegende Acht“ zur Ausführung. Dadurch ist ein relativ kurzes Brückenbauwerk möglich. Diese etwas ungewöhnliche Knotenpunktlösung ist das Ergebnis einer umfangreichen verkehrstechnischen Untersuchung, die sehr intensiv mit dem BMVBW abgestimmt wurde. Sie stellt eine bedarfsgerechte und wirtschaftliche Lösung dar.

### **3.3.3 Linienführung im Bereich des Hügelgräberfeldes**

Die vier grundsätzlich möglichen Linienvarianten wurden zusammen mit den drei Anbindungsvarianten im Hinblick auf die Betroffenheit der Schutzgüter des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG), der bautechnischen Belange sowie auf sonstige abwägungsrelevante Aspekte untersucht und vergleichend bewertet. Die Ergebnisse sind in einem Variantenvergleich vom April 1999 des Büros Dr. Kaiser dargelegt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Linienvariante III die verträglichste Trassenführung ist.

### **3.3.4 Wegeverbindungen (landwirtschaftliche Wege, Radwege und Wanderwege)**

Einzelne Wegevarianten sind nicht untersucht worden.

### **3.4 Aussagen Dritter zu den Varianten**

#### **3.4.0 Gesamtplanung der Ortsumgehung**

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Verlegung der Bundesstraße 3 im Raum Celle/Wathlingen einschließlich Ortsumgehung Celle wurde das vorgeschriebene Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die vorgetragenen Bedenken und Anregungen sind durch die Raumordnungsbehörde, den Landkreis Celle, bewertet und bei der Landesplanerischen Feststellung berücksichtigt worden.

Als Ergebnis der Gesamtabwägung stellte die Raumordnungsbehörde folgendes fest:

Die Gesamtabwägung kann nicht sinnvoll durch ein Aufaddieren von Rangstufen erfolgen, sondern sie muss schrittweise auf der Grundlage der Grundsätze und Ziele der Raumordnung sowie der gesetzlichen Vorgaben erfolgen. Die Erfüllung der raumordnerischen Ziele, die Ortsdurchfahrt Celle durch eine Ortsumgehung zu entlasten sowie die B 3 zwischen Celle und Hannover zu einer leistungsfähigen Verbindung auszubauen, erfordern die Wahl einer möglichst verkehrswirksamen Feinvariante, die zudem flächensparend und in hohem Maße umweltverträglich sein soll.

Die Feinvarianten mit der eindeutig besten Verkehrswirksamkeit sind die Varianten 11 (Brücke oder Tunnel) sowie mit Abstrichen auch Variante 5 und 8.

Im Zusammenhang mit der Aufhebung der linienbestimmten Variante 11 hat der Landkreis Celle als zuständige Raumordnungsbehörde zur Notwendigkeit eines erneuten Raumordnungsverfahrens mit Schreiben vom 25.06.2002 folgendes erklärt:

*Die nach Rückstellung der Feinvariante 11 nunmehr seitens der Straßenbauverwaltung favorisierte Feinvariante F 8N ist eine unter Naturschutz Gesichtspunkten optimierte Untervariante der in dem Raumordnungsverfahren überprüften Feinvariante 8. Sie weicht unter raumordnerischen Gesichtspunkten nur geringfügig von der Trasse F 8 ab und liegt in bezug auf ihre Raum – und Umweltauswirkungen im gleichen Wirkungsbereich. Damit kann die modifizierte Feinvariante 8 (jetzt 8N) als im Raumordnungsverfahren hinreichend berücksichtigt gelten.*

#### **3.4.1 Vorliegender Bauabschnitt (südöstlich Celle bis südlich Celle)**

Die planerische Bearbeitung dieses Bauabschnittes wurde von einem Arbeitskreis, bestehend aus Trägern öffentlicher Belange und Verbänden, begleitet. Die Träger öffentlicher Belange unterstützen die vorliegende Planung, die Verbände lehnen jegliche Planung im Zuge einer Ostumgehung durchweg ab.

Mit den betroffenen Landwirten ist, unter Beteiligung des Amtes für Agrarstruktur, ein Gespräch geführt worden, in dem diese ihre grundsätzliche Zustimmung signalisiert haben, wenn in einem Teilbereich (bis zur Fuhse) ein Flurneuordnungsverfahren durchgeführt wird.

## **4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Trassierung**

#### **4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Bei der B 3 handelt es sich um eine „anbaufreie Straße mit regionaler, zwischengemeindlicher und flächenerschließender Verbindungsfunktion“.

Dieser Streckenabschnitt ist gemäß den zu erfüllenden Funktionen in die Straßenkategoriegruppe A II einzuordnen.

Gemäß der RAS-L 1995 ergeben sich daraus folgenden Entwurfs- und Betriebsmerkmale:

zul. Geschwindigkeit	$V_{zul}$	= 100 km/h
Querschnitt		= einbahnig als Kfz-Straße
Knotenpunkte		= planfrei
Entwurfsgeschwindigkeit	$V_e$	= 80 km/h

Die Geschwindigkeit  $V_{85}$  ist die Geschwindigkeit, die 85 % aller ungehindert fahrenden Pkw auf sauberer, nasser Fahrbahn erreichen. Diese ergibt sich bei der geplanten einbahnigen, dreispurigen Straße der Straßenkategorie All mit  $V_{85} = V_e + 20$  Km/h. Sie beträgt somit  **$V_{85} = 100$  km/h** und ist damit gleich der zulässigen Geschwindigkeit  $V_{zul} = 100$  km/h.

Die Trassierungselemente der RAS-L 1995 werden eingehalten.

Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass sich eine fahrdynamisch günstige Elementenfolge und somit eine gleichmäßige und wirtschaftliche Fahrweise ergibt. Das Auftreten von Unstetigkeiten wird somit vermieden und eine ausgewogene Streckenqualität erreicht.

#### **4.1.2 Zwangspunkte**

Innerhalb des Trassenkorridors für den Verlauf der neuen B 3, der durch die voran gegangenen Verfahren festgelegt wurde, wird die endgültige Linienführung durch die folgenden Zwangspunkte beeinflusst:

- Anschluss an den einbahnigen, dreistreifigen Regelquerschnitt bzw. die Linienführung des Bauabschnittes von nördlich Ehlershausen bis südlich Celle.
- Nördlich der Querspanne zur alte B 3 befindet sich ein historisches Hügelgräberfeld, das zusammenhängend erhalten bleiben soll und nicht überplant werden darf.
- Die Trasse muss zwischen einem landwirtschaftlichen Betrieb (Hofstelle Burgtorf) an der K 62 (Bennebesteler Straße) und den Sport- bzw. Reitanlagen (km 21+200 bis km 21+500) verlaufen.
- Kreuzung der Fuhse durch die neue B 3 in Bereichen, die den geringsten Eingriff in die Flussniederung bedeuten. Die Querungsstelle ist im Zusammenhang mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung festgelegt worden.
- Höhenlage der Gradienten im Bereich der Fuhsequerung nach Anforderungen der hydraulischen Berechnung.
- Paralleler Verlauf an der Südseite der ehemaligen eingleisigen Nebenbahn der Deutschen Bahn AG.
- Linienführung östlich von Industrieansiedlungen und Anschluss an den weiteren Verlauf der B 3 in den folgenden Bauabschnitten.
- Freileitungstrassen der Energieunternehmen E.ON (ehem. Preußen Elektra) und der DB Energie GmbH.
- Anschluss an die Linienführung im nachfolgenden Mittelteil der Ortsumgehung.
- Berücksichtigung des hohen Grundwasserstandes bei der Festlegung der Gradienten

#### **4.1.3 Beschreibung der Linienführung**

##### **3.4.1.1 Linienführung im Lageplan**

Die Linienführung im Lageplan ist unter der Ziffer 3.1.1 ausreichend beschrieben. Erwähnenswerte Besonderheiten sind bei der Bearbeitung nicht aufgetreten.

Abweichungen von den Entwurfsrichtlinien sind nicht vorgesehen.

##### **3.4.1.2 Linienführung im Höhenplan**

Die verlegte Bundesstraße 3 verläuft durch das Aller-Urstromtal, einem Landschaftsraum der im Trassenbereich eine nahezu ebene Geländestruktur hat und dessen Geländehöhen vom Beginn der Baustrecke bis zur Niederung der Fuhse zwischen 39 m ü NN und 40 m ü NN liegen. Im Bereich der Fuhsequerung senkt sich das Gelände bis auf ca. 37 m ü NN ab, um danach wieder auf eine mittlere Geländehöhe von ca. 39 m ü NN anzusteigen.

Aufgrund der hydrologischen und baugrundtechnischen Verhältnisse wurde der Höhenverlauf der neuen Fahrbahn so festgelegt, dass die Trag- bzw. Frostschuttschicht geringfügig über dem Gelände liegt. So wird vermieden, dass Niederschlagswasser in die Tragschicht zurückstauen kann, wenn bei gefrorenem Boden in den Mulden keine Versickerung möglich ist. Dadurch ergibt sich eine nahezu horizontale Gradientenverläufe, die zwischen ca. 1,2 m und 1,5 m über dem Gelände liegt. Lediglich im Bereich der Gewässerkreuzung mit der Fuhse und dem dort geplanten Wander- bzw. Reitweg erhält die B 3 Dammhöhen von bis zu ca. 5 m.

Im Kreuzungsbereich mit der B 214 werden Dammhöhen von ca. 7,5 m notwendig. Der Gradientenverlauf ist nördlich der Kreuzung der B 214 so gewählt, dass auch die K 74, die außerhalb des Bauabschnittes liegt, im späteren Weiterbau höhenungleich gekreuzt werden kann, ohne dass die K 74 abgesenkt werden muss.

Wegen des annähernd horizontalen Gradientenverlaufes in Teilabschnitten der neuen B 3 steht für den Wechsel der Fahrbahnquerneigung in Teilabschnitten kein ausreichendes Längsgefälle zur Verfügung. Bei km 21+250 und km 22+540 wurde deshalb von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Schrägverwindungen bei Querneigungswechsel vorzusehen.

#### **4.1.4 Berücksichtigung der Umwelt bei der Trassierung**

Der Trassenverlauf der B 3 wurde in Arbeitskreissitzungen mit den Unteren Naturschutzbehörden (Stadt und Landkreis Celle), den Verbänden und der Landwirtschaft festgelegt. Bei den unvermeidbaren Eingriffen in Natur und Landschaft wurde dem gesetzlich verankerten Vermeidungs- und Minimierungsgebot entsprochen. Einzelheiten hierzu sind in dem beiliegenden **Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP)** dargelegt.

#### **4.1.5 Ergebnis der Sichtweitenanalyse**

Bei der gewählten Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e = 80$  km/h und der daraus resultierenden Geschwindigkeit  $V_{85}=100$  km/h werden Haltesichtweiten von ca. 170 m erforderlich.

Sie werden bei den vorgesehenen Trassierungselementen unter folgenden Bedingungen eingehalten:

Im Streckenabschnitt von ca. km 20+500 bis ca. km 21+200 beträgt der Kurvenhalbmesser  $R = 750$  m, der Abstand von Sichthindernissen (Schutzplanken und Bepflanzung) muss hier rd. 3,00 m vom rechten Fahrbahnrand betragen. Dazu ist die Dammböschung auf einer Breite von 1,50 m von jeglichem Bewuchs freizuhalten.

Auf dem Bauwerk zur Kreuzung der Fuhse muss der rechte Randstreifen um 2,15 m verbreitert werden, so dass auch hier die Haltesichtweite unter Berücksichtigung der Schutzplanke eingehalten wird.

Von km 22+100 bis km 22+340 muss das Bankett am rechten Fahrbahnrand eine Breite von 3,50 m erhalten und die hier notwendige Schutzplanke in einem Abstand von 3,00 m vom Fahrbahnrand gesetzt werden.

Im Streckenabschnitt von km 22+700 bis km 23+000 beträgt der Kurvenhalbmesser  $R = 750$  m, der Abstand von Sichthindernissen (Schutzplanken und Bepflanzung) muss hier rd. 3,00 m vom linken Fahrbahnrand betragen. Dazu ist die Dammböschung auf einer Breite von 1,50 m von jeglichem Bewuchs freizuhalten.

Bei dem geplanten Ausbauquerschnitt RQ 15,5 (2+1) ist die Einhaltung von Überholsichtweiten nicht erforderlich

In den Höhenplänen (Unterlage 8) sind die vorhandenen und die erforderlichen Haltesichtweiten dargestellt. Sie sind in den Bauwerksbereichen mit den minimal erforderlichen lichten Weiten ermittelt worden.

## 4.2 Querschnitt der verlegten B 3

### 4.2.1 Begründung des gewählten Querschnittes

Die Verkehrsbelastungen sind in den einzelnen Abschnitten bzw. zwischen den Anschlussstellen unterschiedlich groß, wobei der vorliegende Abschnitt eine relativ geringe Belastung aufweist.

Die Verkehrsstärke innerhalb des vorliegenden Bauabschnittes für die Verlegung der B 3 wurde, bezogen auf das Prognosejahr 2015, gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung vom Oktober 1999 mit  $DTV_{2015} = 16.700$  Kfz/Werktag berechnet. (Netzfall G). Die Belastung im planfestgestellten Abschnitt südlich Celle wurde dagegen mit  $DTV_{2015} = 22.250$  Kfz/Werktag und im folgenden Mittelteil der OU mit  $DTV_{2015} = 28.900$  Kfz/Werktag prognostiziert.

Die B 3 ist in ihrem gesamten Verlegungsabschnitt als Krafffahrstraße geplant. Entsprechend der Straßenkategorie A II ist als Straßenquerschnitt gemäß RAS-Q Bild 5 ein Regelquerschnitt RQ 15,5 mit der Betriebsform 2+1 für die Bauabschnitte südlich Celle und den vorliegenden Abschnitt, Südteil der OU vorgesehen. Für den folgenden Mittelteil OU mit Allerquerung ist ein 4-streifiger Querschnitt bis zur L 282 geplant.

### 4.2.2 Aufteilung der Fahrstreifen des gewählten Straßenquerschnittes

Der Querschnitt erhält folgende Regelabmessungen (gemäß RAS-Q Bild, 5)

Bankett	= 2,50 m (Entsprechend Fahrstreifenaufteilung rechts oder links)
Randstreifen	= 0,25 m
Fahrstreifen	= 3,75 m
Doppellinie	= 0,50 m
Überholfahrstreifen	= 3,25 m
Fahrstreifen	= 3,50 m
Randstreifen	= 0,25 m
<u>Bankett</u>	= 1,50 m (Entsprechend Fahrstreifenaufteilung rechts oder links)
Gesamtbreite	= 15,50 m

## **Bundesstraße 3, Ortsumgehung Celle (Südteil)**

Erläuterungsbericht für die Verkehrsanlagen

### Planfeststellung

Datei: U01.doc

Seite 30 von 49

Der vorliegende Bauabschnitt beginnt am bereits teilweise planfestgestellten Knoten 3 des vorhergehenden Bauabschnitts. Die unkritische Wechselstelle der Fahrstreifenaufteilung ist als Mittelstreifen ausgebildet. Dem durchgehenden Verkehr steht jeweils ein Fahrstreifen zur Verfügung. Die Einfahrrampe von der B 3alt in Richtung Soltau wird als Spuraddition an die durchgehende Strecke der B 3neu angebunden, so dass in dieser Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Die in der RAS-Q empfohlenen Längen der Überholstrecken liegen zwischen 800 m und 2000 m. Im einstreifigen Abschnitt der Fahrtrichtung Hannover muss diese Länge mit 2190 m überschritten werden, da der kritische Wechsel gem. RAS-Q nicht im Bereich der Fuhsebrücke angeordnet werden darf. Der überlange einstreifige Abschnitt ist vertretbar, da der in Fahrtrichtung vorausgehende 2-streifige Abschnitt bereits im geplanten 3. Bauabschnitt (Mittelteil) der OU Celle beginnt und damit der Überholdruck weitgehend abgebaut ist.

Die Aufweitung des 1-bahnigen, 3-streifigen auf den 2-bahnigen, 4-streifigen Querschnitt erfolgt am Bauanfang des anschließenden Bauabschnittes hinter dem Kreuzungsbauwerk über die B 214. Damit ist die Querschnittsänderung nicht Teil des vorliegenden Verfahrens.

### **Wechselbereiche der Fahrstreifenaufteilung (Unterlage 3.1)**

An folgende Stationen sind Wechselbereiche vorgesehen:

1. von km 19+850 bis km 20+310 - Länge = 460 m unkritischer Wechsel (als Mittelstreifen der Anschlussstelle)
2. von km 22+160 bis km 22+340 - Länge = 180 m kritischer Wechsel

(Im 3. BA geplant)

3. von km 23+490 bis km 23+640 - Länge = 150 m unkritischer Wechsel (Übergang 1-bahniger, 3-streifiger auf 2-bahnigen, 4-streifigen Querschnitt)

Für die jeweilige Fahrtrichtung bestehen folgende Überholstrecken:

- |               |              |            |   |
|---------------|--------------|------------|---|
| nach Soltau   | ab km 20+310 | bis 22+160 | - Länge = 1850 m (inkl. Spuraddition am Beginn) |
| nach Hannover | ab km 23+340 | bis 22+340 | - Länge = 1000 m (zzgl. ca. 2800 m im 3. BA)    |

#### 4.2.3 Befestigung der Fahrbahn

Die Bauklassen für die neue B 3, für die Rampen der Knotenpunkte und für die kreuzenden Straßen wurden entsprechend den Verkehrsbelastungen gemäß RStO 01 ermittelt. Im einbahnigen dreistreifigen Streckenverlauf des vorliegenden Bauabschnittes erfordern die Verkehrsbelastungen einen Oberbau gemäß Bauklasse II. Da die B 3 eine durchgehende Dammschüttung benötigt, wird vorausgesetzt, dass das Schüttmaterial aus einem Boden besteht, der die Frostempfindlichkeit F1 hat. Der Einbau einer Frostschutzschicht ist deshalb nicht notwendig, zumal aus dem Baugrundgutachten hervor geht, dass der Untergrund ebenfalls aus Böden der Frostempfindlichkeitsklasse F 1 besteht. Während der Baudurchführung müssen die Bodenkennwerte und Eigenschaften des Untergrundes bzw. des Unterbaues jedoch beachtet werden, weil damit zu rechnen ist, dass in geringem Umfang stellenweise auch andere Bodenarten anzutreffen sind. Ein entsprechender Bodenaustausch ist dann vorzunehmen. Die Dicke des Oberbaues der B 3 ist in den Planunterlagen zunächst mit 75 cm vorgesehen worden, sie kann entsprechend den eingebauten Böden und dem erforderlichen Verformungsmodul auf dem Planum des Unterbaues auch geringer sein.

Es wurde eine Befestigung in Asphaltbauweise gemäß RStO 01, Tafel 1, Bauklasse II, Zeile 3 gewählt:

4 cm	Asphaltbeton 0/11
8 cm	Asphaltbinder 0/ 16
10 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht
<u>38 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
75 cm	Gesamtdicke

#### 4.2.4 Gestaltung der Böschungen

Die Fahrbahn der neuen B 3 und alle mit ihrem Bau zusammenhängenden sonstigen Verkehrsanlagen verlaufen ausschließlich über dem Gelände. Im Allgemeinen sollen die Fahrbahnen etwa 1,50 m über dem Gelände liegen. Die Überführungen der kreuzenden Straßen, Wege sowie die Unterführung der Fuhse und der B 214 im Zuge der B 3 erfordern jedoch größere Dammhöhen. Die Ausbildung der Böschungen soll gemäß RAS-Q mit Ausrundungen an den Böschungsfüßen erfolgen. Dadurch entstehen breite Böschungsfelder, die für die Versickerung des im Straßenraum anfallenden Niederschlagswassers genutzt werden.

Die Regelneigung der Böschungen beträgt bei Dammhöhen mit  $h \geq 2,00$  m  $n = 1 : 1,5$ , bei Höhen unter 2,00 m wird eine konstante Böschungsbreite von  $b = 3,00$  m vorgesehen, wobei die Böschungsfüße ebenfalls ausgerundet werden. Auf die Ausrundung wurde bei einigen Überführungsrampen verzichtet, wenn dadurch der Eingriff in den Baumbestand gemindert wird.

### 4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

#### 4.3.1 4.3.1 Anschlussstelle B 3n /B 3 alt (Knoten 3)

Der Entwurf der Anschlussstelle erfolgte bereits im Zuge der Planung für die Verlegung der B 3 südlich Celle. Die südlichen Rampen und die Querspanne zur B 3alt sind bereits planfestgestellt.

Im Gegensatz zur ursprünglichen Planung mit Einfädelungstreifen (Achse 620) wurde jetzt eine Einfahrrampe (jetzt Achse 651) mit einer Spuraddition geplant, da sich daraus ein Baukostensparnis ergibt. Die Ausfahrrampe aus Richtung Soltau zur B 3alt wird wie bisher mit einem 250 m langen Ausfädelstreifen aus der einstreifigen durchgehenden Fahrbahn ausgegliedert. Die Trassierung der Rampen erfolgte für eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e = 40$  km/h unter Einhaltung der Mindesthaltesichtweite von  $S_h = 30$  m.

#### Trassierungsgrenzwerte

$R_{min}$	=	50 m
$A_{min}$	=	50 m
min $H_k$	=	1500 m
min $H_w$	=	1800 m
$S_{max}$	=	3,00 %
$S_{min}$	=	-2,84 %

Die Vorgaben der RAL-K-2 sowie der zugehörigen Aktuellen Hinweise werden damit eingehalten.

Die einstreifigen Verbindungsrampen erhalten gemäß RAL-K-2 folgende Querschnitte:

Bankett	=	1,50 m
Randstreifen	=	0,25 m
Fahrstreifen	=	5,00 m
Randstreifen	=	0,25 m
Bankett	=	1,50 m
Gesamtbreite	=	8,50 m

Im Verkehrsgutachten wurden für das Prognosejahr 2015 auf den Verbindungsrampen folgende Verkehrsbelastungen errechnet:

Ausfahrrampe aus Richtung Soltau zur B 3alt (Achse 630)                      DTV 2015 = 1.400 Kfz/Werktag.

Einfahrrampe von der B 3alt in Richtung Soltau (Achse 651)                      DTV 2015 = 1.400 Kfz/Werktag.

Es wurde eine Befestigung in Asphaltbauweise gemäß RStO 01, Tafel 1, Bauklasse III, Zeile 3 gewählt:

4 cm	Asphaltbeton 0/11
4 cm	Asphaltbinder 0/ 16
10 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht
<u>43 cm</u>	<u>Frostschuttschicht</u>
75 cm	Gesamtdicke

#### **4.3.2 Anschlussstelle B 3n / B 214 (Braunschweiger Heerstraße)**

Hinweis :

Das Bauende für die durchgehende Strecke der B 3 befindet sich unmittelbar südlich der Kreuzung mit der B 214.

Um den verkehrlichen Nutzen des vorliegenden Bauabschnittes zu erreichen, muss nur der südliche Teil des Knotens B 3 / B 214 gebaut werden. Damit ein insgesamt verkehrlich und straßenbautechnisch schlüssiger Knotenpunkt entsteht, sind jedoch alle Bestandteile der Anschlussstelle bearbeitet worden.

Aufgrund der Netzfunktion der neuen B 3 mit der besonders hohen verkehrlichen Bedeutung und der Einstufung in die Straßenkategorie A II muss der Knoten B 3n / B 214 als planfreie Kreuzung hergestellt werden. Der Kreuzungspunkt befindet sich innerhalb eines Straßendreiecks, das aus der B 214, der K 74 und der K 57 gebildet wird. Die Kreisstraßen sind mit der B 214 über plangleiche Knotenpunkte verbunden, wobei die Verkehrsabwicklung in den Knotenpunkten durch Lichtsignalanlagen geregelt wird. Zwischen den beiden Knoten B 214 / K 74 und B 214 / K 57 befindet sich eine weitere Kreuzung mit der Stadtstraße Meierkampsweg, die ebenfalls mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet ist. Durch die planfreie Anschlussstelle der B 3 an die B 214 würden innerhalb eines nur ca. 1000 m langen Streckenabschnittes der B 214 je nach Knotenpunktsform mind. zwei weitere Einmündungen für den Anschluss der Verbindungsrampen hinzugefügt. Damit würden auf dem o.a. Streckenabschnitt der B 214 fünf Knotenpunkte (drei Kreuzungen und zwei Einmündungen) entstehen.

Für den Knotenpunkt der B 3 mit der B 214 wurden verschiedene Lösungsmöglichkeiten erarbeitet und verkehrstechnisch bewertet. Die drei benachbarten Knotenpunkte wurden dabei einbezogen.

Der Knotenpunkt ist so bemessen, dass auch die prognostizierte Verkehrsbelastung 2015 bei Fertigstellung der gesamten Umgehungsstraße mit Unterbrechung der K 74 abgewickelt werden kann.

Als angemessene Lösung ist eine Ringfahrbahn vorgesehen, die auf der Ebene der B 214 liegt (nach dem Prinzip des Kreisverkehrs) und in der sich die Verkehre der B 214 und der Verbindungsrampen zur B 3 verflechten.

Im südlichen Abschnitt der B 214 wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der Lichtsignalanlagen ein vierstreifiger Querschnitt erforderlich (nicht Teil dieses Verfahrens). Es ist zweckmäßig, den Verkehr auch zweistreifig in den Ringverkehrsplatz zu führen. Im Regelfall wäre der relativ geringe Verkehr auf der Ringfahrbahn dem einfahrenden Verkehr gegenüber bevorrechtigt. Da diese Regelung wegen der erwähnten Verkehrsbelastungen unzweckmäßig und problematisch in bezug auf die Verkehrssicherheit wäre, wird die südliche Zufahrt in die Ringfahrbahn daher mit einer Lichtsignalanlage gesteuert.

Teil des folgende Planfeststellungsabschnittes:

An der Einmündung der Ausfahrrampe von Norden (Soltau) ist ebenfalls eine Lichtsignalanlage erforderlich, um den Verkehrsabfluss sicherzustellen und einen Rückstau in die B 3 zu vermeiden. Da die Fahrzeuge jeweils nur im Einrichtungsverkehr fahren, sind relativ kurze Umlaufzeiten von etwa 50 Sekunden möglich.

## Bundesstraße 3, Ortsumgehung Celle (Südteil)

Erläuterungsbericht für die Verkehrsanlagen

### Planfeststellung

Datei: U01.doc

Seite 34 von 49

Die Trassierung der Ringfahrbahn erfolgte in Anlehnung an das Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehren. An nördlichen Ende der Ringfahrbahn ist deshalb ein Radius  $R = 45$  m gewählt worden. Die südliche Wendefahrbahn erhält in Anlehnung an die RAL-K-1 eine Fahrbahnbreite von 7,00 m. Um die Kosten für das Bauwerk zur Überführung der B 3 über die Ringfahrbahn möglichst niedrig zu halten, wurden beide Fahrbahnen im Kreuzungsbereich zusammengeführt, so dass sie dort einen Abstand von  $b = 4,00$  m haben und hier eine Mittelstütze eingebaut werden kann. Dadurch kann ein Brückenbauwerk mit Stützweiten von rd.  $2 \times 18$  m gebaut werden. Gleichzeitig soll damit auch erreicht werden, dass die Geschwindigkeiten innerhalb der Ringfahrbahn möglichst niedrig liegen, so dass das Einfädeln und die Verflechtung der Verkehre mit der nötigen Sicherheit erfolgen kann.

Die Ringfahrbahn erhält im Grundquerschnitt folgende Abmessungen:

Bankett	=	1,50 m
Fahrbahn (einstreifig)	=	5,25 m
Seitentrennstreifen	=	1,75 m
Radweg	=	2,25 m
Bankett	=	0,50 m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>11,25 m</b>

Bei der Trassierung der Fahrbahn mit einem Außendurchmesser von  $R = 45$  m wird die Fahrbahn auf eine Breite von  $B = 5,75$  m aufgeweitet (gemäß Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen).

Die südliche Wendefahrbahn erhält eine Breite von 7,00 m in Anlehnung an die RAS-K-1.

In den Einfahrbereichen sind für die Fahrbahn folgende Abmessungen vorgesehen:

Bankett	=	1,50 m
Randstreifen	=	0,25 m
Fahrstreifen (durchgehend)	=	3,75 m
Einfädelungsstreifen	=	3,50 m
Randstreifen	=	0,25 m
Seitentrennstreifen	=	1,75 m
Radweg	=	2,25 m
Bankett	=	0,50 m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>13,75 m</b>

## Bundesstraße 3, Ortsumgehung Celle (Südteil)

Erläuterungsbericht für die Verkehrsanlagen

### Planfeststellung

Datei: U01.doc

Seite 35 von 49

Auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung zur B 3 vom Mai 2003 (Ing. Büro Dr. Schubert) wurde für den Netzfall 6F (Variante 8N –vierstreifig von der B 214 bis zur L 282) eine Verkehrsuntersuchung für den Ringverkehr vom Büro U. Hinz durchgeführt. Für die gewählte Lösung 1.32 sind folgenden Verkehrsbelastungen prognostiziert:

#### Westliche Rampen

Ausfahrrampe aus Richtung Hannover zur B 214 (Achse 820)	DTV 2015 = 2.650 Kfz/Werhtag
Einfahrrampe von der B 214 in Richtung Hannover (Achse 830)	DTV 2015 = 2.800 Kfz/Werhtag

#### Östliche Rampen

Ausfahrrampe aus Richtung Soltau zur B 214 ( Achse 803)	DTV 2015 = 10.350 Kfz/Werhtag
Einfahrrampe von der B 214 in Richtung Soltau (Achse 806)	DTV 2015 = 9.150 Kfz/Werhtag

B 214 südlich Knoten( Achse 700)	DTV 2015 = 31.200 Kfz/Werhtag
B 214 nördlich Knoten( Achse 700)	DTV 2015 = 28.050 Kfz/Werhtag

Ringfahrbahn der B 214 ( Achse 710 / 720)	DTV 2015 bis zu 20.900 Kfz/Werhtag
---	------------------------------------

Die südlichen Rampen erhalten eine Befestigung in Asphaltbauweise der Bauklasse III gemäß RStO 01, Tafel 1, Zeile 3, für die nördlichen Rampen (nicht Teil dieses Verfahrens) ist eine Befestigung der Bauklasse I erforderlich.

Daraus ergibt sich für die Ringfahrbahn eine Befestigung der Bauklasse SV gemäß RStO 01, Tafel 1, Zeile 3:

4 cm	Asphaltbeton 0/11
8 cm	Asphaltbinder 0/ 16
18 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht
<u>30 cm</u>	<u>Frostschuttschicht</u>
75 cm	Gesamtdicke

Der vorhandene Radweg der B 214 liegt auf der Ostseite der Straße und wird nach dem Bau der Anschlussstelle und der westlichen Verbindungsrampen entlang des Ringverkehrsplatzes wiederhergestellt. Vom Feldweg „Altenceller Feld“ ist eine Zufahrt in den Knotenpunkt aus Sicherheitsgründen nicht vorgesehen, da alternative Verbindungen vorhanden sind. Der Linerweg wird an den neuen Radweg angeschlossen. Der Radweg wird außerhalb des Entwässerungsbereiches angelegt, damit die Radfahrer nicht auf die Fahrbahn ausweichen um abzukürzen.

Bei der beschriebenen Radwegführung handelt es sich um eine vorübergehende Lösung, die bis zur Fortführung der B 3 im nächsten Bauabschnitt bestehen bleibt.

Mit dem Bau des Mittelabschnittes ist geplant, den Radweg der B 214 am Böschungsfuß der Einfahrrampe bis an den Radweg der K 74 zu führen. Radfahrer von und nach Celle können die B 3 dadurch im Zuge der Kreisstraße kreuzungsfrei unterqueren. Der Radweg der B 214 nördlich der Anschlussstelle bis zur Kreuzung mit der K 74 ist nicht mehr erforderlich und wird zurückgebaut.

**4.3.3 Rad- und Wanderweg bei km 20+342 (Beginn der Baustrecke)**

Die neue B 3 kreuzt bei km 20+342 südlich von Celle eine, für den Erholungsverkehr häufig benutzte, Rad- und Wanderwegverbindung, die sich in der Trasse eines ehemaligen Bahndammes befindet. Unter dem Radweg liegt eine Gasspeicherleitung der SVO Energie GmbH, eine weitere Gastransportleitung verläuft parallel ca. 15 m südlich der Gasspeicherleitung. Eine plangleiche Kreuzung des Radweges mit der B 3 ist wegen der festgelegten Entwurfs- und Betriebsmerkmale ausgeschlossen worden.

Der Rad- und Fußgängerverkehr soll deshalb eine planfreie Kreuzung durch eine Überführung erhalten. Da die Gasspeicherleitung der SVO Energie GmbH mit einem Durchmesser DN 1500 und die Gastransportleitung nicht durch die Überführungsrampen in größerem Umfang überschüttet werden dürfen, ist eine Linienführung der Radwegekreuzung außerhalb der Gasleitungsstrassen entwickelt worden.

Für die Trassierung des selbstständig geführten Radweges wurden die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" ERA 95 angewendet. Die Überführungsrampen erhalten bei einer Länge von jeweils ca. 200 m Längsneigungen von  $s = 3,5\%$  und  $s = 3,9\%$ . Die Trassierung erfolgte mit Radien  $R < 20,00\text{ m}$ , am Fuß der Überführungsrampen wurden wegen der höheren Geschwindigkeiten der Radfahrer Radien von  $R = 70,00\text{ m}$  und  $R = 80,00\text{ m}$  gewählt. mit

Um die Standfestigkeit der Radwegbefestigung in den Gefällestrassen der Überführungsrampen dauerhaft sicher zu stellen, sollen sie folgende Asphaltbefestigung erhalten:

8 cm	Asphalttragdeckschicht
15 cm	Schottertragschicht
23 cm	Gesamtdicke

Die Rampen erhalten Schutzgeländer aus Holz. Da eine gemeinsame Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger erfolgt, ist folgender Regelquerschnitt vorgesehen:

Bankett	=	0,75	m
Radweg	=	2,50	m
Bankett	=	0,75	m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>4,00</b>	<b>m</b>

Im Streckenabschnitt von km 20+150 bis km 20+600 verläuft unmittelbar westlich der B 3 ein Wirtschaftsweg, der durch den Bau der Radwegüberführung unterbrochen wird. Der Weg wird auf einer Länge von ca. 115 m verlegt und unter dem Bauwerk hindurchgeführt, das dafür als Zweifeldbauwerk hergestellt wird. Entsprechend der vorhandenen Befestigung erhält der verlegte Weg eine Befestigung ohne Bindemittel gemäß RLW 99 für Wege mit geringer Beanspruchung.

Es sind folgende Abmessungen des Wegequerschnitts vorgesehen:

Bankett	=	0,75	m
Fahrbahn	=	3,00	m
Bankett	=	0,75	m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>4,50</b>	<b>m</b>

**4.3.4 Wirtschaftsweg bei km 20+720**

Die B 3 kreuzt bei km 20+7720 einen Wirtschaftsweg (Hörstenweg) der in Ost-Westrichtung verläuft. Die Wegeverbindung wird durch die B 3 dauerhaft unterbrochen. Die von dem Weg bisher aus erschlossenen Flurstücke sind über andere Wege weiter zu erreichen.

**4.3.5 Überführung der K 62, Bennebesteler Straße**

Achse 100

Die K 62 ist die Wegeverbindung zwischen dem Ortsteil Bennebestel und der Stadt Celle. Die Verkehrsbelastung setzt sich daher aus dem sehr geringen Ziel- und Quellverkehr, dem landwirtschaftlichen Verkehr und dem Erholungsverkehr zusammen. Für die Festlegung der Entwurfsparameter wurde die Straße als Verbindungsweg gemäß den "Richtlinien für den ländlichen Wegebau" RLW 99, eingestuft. Für die Trassierung wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e = 50$  km/h gewählt. Die mit Asphalt befestigte Fahrbahn der K 62 hat zur Zeit eine Breite zwischen  $b = 3,70$  m und  $4,00$  m, die befahrbaren Seitenräume sind  $2,00$  m und  $4,00$  m breit.

Die Kreisstraße 62 wird im Kreuzungsbereich durch eine Verlegung westlich des bestehenden Straßenverlaufes über die B 3 geführt. Die Linienführung wurde so gewählt, dass die nördliche Überführungsrampe die westlich der K 62 gelegenen Sportplatzanlagen nicht beeinträchtigt. Um die erforderlichen Längenentwicklungen zu erhalten, muss eine Trassierung gewählt werden, die einen relativ großen Abstand von der bestehenden Straße hat. Damit wird jedoch auch erreicht, dass der Kreuzungswinkel des erforderlichen Brückenbauwerkes mit ca.  $71^{\text{gon}}$  eine wirtschaftliche Bauweise zulässt.

Gewählte Trassierungselemente:

min	R	=	150	m
min	$H_w$	=	3100	m
min	$H_k$	=	3000	m
max	s	=	3,3695	%

Die gewählten Trassierungselemente liegen über den Grenzwerten, die in der RLW 99 für die Trassierung von Verbindungswegen vorgegeben sind

Der zweistreifige Verbindungsweg soll folgende Abmessungen erhalten

Bankett	=	1,25	m
Fahrbahn	=	4,75	m
Bankett	=	1,25	m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>7,25</b>	<b>m</b>

Vor und hinter dem Bauwerk werden Ausweichen mit einer Fahrbahnbreite von  $b = 5,50$  m angeordnet, die den Begegnungsfall LKW / LKW und besonders die Begegnung landwirtschaftlicher Maschinen ermöglichen. Das Überführungsbauwerk erhält eine Fahrbahnbreite von  $b = 5,25$  m.

Zur Einhaltung der Haltesichtweite von ca.  $50$  m ist von Bau-km  $100+220$  bis  $100+320$  ein Abstand von  $1,00$  m zwischen der linken Schutzplanke und dem Fahrbahnrand erforderlich. In diesem Bereich ist die Schutzplanke mit langen Pfosten herzustellen.

Die verlegte Fahrbahn erhält eine Befestigung gemäß RStO 01, Bauklasse IV, Tafel 1, Zeile 3:

4 cm	Asphaltbeton 0/11
10 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht
<u>36 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
65 cm	Gesamtdicke

Durch den Bau der nördlichen Überführungsrampen werden einige Flurstücke von ihren Zufahrten zur Bennebosteler Straße abgeschnitten. Um sie wieder zugänglich zu machen, wird an der Westseite der nördlichen Überführungsrampe ein Wirtschaftsweg angelegt.

Er erhält folgende Abmessungen gemäß RLW 99:

Bankett	=	0,75	m
Fahrbahn	=	3,00	m
Bankett	=	0,75	m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>4,50</b>	<b>m</b>

Die Befestigung soll gemäß RLW 99 für geringe Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt werden.

Am Fuß der südlichen Überführungsrampe muss eine Verbindung zur bestehenden Bennebosteler Straße im Abschnitt zwischen der Rampe und der neuen B 3 hergestellt werden, weil sich hier ein landwirtschaftlicher Betrieb befindet. Der Anschluss erhält eine Asphaltbefestigung gemäß RLW 99 für mittlere Beanspruchung.

#### **4.3.6 Wirtschaftsweg bei km 21+500**

Bei km 21+500 wird eine Wegeverbindung unterbrochen, die für den Wirtschaftsverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung hat, jedoch von Fußgängern, Radfahrern und Reitern häufig genutzt wird. Wegen der Erholungsfunktion und für die Erschließung einiger Flurstücke soll ein Ersatzweg angelegt werden, der im Zuge des Bauwerkes für die Unterführung der Fuhse die B 3 unterquert. Die lichte Höhe im Bereich der Unterführung beträgt LH = 2,50 m, so dass größere Fahrzeuge nicht kreuzen können. Da der Weg als Zufahrt für Wartungsfahrzeuge zum Brückenbauwerk dient, wird auf der Nordseite ein Wendehammer angelegt.

Der Weg erhält folgende Abmessungen:

Bankett	=	0,75	m
Fahrbahn	=	3,00	m
Bankett	=	0,75	m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>4,50</b>	<b>m</b>

Die Befestigung soll gemäß RLW 99 für geringe Beanspruchung ohne Bindemittel hergestellt werden.

#### 4.3.7 Wirtschaftsweg bei km 22+300

Bei km 22+300 unmittelbar östlich der Fuhse befindet sich ein Wirtschaftsweg (unbefestigt), der durch die geplante B 3 unterbrochen wird. Eine Überführung dieses Weges ist nicht vorgesehen, da zwei parallele Wege nördlich und südlich der ehemaligen Bahnstrecke in östliche Richtung bis zur Burgstraße genutzt werden können. Die Burgstraße wird mit einem Brückenbauwerk über die B 3 geführt.

Die verdrängten Wegeabschnitte erhalten folgende Abmessungen

Bankett	=	0,75	m
Fahrbahn	=	3,00	m
Bankett	=	0,75	m
<b>Gesamtbreite</b>	<b>=</b>	<b>4,50</b>	<b>m</b>

Der Weg soll eine Befestigung gemäß RLW 99 für geringe Beanspruchung ohne Bindemittel erhalten.

#### 4.3.8 Überführung Burgstraße / Celler Weg

Die Breite der bestehenden Fahrbahnen des Celler Weges / Burgstraße beträgt ca. 4,30 m bis 4,60 m, die Seitenräume sind rd. 2,00 m breit. Der Verkehr auf dem Straßenzug setzt sich aus Anlieger- und landwirtschaftlichen Verkehr sowie Radfahr- und Erholungsverkehr zusammen. Zur Zeit wird die Durchfahrt für Kfz etwa 300 m nördlich des Kreuzungspunktes mit der B3 (Beginn der Bebauung) durch Sperrpfosten in der Straße verhindert.

Für die Festlegung der Entwurfparameter wurde die Wegeverbindung gemäß den "Richtlinien für den ländlichen Wegebau" RLW 99, als Verbindungsweg eingestuft. Für die Trassierung wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von  $V_e = 50$  km/h gewählt.

Der Straßenzug Burgstraße – Celler Weg wird über die B 3 überführt. Die südliche Überführungsrampe wird westlich der bestehenden Straße so verlegt, dass das Überführungsbauwerk die B 3 und damit auch die ehemalige Eisenbahnstrecke im rechten Winkel kreuzt. Die nördliche Überführungsrampe liegt über der vorhandenen Fahrbahn der Burgstraße.

Gewählte Trassierungselemente:

min	R	=	100	m
min	H <sub>w</sub>	=	1.000	m
min	H <sub>k</sub>	=	2.500	m
max	s	=	4,50	%

Die gewählten Trassierungselemente liegen über den Grenzwerten, die in der RLW 99 für die Trassierung von Verbindungswegen vorgegeben sind

Der zweistreifige Verbindungsweg soll folgende Abmessungen erhalten

Bankett	=	1,25	m
Fahrbahn	=	4,75	m
Bankett	=	1,25	m
<b>Gesamtbreite</b>	<b>=</b>	<b>7,25</b>	<b>m</b>

## Bundesstraße 3, Ortsumgehung Celle (Südteil)

Erläuterungsbericht für die Verkehrsanlagen

### Planfeststellung

Datei: U01.doc

Seite 40 von 49

Vor und hinter dem Bauwerk werden Ausweichen mit einer Fahrbahnbreite von  $b = 5,50$  m angeordnet, die den Begegnungsfall LKW / LKW und besonders die Begegnung landwirtschaftlicher Maschinen ermöglichen. Das Überführungsbauwerk erhält eine Fahrbahnbreite von  $b = 5,25$  m.

Zur Einhaltung der Haltesichtweite von ca. 50 m ist von Bau-km 200+270 bis 200+360 ein Abstand von 2,00 m zwischen der linken Schutzplanke und dem Fahrbahnrand erforderlich. Dazu wird in diesem Bereich das Bankett auf 2,50 m verbreitert, die Schutzplanke ist mit langen Pfosten herzustellen.

Bei der Ermittlung der Verkehrsbelastung wird davon ausgegangen, dass die derzeitige Sperrung der Burgstraße für den öffentlichen Verkehr aufgehoben wird.

Die Fahrbahn erhält eine Befestigung gemäß RStO 01, Bauklasse IV, Tafel 1, Zeile 3.

4 cm	Asphaltbeton 0/11
10 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht
<u>36 cm</u>	<u>Frostschuttschicht</u>
65 cm	Gesamtdicke

Durch den Bau der Überführungsrampen wird die Wegeverbindung Breite Wiese – Baumschulenweg unterbrochen und einige Flurstücke von ihrer Erschließung abgeschnitten. Es werden Ersatzwege angelegt, die die Verbindungen wieder herstellen.

Die Wirtschaftswege erhalten einen Grundquerschnitt mit folgenden Abmessungen:

Bankett	=	0,75	m
Fahrbahn	=	3,00	m
Bankett	=	0,75	m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>4,50</b>	<b>m</b>

Die der Wege erhalten eine Befestigung gemäß RLW 99 für Wege mit geringer Beanspruchung ohne Bindemittel. Lediglich der Anschluss an den südlichen Celler Weg erhält eine Breite von 5,00 m und eine Befestigung gemäß RLW 99 für Wege mit mittlerer Beanspruchung mit Bindemittel (Asphaltbefestigung).

#### **4.3.9 Wirtschaftsweg / Fußwegverbindung bei km 23+170**

Im Bereich der Anschlussstelle werden südlich der B 3neu einige Flurstücke von ihrer vorhandenen Erschließung abgeschnitten. Die Erreichbarkeit der Flurstücke wird über einen neuen Wirtschaftsweg wiederhergestellt. Zusätzlich kreuzt die B 3neu bei Bau-km 23+080 eine Fußwegverbindung zwischen den Wohngebieten nördlich und südlich der Eisenbahn. Sie ist für die Naherholung von Bedeutung und soll nicht dauerhaft unterbrochen werden. Es ist deshalb eine Unterquerung der B 3 geplant, bei der die Anrampungen für die Unterführung der B 214 genutzt wird. Um die erforderliche lichte Höhe von 2,50 m zu erreichen, muss das Unterführungsbauwerk ca. 90 m östlich vom bestehenden Weg gebaut werden.

Die geplanten Wegeabschnitte erhalten folgende Abmessungen

Bankett	=	0,75	m
Fahrbahn	=	3,00	m
Bankett	=	0,75	m
<b>Gesamtbreite</b>	=	<b>4,50</b>	<b>m</b>

Für die Befestigung ist ein Deckenaufbau gemäß RLW 99 für geringe Beanspruchung ohne Bindemittel vorgesehen.

**4.4 Baugrund / Erdarbeiten**

Um Kenntnisse über den Baugrund zu erhalten, wurden in der Trasse der B 3 und der kreuzenden Straßen und Wege Sondierungen niedergebracht und ein Streckengutachten aufgestellt.

**Allgemeine Beschreibung der Bodenverhältnisse**

Morphologie

Die Neubaustrecke der OU Celle verläuft im vorliegenden Bauabschnitt im Bereich des Urstromtales der Aller. Die Geländeoberfläche ist mit Geländehöhen zwischen 37,40 m NN – 39,50 m NN nahezu eben.

**Geologische und hydraulische Verhältnisse**

Im Verlauf der Trasse durch das Urstromtal der Aller sind fluviatile Sande (Talsande) in größerer Mächtigkeit abgelagert. In diesem Bereich hat der allgemeine Grundwasserstand zum Teil zu einer Versumpfung und Vermoorung geführt. Daher sind in Teilbereichen Auelehm, Moorerde und Torf vorhanden.

Die Entwässerung im Bereich der Baustrecke erfolgt durch die Fuhse und durch kleinere Bäche. Das Grundwasser wurde im November 2000 oberflächennah in Tiefen zwischen  $t = 0,80 - 2,60$  m unter Gelände festgestellt, was Grundwasserständen zwischen +36,40 m NN und +37,30 m NN entspricht. Im Bereich der Baustrecke liegen sieben Grundwassermesspegel der Stadt Celle. Nach Auswertung der letzten 5 Jahre sind bei den Pegelmessungen Grundwasserhöchststände zwischen 0,85 – 1,90 m unter Gelände ( $\wedge +37,49$  m NN –  $-37,94$  m NN) gemessen worden.

Die niedrigsten Grundwasserspiegel lagen zwischen 1,75 – 3,92 m unter Gelände ( $\wedge +35,47$  m NN –  $-36,81$  m NN).

Der Wasserstand der Fuhse am Pegel IV (Fischerstraße) zeigte bei den Messungen seit 1979 am 04.11.1998 mit +37,68 m NN den Höchstwasserstand.

**Bautechnische Beschreibung der einzelnen Bodenschichten**

Nach den vorgenannten Erkundungen ist im Verlauf der Neubaustrecke folgender einheitlicher Schichtenaufbau und -verlauf vorhanden :

Im gesamten Verlauf der Neubaustrecke steht unter dem Mutterboden ( $d = 0,15 - 0,50$  m, im Mittel:  $0,35 - 0,40$  m) einheitlich Talsand bis zur Endteufe der Erkundungen an. Auffüllböden sind im Bereich der kreuzenden Straßen und Wege sowie bei Bau-km 23+300 in geringer Mächtigkeit vorhanden.

**Bodenbilanz**

Da alle geplanten Verkehrsanlagen im Zusammenhang mit der Verlegung der B 3 nahezu ausschließlich über dem Gelände liegen und deshalb nur Dammbauwerke hergestellt werden müssen, fallen keine für den Straßenbau wiederverwendbaren Bodenmengen an. Das gesamte Dammschüttmaterial muss daher in Seitenentnahmen gewonnen und in die Baustrecke transportiert werden. Bevor die Dammschütтарbeiten beginnen, muss der anstehende Oberboden abgetragen werden. Ein Teil des Oberbodens soll auf den Böschungen wieder angedeckt werden, trotzdem wird ein erheblicher Überschuss entstehen. Es ist vorgesehen, ihn in Restflächen und im Bereich von Verbindungsrampen wieder einzubauen, so dass dort flache Böschungen entstehen.

Beim Bau der durchgehenden Strecke der B 3, der kreuzenden Straßen und Wege und der Knotenpunkte ergibt sich folgende Bodenbilanz :

Oberbodenabtrag	= 50.000 m3
Oberbodenandekung auf Böschungen	= 23.000 m3
Bodenabtrag (Austauschboden)	= 7.000 m3
Dammschüttmaterial (Bodenbedarf)	= 390.000 m3

## **4.5 Entwässerung**

### **4.5.1 Wasserwirtschaftliche Verhältnisse**

Die Trasse der neuen B 3 verläuft im südlichen Bereich des ca. 15 km breiten Aller-Urstromtals, mit dem Zufluss der Fuhse (Gewässer II. Ordnung), die von der neuen B 3 gekreuzt wird. Das Gewässer fällt in den Zuständigkeitsbereich des Unterhaltungsverbandes Untere Fuhse (UV Nr. 44).

Neben der Fuhse befinden sich im Planungsgebiet einige kleinere Gewässer III. Ordnung, die der Gebietsentwässerung dienen. Sie führen zum Teil nur wenig oder jahreszeitlich bedingt kein Wasser.

Infolge der eiszeitlichen Entstehung der Geländemorphologie wurden im Aller-Urstromtal fluviatile Sande abgelagert, die einen mehr als 10 m mächtigen Grundwasserleiter bilden. Im geologischen Streckengutachten werden Grundwasserhorizonte angegeben, die in der Regel rd. 0,8 - 1,9 m unter der Geländeoberfläche liegen. Aus den gemessenen Flurabständen und der Geländeneigung kann auf eine zur Fuhse bzw. Aller gerichtete Fließrichtung des Grundwassers geschlossen werden.

### **4.5.2 Unterführung der Fuhse**

Die neue B 3 kreuzt im vorliegenden Bauabschnitt auf einem Damm die Flussniederung der Fuhse, deren Talraum als Hochwasser-Rückhaltegebiet genutzt wird. Um die mit einem Brückenbauwerk und den davor und dahinter liegenden Dammbauwerken verbundenen möglichen Auswirkungen auf das Abflussverhalten der Fuhse bei Hochwasser zu erfassen, wurde ein hydraulischer Nachweis für die Unterführung der Fuhse aufgestellt (siehe Unterlage 13.3). In Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau und den zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden wurde ein Aufstau von weniger als 0,05 m als vertretbar definiert. Daraus ergaben sich für das erforderliche Brückenbauwerk genau festgelegte Öffnungsweiten und Pfeilerabstände (s.h. Punkt 4.6.) Für die Kreuzung der Fuhse wird ein Brückenbauwerk mit einer Öffnungsbreite von  $b = 327$  m erforderlich.

### **4.5.3 Geplante Entwässerungsanlagen**

(s.h. auch Unterlage 13 -Wassertechnische Untersuchung-)

Die Neubaustrecke der B 3 durchquert ein sehr ebenes Gelände, das von Süd nach Nord mit schwacher Neigung zur Aller gerichtet ist und nur von der Fuhseniederung unterbrochen ist. Weil in diesem Streckenabschnitt bis auf wenige, lokal begrenzte Abschnitte, ausschließlich relativ gut durchlässige Sandböden anstehen, soll das im Straßenbereich anfallende Niederschlagswasser durch Versickerung in den Untergrund geleitet werden. Aus dem Baugrundgutachten geht hervor, dass die Durchlässigkeit des Untergrundes mit  $k_f = 10^{-3}$  m/s und  $10^{-4}$  m/s ermittelt wurde.

Die neue B 3 erhält im Allgemeinen einen Gradientenverlauf, der ca. 1,2 m bis 1,5 m über dem Gelände liegt, dadurch kann der Abfluss des Niederschlagswassers breitflächig über die Bankette und die Dammböschungen in Versickermulden erfolgen, ohne dass ein Rückstau in die Tragschichten der Straße zu befürchten ist. In den Abschnitten, in denen die B 3 ohnehin auf höheren Dämmen der Überführungsrampen über die Fuhse und die B 214 verläuft, wird die Versickerung bereits auf den breiteren Böschungen erfolgen.

Für den Abfluss des Niederschlagswassers aus der Brückenfläche wird südlich des Bauwerkes eine über dem Hochwasser liegende Versickermulde angeordnet.

Auch die kreuzenden Straßen und Wege liegen im Entwurfsabschnitt als Überführungen durchgehend auf Dammstrecken. Ein erheblicher Anteil des abfließenden Niederschlagswassers wird auch hier bereits auf den Böschungen versickern, die verbleibenden Restmengen fließen in die Versickermulden am Böschungsfuß ab. Die Mulden sollen mit Sohlen ohne Fließgefälle hergestellt werden. Sie erhalten im Längsprofil eine gestufte Anpassung an die Geländeumgebung mit horizontaler Muldensohle. Um den Abfluss des Wassers in tiefer gelegene Muldenabschnitte zu verhindern, werden in den dafür geeigneten Stellen bzw. an den jeweiligen Abstufungen Erdschwellen eingebaut.

Der Nachweis der Versickerungsleistung auf den Böschungen und in den Mulden wird in Unterlage 13 durchgeführt. Grundlagen dafür sind die Richtlinien RAS-Ew und die Arbeitsblätter der ATV-Regelwerke A 138.

In Abstimmung mit den Wasserbehörden der Landkreise und der Stadt Celle wird von der Bedingung für die Versickerung abgewichen, nach der die Sohle der Versickereinrichtung einen Flurabstand von mindestens  $h = 1,0$  m haben muss. Dadurch werden Mulden vermieden, deren Sohlen über dem Gelände liegen und die dazu führen würden, dass die Gradienten der neuen B 3, rd. 2,00 m bis 2,50 m über dem Gelände liegen würde.

#### 4.6 Ingenieurbauwerke

##### 4.6.1 Bauwerk Ce 6a, Überführung Rad - und Wanderweg

Das Bauwerk für die Überführung eines Rad- und Wanderweges bei km 20+342 soll als Zweifeldbauwerk hergestellt werden. Das östliche Feld ist für die Kreuzung der Fahrbahn der B 3 vorgesehen. Im westlichen Feld soll ein Wirtschaftsweg unterführt werden. Das Bauwerk erhält eine Breite zwischen den Geländern von 3,00 m, die Breite der Fahrbahn beträgt  $b = 2,50$  m.

Abmessungen des Bauwerkes :

Bau – km = 20+342,234 (B 3 – Achse Nr. 10)  
Bau – km = 590+346,052 (Rad - Wanderweg Achse Nr. 590)

---

Lichte Weite	≥	22,00 m
Lichte Höhe	≥	4,70 m
Kreuzungswinkel	=	88,7226 gon (Achsen Nr. 10 / 590)
Breite zw. d. Geländern	>	3,00 m

#### **4.6.2 Bauwerk Ce 8, Überführung der K 62, Bennebesteler Straße**

Das Bauwerk für die Überführung der K 62, Bennebesteler Straße soll als Zweifeldbauwerk hergestellt werden, wobei das östliche Feld die Fahrbahn der B 3 aufnimmt, während das westliche Feld für die Kreuzung eines Grabens mit einer Wartungsberme dienen soll. Das Bauwerk erhält eine Breite zwischen den Geländern von 6,25 m, die Breite der Fahrbahn beträgt  $b = 5,25$  m inkl. Randstreifen.

Abmessungen des Bauwerkes :

Bau – km	=	21+071,958 (B 3 – Achse Nr. 10)
Bau – km	=	100+402,784 (Bennebesteler Straße Achse Nr. 100)

---

Lichte Weite	≥	14,00 m
Lichte Höhe	≥	4,70 m
Kreuzungswinkel	=	71,4368 gon (Achsen Nr. 10 / 100)
Breite zw. d. Geländern	>	6,25 m

#### **4.6.3 Bauwerk Ce 9, Unterführung der Fuhse**

Aufgrund des "Hydraulischen Nachweises für die Unterführung der Fuhse" (Unterlage 13.3) wurde eine Gesamtöffnungsweite von 327 m ermittelt, bei der ein schadloser Aufstau- bzw. Abfluss bei Hochwasser möglich ist. Das Feld für die Unterführung der Fuhse muss eine Stützweite von 55,00 m haben, um dauernde Eingriffe in die Uferzonen der Fuhse durch die Stützen zu vermeiden. Die übrigen Felder haben Stützweiten von 36,00 m, die jeweiligen Endfelder erhalten Stützweiten von 28,00 m.

Es entsteht folgende Felderverteilung :

Westliches Widerlager - 28 m - 36 m - 36 m - 36 m - 36 m - 55 m - 36 m - 36 m - 28 m - östliches Widerlager  
Gesamtstützweite = 327 m

Am westlichen Widerlager soll ein etwa geländegleich verlaufender Wirtschaftsweg unterführt werden. Hier wird eine Lichte Höhe von  $LH = 2,50$  m erforderlich.

Das Bauwerk befindet sich in einer Rechtskurve mit einem Radius von  $R = 750$  m. Zur Einhaltung der Haltesichtweite ist eine Verbreiterung des rechten Randstreifens um 2,15 m erforderlich. Die Breite zwischen den Geländern berechnet sich mit  $b = 18,45$  m.

**4.6.4 Bauwerk Ce 10, Überführung der Burgstraße - Celler Weg**

Das Bauwerk für die Überführung des Straßenzuges Burgstraße - Celler Weg soll als Zweifeldbauwerk hergestellt werden, wobei das südliche Feld die Fahrbahn der B 3 aufnimmt, während das nördliche Feld für die Kreuzung der ehemaligen Eisenbahnstrecke vorgesehen ist. Weiterhin sollen jeweils im Bereich der Widerlager Wirtschaftswege das Bauwerk unterqueren. Das Bauwerk erhält eine Breite zwischen den Geländern von 6,25 m, die Breite der Fahrbahn beträgt  $b = 5,25$  m inkl. Randstreifen

Abmessungen des Bauwerkes :

Bau – km	=	22+694,683 (B 3 – Achse Nr. 10)
Bau – km	=	200+235,110 (Burgstraße - Celler Weg, Achse Nr. 200)

---

Lichte Weite	≥	14,00 m
Lichte Höhe	≥	5,45 m von OK Schiene
Lichte Höhe	≥	4,70 m von OK Straße
Kreuzungswinkel	=	99,9997 gon (Achsen Nr. 10 / 200)
Breite zw. d. Geländern	>	6,25 m

**4.6.5 Bauwerk Ce 10 b, Grabendurchlass**

Der Durchlass für den kreuzenden Graben soll auch als Querungsmöglichkeit für Kleintiere genutzt werden. Er erhält daher ein Rechteckprofil mit einem Trapezprofil und seitlichen Bermen.

Abmessungen des Bauwerkes :

Bau – km	=	23+056,911 (B 3 – Achse Nr. 10)
Bau – km	=	24,401 (Graben Achse Nr. 605)

---

Lichte Weite	=	2,00 m
Lichte Höhe	≥	2,00 m
Kreuzungswinkel	=	88,8616 gon (Achsen Nr. 10 / 605)
Breite zw. d. Geländern	rd.	28,00 m (das Bauwerk ist überschüttet)

**4.6.6 Bauwerk Ce 11, Unterführung Fußwegverbindung**

Für die Kreuzung des Fußweges wird ein Unterführungsbauwerk erforderlich. Gemäß den "Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen" EAHV 93 - Gliederungspunkt 4.2.6.7 - Unter- und Überführungen, wird eine Lichte Weite von  $LW = 6,00$  m erforderlich, weil die Unterführung sehr lang ist ( $L \approx 20,0$  m).

Abmessungen des Bauwerkes :

Bau – km	=	23+169,683 (B 3 – Achse Nr. 10)
Bau – km	=	600+128,150 (Fußweg, Achse Nr. 600)

---

Lichte Weite	≥	6,00 m
Lichte Höhe	≥	2,50 m
Kreuzungswinkel	=	99,9998 gon (Achsen Nr. 10 / 600)
Breite zw. d. Geländern	>	23,00 m

#### **4.7 Straßenausstattung**

Die neue Bundesstraße, sowie die kreuzenden Straßen und Wege erhalten die Grundausrüstung mit den wegweisenden und verkehrsregelnden Beschilderungen, den Markierungen und den sonstigen erforderlichen Einrichtungen, die für die Abwicklung des Verkehrs notwendig sind. Die Überführungsrampen der B 3 und der kreuzenden Straßen erhalten ab einer Dammhöhe von 2,00 m über dem Gelände einfache Schutzplanken. Sie müssen so angeordnet werden, dass sie außerhalb des Sichtfeldes für die Haltesichtweite liegen.

#### **4.8 Besondere Anlagen**

Besondere Anlagen wie Parkplätze oder Tankstellen sind im Verlauf der Neubaustrecke nicht vorgesehen.

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Zwischen km 22+800 und km 22+950 wird eine eingleisige Nebenbahnstrecke von Celle in Richtung Wienhausen von der neuen B 3 gekreuzt. Der Eisenbahnbetrieb ist mittlerweile eingestellt, sodass die Gleisanlagen im Kreuzungsbereich zurückgebaut werden.

Weitere Einrichtungen des Öffentlichen Verkehrs sind nicht beeinträchtigt.

#### **4.10 Leitungen**

##### Freileitungen der DB Energie GmbH und der E.ON (ehem. Preußen Elektra)

Die DB Energie GmbH und das Energieversorgungsunternehmen E.ON (ehem. Preußen Elektra) betreiben in einer gemeinsamen Leitungstrasse jeweils 110 kV-Freileitungen, die von den geplanten Baumaßnahmen im Zuge des Neubaus der B 3 jedoch nur tangiert werden. Die Leitungen sind so weit von der neuen Straße entfernt, dass im vorliegenden Verfahren keine Veränderungen erforderlich werden. Im anschließenden Bauabschnitt (Mittelteil) der Ortsumgehung müssen vier Masten der Leitung der DB Energie GmbH um 4,00 m erhöht werden.

##### Leitungen der SVO Energie GmbH

Die SVO Energie GmbH betreibt Gas-, Strom- und Trinkwasserversorgungsleitungen, die den Trassenbereich der neuen B 3 meistens entlang von Wegen und Straßen kreuzen. Sie müssen in erforderlichem Umfang gesichert oder verlegt werden.

Besondere Schutzmaßnahmen sind an der Gasspeicherleitung erforderlich, die von der B 3 bei Bau-km 20+420 gekreuzt wird. Für die Unterführung ist ein Schutzbauwerk erforderlich, dass die Verkehrslasten der B 3 in den Untergrund leitet.

##### Sonstige Leitungen

Alle sonstigen Leitungen sind im Einvernehmen mit den Betreibern zu sichern. Soweit es im Zuge der Baumaßnahme erforderlich ist, sind sie in Teilbereichen zu verlegen.

## **5. Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen**

### **5.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Die Lärmimmissionen, die durch den Verkehr von der neuen Straße ausgehen, wurden in Ihren Auswirkungen für einzelne Emissionsorte untersucht. Die Berechnungen und Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung werden in Unterlage 11 – Schalltechnische Untersuchungen – beschrieben.

### **5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten**

Wassergewinnungsgebiete werden weder berührt noch durchschnitten. Entsprechende bauliche Maßnahmen sind daher im vorliegenden Streckenabschnitt nicht erforderlich.

### **5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Durch den Bau der neuen B 3 wird in die Natur und Landschaft eingegriffen und es werden Beeinträchtigungen hervorgerufen. Sie sollen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemindert bzw. ausgeglichen werden. Die vorgesehenen Maßnahmen werden in der Unterlage 12 – Landschaftspflegerische Begleitplanung – beschrieben.

### **5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete**

Kurzbeschreibung und Hinweise hierzu sind der Unterlage 12 zu entnehmen.

## **6. Erläuterung zur Kostenberechnung**

### **6.1 Kostenträger und Kosten**

Kostenträger der Straßenbaumaßnahme und der damit verbundenen weiteren Folgemaßnahmen an betroffenen Anlagen, Straßen, Wegen und Gewässern ist die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

In Unterlage 5 (Kostenberechnung) wurden folgende Kosten berechnet :

Baukosten	=	14,678 Mio. Euro
<u>Grunderwerbskosten</u>	=	<u>0,813 Mio. Euro</u>
<b>Gesamtkosten</b>	=	<b>15,491 Mio. Euro</b>

## **7. Verfahren zur Erlangung der Baurechte**

Zur Erlangung der Baurechte ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes erforderlich.

## **8. Durchführung der Maßnahme**

### **Allgemeine Hinweise**

Mit dem Bau der B 3 im vorliegenden Abschnitt soll unmittelbar nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden. Die zeitliche Abwicklung ist im einzelnen noch festzulegen.

Die Baumaßnahme soll in einer Baustufe durchgeführt werden. Es wird mit einer Bauzeit von ca. drei Jahren gerechnet. An den Schnitt- und Kreuzungspunkten der verlegten B 3 mit dem vorhandenen Straßennetz muss die Durchführung der Baumaßnahme so erfolgen, dass der Verkehr aufrecht erhalten werden kann. Während des Baues des Knotens B 3 / B 214 muss der Verkehr über Behelfsfahrbahnen und Teilfertigstellungen der Ringbahn abgewickelt werden, da die hohen Verkehrsmengen nicht über andere Straßen umgeleitet werden können.

### **Arbeitsstreifen**

Während der Bauarbeiten für den Neubau der B 3, der Herstellung der Überführungsrampen von kreuzenden Straßen und Wege und während des Baues der Brückenbauwerke werden Arbeitsstreifen, Baubetriebsflächen und Lagerflächen benötigt.

Sie sind nur auf Acker- und Grünlandflächen oder sonstigen ökologisch unbedeutenden Flächen vorgesehen und werden nur vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen. Nach Beendigung der Bauarbeiten werden die Flächen der Arbeitsstreifen und Baubetriebsflächen in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt, so dass sie wieder ihrer ehemaligen Nutzung zugeführt werden können. In den Gehölzflächen sind keine Arbeitsstreifen vorgesehen. In diesen Abschnitten sollen Längstransporte nur in der Trasse der B 3 durchgeführt werden.

### **Zufahrten zu den einzelnen Baustellen bzw. in die Trasse der B 3**

Der durch den Baubetrieb hervorgerufene Verkehr von Baufahrzeugen wird über das öffentliche Straßennetz abgewickelt. Abschnittsweise sollen jedoch auch Wirtschaftswege als Zufahrt in das Baugelände genutzt werden, die nicht öffentlich sind. Sie müssen teilweise für den Baubetrieb verbreitert und mit einer verstärkten Befestigung versehen werden. Der für die Baumaßnahme vorgesehene Ausbau von Wegen kann bei Bedarf wieder zurückgebaut werden.

Für die Erschließung von einzelnen Baustellen zur Herstellung der Überführungsbauwerke sollen die nachfolgend beschriebenen Straßen und Wege dienen, die im Allgemeinen für den öffentlichen Verkehr gesperrt sind.

#### Zufahrt zum Bauwerk Ce 6a - Überführung des Rad- / Wanderweges

Die Zufahrt soll von der bestehenden B 3 über einen Wirtschaftsweg erfolgen, der gegenüber der Einmündung der Straße "Winkelmanss Graff" in die alte B 3 beginnt und östlich der B 3 in einen in Nord-Südrichtung verlaufenden Wirtschaftsweg einmündet, der dann direkt zum Bauwerk führt. Die für den Baustellenverkehr erforderliche Wegstrecke beträgt ca. 0,6 km. Die Wege sind mit einer leichten Befestigung ohne Bindemittel versehen und müssen für den Baustellenverkehr mit einer Schotterbefestigung verstärkt werden. Die befestigte Breite des Weges beträgt ca. 3,00 m. Für Begegnungen von Baufahrzeugen müssen deshalb an geeigneten Stellen Ausweichen mit einer Breite von  $b=5,00$  m hergestellt werden.

Zufahrt zum Bauwerk Ce 8 - Überführung der K 62

Das Baufeld kann über die K 62 (Bennebosteler Straße) erreicht werden.

Zufahrt zum Bauwerk Ce 9 - Unterführung der Fuhse

Die Zufahrt zum westlich der Fuhse liegendem Baufeld soll über einen Wirtschaftsweg erfolgen, der nördlich der Sportanlagen von der K 62 abzweigt. Über die geplante Wegeverbindung zur Unterquerung der B 3 im Zuge des Bauwerkes soll der Baustellenverkehr abgewickelt werden.

Die Zufahrt zu den östlich der Fuhse befindlichen Baufeldflächen soll über die Burgstraße bzw. den Celler Weg bis zum Wirtschaftsweg "Breite Wiese" erfolgen. Weiterhin soll der bestehende Wirtschaftsweg genutzt werden, der nahezu parallel zur Bahn verläuft. Die Fahrbahn des Weges muss für den Baustellenverkehr eine verstärkte Befestigung erhalten und verbreitert werden. Der Weg endet etwa 200 m vor dem Bauwerk, bis zum Brückenbauwerk soll der Verkehr in der Trasse der B 3 abgewickelt werden.

Zufahrt zum Bauwerk Ce 10 - Überführung der Burgstraße - Celler Weg

Die Baustelle muss über den Celler Weg erschlossen werden.

Zufahrt zum Bauwerk Ce 10b Grabendurchlass und Ce 11 - Unterführung Fußweg

Die Zufahrt zum Bauwerk soll von der B 214 aus erfolgen und in der Trasse der neuen B 3 liegen.