



**Region Hannover**

**Der Regionspräsident**

86 Fachbereich Verkehr

► **Nr. 4171 (IV) AaA**

Hannover, 1. März 2021

### **Antwort auf Anfragen**

*öffentlich*

Gremium	geplant für Sitzung am	Be-schluss		Abstimmung		
		Laut Vor-schlag	abwei-chend	Ja	Nein	Enthal-tung

## **Arnum / B3neu Geschwindigkeitsreduzierung Anfrage des Regionsabgeordneten Jan Dingeldey vom 10. Februar 2021**

### **Sachverhalt:**

Seit Eröffnung der B3neu rund um Hemmingen häufen sich die Beschwerden der Einwohnerinnen und Einwohner. Es herrscht an vielen Stellen großes Unverständnis darüber, warum nicht an allen Stellen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen worden sind. Ebenfalls gibt es ein großes Unverständnis über die bevorstehende Anhebung der Geschwindigkeit von Tempo 70 km/h auf Tempo 100 km/h (nun voraussichtlich im April 2021). Im weiteren südlichen Verlauf der B3 ist seit langem 70 km/h angeordnet, insbesondere weil sich in diesem Streckenabschnitt meines Wissens nach schwere, teilweise tödliche Unfälle ereignet haben. Zuvor war dort ebenfalls 100 km/h angeordnet. Als Regionsabgeordneter vor Ort teile ich die Auffassung vieler Menschen, dass die Lärmsituation in den betroffenen Gebieten stark verbesserungswürdig ist.

Vor diesem Hintergrund bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

## 1) Sicherheit

- a) Trifft es zu, dass im südlichen Verlauf der B3 (südlich von Arnum bis Pattensen) zuerst die Geschwindigkeit auf 100 km/h festgesetzt war und aufgrund von mehreren Unfällen nun 70 km/h angeordnet ist?

Die Anfrage bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Hannover (NLStBV) ergab, dass die Straße schon immer mit 70 km/h beschildert ist und lediglich kurze Abschnitte, in denen noch 100 km/h erlaubt waren, nach und nach auch auf 70 km/h heruntersetzt wurden. Die Gründe sind bei der NLStBV nachgefragt aber noch unbeantwortet.

- b) Der Bereich der B3neu in Arnum Süd ist eine lange Längskurve ohne Mittelleitplanken. Vor diesem Hintergrund frage ich, wie die Sicherheit dieser Straßenpassage durch die Verwaltung eingeschätzt wird?

Planungen dieser Art werden einem Sicherheitsaudit unterzogen. Es ist davon auszugehen, dass gemäß RPS (Richtlinien für passive Schutzzeineinrichtungen) an dieser Stelle keine Schutzzeineinrichtungen erforderlich sind.

- c) Unter welchen Voraussetzungen kann die Region Hannover als zuständige Behörde bereits präventiv die angedachte Geschwindigkeit von 100 km/h reduzieren?

Generell sind bauliche Maßnahmen verkehrsregelnden vorzuziehen (§ 50 BImSchG). Straßenbaulastträger für die B3 ist die NLStBV. Diese ist in erster Instanz für die bauliche Ausgestaltung zuständig. Für bauliche Lärmschutzmaßnahmen wäre das Anliegen insofern vorrangig an die NLStBV zu richten. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen können auf Grund der Zuständigkeitsregelungen nicht durch die Region Hannover vorgenommen werden.

Die Region Hannover ist zwar als Verkehrsbehörde für klassifizierte Straßen in Hemmingen zuständig, aber die angeregte Geschwindigkeitsbegrenzung ist nicht ohne die Zustimmung des Straßenbaulastträgers (NLStBV) als Eigentümer der Straße möglich. Für ein Tätigwerden der Verkehrsbehörde über § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO wären zunächst auch umfangreiche Bestandsaufnahmen (Verkehrszählungen, Lärmberechnungen) zur Dokumentation erforderlich. Die subjektiv wahrgenommenen Verkehrsbelastungen, müssten also zunächst objektiv belegt werden.

Sollte sich in den dann herzustellenden Berechnungen herausstellen, dass die Einschätzung der Verkehrsbelastung zutreffend wäre, würde ferner eine Abwägung erfolgen, welchen Nutzen/Folgen sich aus einer Änderungen ergeben würden (z.B. Verlagerung der Verkehrsflüsse) und welche Belange hier zu berücksichtigen sind. Auch die Abwägung ortsüblicher Belastungen vergleichbarer Gebiete wären in die Entscheidung einzubeziehen. Ferner wäre unter Einhaltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes erforderlich, dass die Geschwindigkeitsreduzierung eine Pegeländerung von  $> 3$  dB(A) bewirkt. Ansonsten wäre die Anordnung rechtswidrig, da geringere Veränderungen nicht vom menschlichen Ohr wahrgenommen werden können (VGH Kassel DAR 199, 328).

Für ein Tätigwerden der Verkehrsbehörde über § 45 Abs. 1 Nr. 5 StVO wäre Voraussetzung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung, dass aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das Risiko einer Beeinträchtigung von in der StVO geregelten Rechtsgütern erheblich übersteigt. Anordnungen müssen zwingend geboten sein. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Auf klassifizierten Straßen kommt ohne Einwilligung des Straßenbaulastträgers eine Geschwindigkeitsreduzierung grundsätzlich nicht infrage (§ 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO).

Es gibt deshalb derzeit keinen Ansatz für die Verkehrsbehörde die Geschwindigkeit präventiv zu reduzieren.

- d) Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen grundsätzlich, von der im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Geschwindigkeit abzuweichen?

Grundsätzlich ist die Verkehrsbehörde nicht an ein Planfeststellungsverfahren gebunden, sondern entscheidet nach der StVO über die Geschwindigkeit. Nach § 3 Abs. 3 Nr. 2 StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen grundsätzlich 100 km/h für Kfz bis 3,5t (ansonsten 60 bzw. 80km/h). Die geltenden Geschwindigkeitsgrenzen sind auch unter dem Gesichtspunkt des Lärm- und Abgasschutzes verfassungsgemäß (BVerfG DAR 1996,92). Eine Abweichung hiervon ist im Rahmen des § 45 Abs. 1 StVO möglich. Wie bereits oben dargestellt, gibt es aktuell keinen Ansatz für die Verkehrsbehörde in diesem Fall die Geschwindigkeit präventiv zu reduzieren.

- e) Gibt es im Regionsgebiet Straßen, bei denen bereits im Vorfeld aufgrund der Beschaffenheit der Straße, des Verlaufs oder sonstigen Gründen von der im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Geschwindigkeit abgewichen wurde?

Im Planfeststellungsverfahren werden keine Geschwindigkeiten festgelegt, sondern sie sind Grundlage für die Planung der Straßenverkehrsanlage und der Lärmbelastung. Grundsätzlich werden bei Neubauten die durch die StVO vorgegebenen Geschwindigkeiten angesetzt. Dass Verkehrsbehörden eine andere Geschwindigkeit,

als die der Planung zugrundeliegenden, angeordnet haben, ist der Verwaltung nicht bekannt.

## 2) Lärm

- a) Wann ist der nächste Termin, um die tatsächlichen Lärmwerte zu überprüfen?

Tatsächliche Lärmwerte werden nicht geprüft. Es ist eine gesetzliche Vorgabe, dass die Lärmwerte berechnet werden. Innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens werden Prognosewerte, in der Regel 10 bis 15 Jahre nach Eröffnung der Straße, zu Grunde gelegt. Werden diese Belastungswerte dann tatsächlich weit überschritten, muss der Straßenbaulastträger weitergehenden für den tatsächlichen Belastungsfall erforderlichen Lärmschutz herstellen. Die Verkehrsmengenkarte wird alle 5 Jahre überarbeitet und ist im Internet einsehbar:

[https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/service/pdf\\_karten/pdf-karten-78690.html](https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/service/pdf_karten/pdf-karten-78690.html)

Die letzte Verkehrsmengenkarte für das Jahr 2020 ist zurzeit in Arbeit. Die nächste wird dann 2025 hergestellt. Es bleibt aber unbenommen die Verkehrsbelastung der B3neu zu zählen und mit der in der Planfeststellung prognostizierten zu vergleichen. Die tatsächliche Lärmbelastung wird durch den Straßenbaulastträger nur bei konkretem Bedarf ermittelt. Es gibt keine festen Termine.

- b) Ist die B3neu Bestandteil des Lärmaktionsplan? Wann muss dieser aktualisiert werden? Welche Maßnahmen können im Lärmaktionsplan bzgl. der B3neu getroffen werden?

Für den Lärmaktionsplan ist die Stadt Hemmingen zuständig. Dieser ist im Internet einsehbar (<https://www.stadthemmingen.de/portal/seiten/laermaktionsplan-7000067-22500.html>). Im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (URL) sind nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), beginnend ab der ersten Stufe am 18.07.2008, alle 5 Jahre Lärmaktionspläne (LAP) aufzustellen bzw. zu aktualisieren. Hemmingen wird den nächsten Lärmaktionsplan, die 4. Stufe, 2023 aufstellen. Die B3 neu wird in der 3. Stufe (2018) des Lärmaktionsplans als vorhandene Maßnahme zur Lärminderung aufgeführt, da im Zuge der Ortsdurchfahrt von einer Halbierung der Verkehre und einer deutlichen Reduzierung des Anteils an LKW am Verkehr ausgegangen werden kann, so dass eine Lärminderung von > 3dB(A) erreicht werden dürfte. Die Auswirkungen der B3neu wird wie folgt beschrieben:

### 7. Mögliche Lärminderung bei Realisierung der B3neu

Die Maßnahme Ortsumgehung B3neu ist die wichtigste Maßnahme zur Verbesserung der Lärmsituation der B3alt und wird kurzfristig (innerhalb der nächsten 5 Jahre) durch die Halbierung des Verkehrs eine erhebliche Lärminderung, d.h. 3 dB(A) bewirken. Durch weitere Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Verstetigung des Verkehrs, Reduzierung des LKW-Anteils kann insgesamt mindestens eine Reduzierung von 5 dB(A) erreicht werden.

#### Auswirkungen der B3neu

Die Errichtung einer neuen Straße zur Entlastung stark befahrener Ortsdurchfahrten bedeutet eine Belastung an anderer Stelle. Im Planfeststellungsverfahren wurden unter anderem die Lärmimmissionen der B3neu ermittelt und verschiedene Maßnahmen getroffen, die sicherstellen, dass durch die B3neu keine neuen unzumutbaren Lärmbelastungen entstehen.

Die B3neu weist unterschiedliche Lärmschutzmaßnahmen auf. Sollten diese nach Inbetriebnahme der B3neu den gesetzlichen Bestimmungen nicht genügen oder verkehrsrechtliche Gründe eine Reduzierung der festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit gebieten oder ermöglichen, so soll die Verwaltung die dafür erforderlichen Maßnahmen gegenüber den zuständigen Behörden ergreifen.

Hinsichtlich einer Erhöhung der Belastung anderer Verkehrsstraßen durch die B3neu sind die Zubringer (ab B3alt) sowie in geringem Umfang auch die Ortsdurchfahrten Devese und Hiddestorf betroffen, auf der anderen Seite werden aber durch die B3neu auch weitere Straßen in Hemmingen entlastet (östlich der B3alt sowie in Harkenbleck und Wilkenburg).

Maßnahmen für den Lärmaktionsplan zu entwickeln und festzulegen obliegt der Stadt Hemmingen.

#### c) Wie schätzt die Region Hannover die aktuelle Lärmsituation ein?

Die aktuelle Verkehrsbelastung und damit die Lärmsituation ist noch weit unter dem Niveau, dass drei- oder vierstreifige Straßen an anderen Stellen in der Region aufweisen. Da dieses Niveau und auch die prognostizierten Verkehrsbelastungen bei weitem noch nicht erreicht sind, ist die Lärmbelastung noch weit unter den gesetzlichen Vorgaben.

#### d) Die Region Hannover hat mitgeteilt, dass die Lärmgrenzwerte, die das BImSchG vorgeben, eingehalten werden und dies im Planfeststellungsverfahren festgestellt wurde. Wann erfolgte diese Ermittlung? Kann vor dem Hintergrund, dass PKW und LKW in den vergangenen Jahren schwerer geworden sind, davon ausgegangen werden, dass die Lärmwerte sich im Vergleich zur damaligen Feststellung verändert haben?

Die Ermittlung erfolgte im Zuge des Planfeststellungsverfahrens. Die Berechnungsverfahren sind in der BImSchG festgelegt und werden nach Bedarf an das Lastkollektiv angepasst.

- e) Wie viel Beschwerden und Eingaben liegen der Region Hannover mittlerweile zum Thema Lärm und B3neu vor?

Neben Schreiben der Bürgerinitiativen liegen der Verwaltung auch umfangreiche Unterschriftenlisten und Einzelbeschwerden vor.

- f) An welchen Straßen wurden im Regionsgebiet nachträglich Lärmschutzmaßnahmen ergriffen?

Die Region Hannover ist Baulastträgerin der Kreisstraßen. Hier ist dies noch nicht der Fall gewesen.

**Anlage(n):**