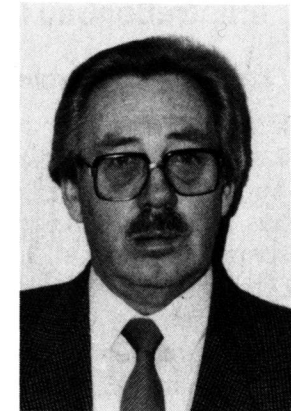


## **40 Jahre Fernstraßenbau in Elze**



### **Vorwort**

*Viele Jahre hat sich Elze für eine Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr der B 3 aber auch der B 1 eingesetzt. Die Stadt ist dankbar, daß nach langen Zeiten der Planung nunmehr die Umgehungsstraße B 3 freigegeben wird. Damit eröffnen sich gute Möglichkeiten der Stadtentwicklung. Die Hauptstraße soll zum Vorteil aller umgestaltet werden.*

*Die Fernverkehrswege haben vom Mittelalter bis in die Gegenwart die Geschichte der Stadt wesentlich beeinflußt. Die neuere Straßenbaugeschichte der letzten 40 Jahre, die umwälzende Veränderungen mit sich brachte, wird in diesem Heft im einzelnen näher beschrieben. Den älteren Mitbürgern wird davon noch vieles in Erinnerung sein, für die jüngeren ist es bereits ein Stück Stadtgeschichte. Dem Straßenbauamt gilt der besondere Dank der Stadt Elze für diesen heimatkundlich sehr interessanten und lesenswerten Beitrag.*

*J. Schürmann*  
Bürgermeister



*Römmann*  
Stadtdirektor

Herausgeber:  
Dipl.-Ing. Arnold Busmann –  
Leiter des Straßenbauamts Hildesheim –  
Gesamtherstellung: Druckerei Oppermann, 3200 Hildesheim

## Fernstraßenbau in Elze ab 1950

### Elze – eine Drehscheibe des Verkehrs

Eisenbahnen haben in der 2. Hälfte des 19. und Straßen in der dieses Jahrhunderts die Stadt Elze als Knotenpunkt bedeutender Verkehrswege entscheidend geprägt. Die Entwicklung der Fernstraßen soll aus der Sicht des Straßenbauamtes ab 1950 im einzelnen näher beschrieben werden. Löwentorstraße, Papendahlkurve, Hauptstraße, Dickopfsplatz, Schmiedetorstraße, Bahnübergänge im Süden und schließlich die Westumgehung sind Stichworte, die für wesentliche Veränderungen stehen. Aus Anlaß der Verkehrsfreigabe der Westumgehung am 05. Oktober 1988 sollen die Geschehnisse, soweit die Daten noch vorhanden sind, zusammengefaßt und festgehalten werden. Dies mag auch ein kleiner Beitrag zur geschichtlichen Entwicklung der Fernstraßen in Elze sein, deren besondere Bedeutung bereits Kaiser Ludwig der Fromme erkannt haben muß.



Bild 1: Hauptstraße – Ausbau 1960

Foto: 1988



Bild 2: Saaledamm und Saale-Mühlengraben

Foto: 1950/52

### Löwentorstraße – eine Bundesstraße wird Stadtstraße

Wer erinnert sich noch, daß die B3 im Süden der Stadt bis November 1953 durch die Löwentorstraße lief und mit einer S-Kurve ins Löwentor über die sog. Amtsrichterkurve in die Hauptstraße führte? Das Blaubasaltpflaster der früheren Chaussee und Provinzialstraße kommt inzwischen unter abbröckelndem Asphalt wieder zum Vorschein.



Bild 3: Löwentorstraße

Foto: 1988

1951 stellte das Straßenbauamt einen Plan auf, der diesen neuralgischen Punkt entschärfen sollte. Der Plan sah die Verlegung bzw. den Ausbau der B3 vom Asbestgraben – heute Lindenweg – am Bahnübergang der DB-Strecke nach Hameln im Süden der Stadt bis zur Einmündung der Böttcherstraße in die Hauptstraße vor, und zwar so:



Bild 4: B3 – Richtung Süden

Foto: 1988

Die Hauptstraße wurde in gerader Führung über die Sehlder Straße hinaus nach Süden verlängert. Die Fahrbahn sollte 7 m breit werden – die bestehende zählte teilweise nur 5 m – „um den starken Lastwagenverkehr aufnehmen zu können“. Die Verkehrszählung aus dem Jahr 1947 ergab 1.671 Fahrzeuge pro Tag „mit einem Gewicht von 5.181 t“. An der Westseite der neuen B3 war ein unbefestigter Seitenstreifen von 2,75 m Breite vorgesehen und auf der Ostseite ein von der Fahrbahn abgesetzter 1,80 m breiter Radweg.

Der Saale-Mühlengraben bereitete den Planern Kopfzerbrechen: Er verlief unmittelbar neben dem Saaledamm und wurde auf ca. 220 m Länge ab Sehlder Straße bis zur heutigen Straße Am Stadion um ca. 20 m nach Westen verschoben. So hatte die neue B3 zwischen Saaledamm und verlegtem Mühlengraben ausreichend Platz. Der noch unbefestigte Saaledamm wurde um ca. 110 m nach Süden bis in die heutige Straße Am Stadion verlängert, damit die Grundstücke wieder angeschlossen waren, die durch die geplante B3 abgeschnitten wurden. Der südliche Anschluß der Löwentorstraße wurde in Höhe der

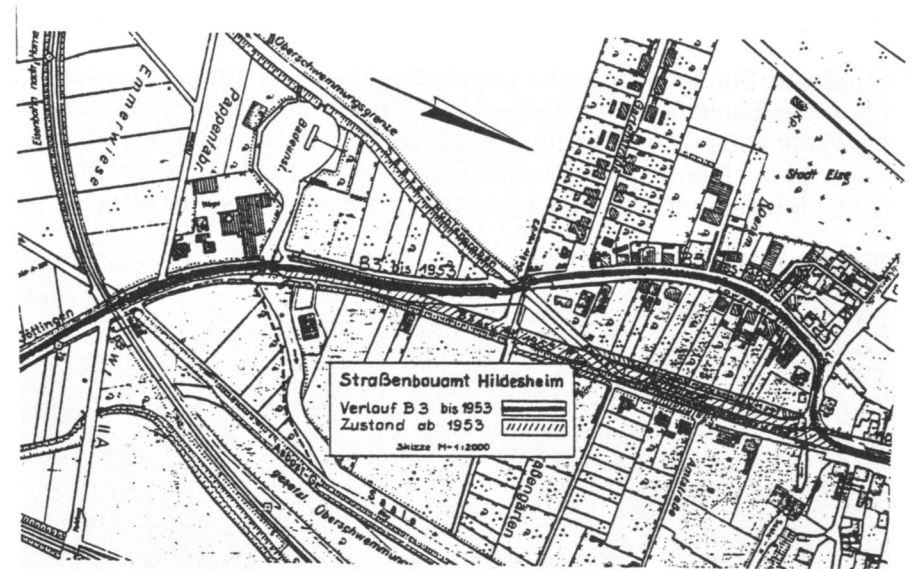


Bild 5: B3 im Süden vor und nach Ausbau von 1953

Foto: 5/1988



Bild 6: S-Kurve am Löwentor

Foto: 1988

Straße Am Stadion vorgesehen. Ein bebautes Grundstück am südlichen Ende des Saaledammes mußte dem Straßenneubau weichen. Es war ein Wohnhaus einer Gärtnerei des Eigentümers Wilhelm Röver. Eine Variante der Planung sah vor, dies Gebäude zu erhalten, den ursprünglichen Mühlengraben zu belassen und die neue B3 weiter westlich in



Bild 7: Verlegung Saale-Mühlengraben

Foto: 1952/53



Bild 8: Erntewagen mit Stroh vor der Pappenfabrik Woge

Foto: 1964



Bild 9: Verlassene B3 vor ehemaliger Strohpappenfabrik

Foto: 1988

Richtung Löwentorstraße zu verschieben. Diese Planung scheiterte am Widerstand der Anlieger der Löwentorstraße.

Für den verlegten Saale-Mühlengraben und die Saale waren neue Brücken einzuplanen. Eine in Verlängerung der vorhandenen Mühlengrabenbrücke an der Einmündung der Sehlder Straße. Die alte Brücke des Saaledammes soll 1989 im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hauptstraße abgerissen werden. Im weiteren Verlauf nach Süden querte der Saale-Mühlengraben die Löwentorstraße. Hier war ein Bruchsteingewölbe mit 4,00 m lichter Durchflußöffnung vorhanden. Eine neue Brücke wurde auf 5,50 m aufgeweitet. Neben dem Saale-Mühlengraben war die Saale zu berücksichtigen. Sie kam vom alten Schwimmbad. An der Pappenfabrik Woge kreuzte sie die B3 mit einem Werksteingewölbe von 4 m breiter Durchflußöffnung. Das Gewölbe wurde abgerissen und auf 6 m Öffnungsweite vergrößert. Dennoch beklagten sich die Anlieger nach dem Neubau, daß das Hochwasser nicht abfloß, weil es sich vor dem 1,5 m hohen Damm der neuen B3 staute. Die alte B3 lag etwa geländegleich und wurde überflutet. Beim Bau vorgenannter Brücken waren die Staumarken der Saale für die Ober- und Untermühle zu beachten.

Im November 1953 waren die Bauarbeiten, die im wesentlichen von der Firma Bettels ausgeführt wurden, beendet. Den Anwohnern der Löwentorstraße, die von ihren überwiegend gärtnerisch genutzten Flächen am Saale-Mühlengraben einen nicht unerheblichen Geländestreifen (ca. 25 m) haben abtreten müssen, ist wohl erst mit Auf-

kommen der Motorisierungswelle in der Mitte der 50iger Jahre klar geworden, daß sich die neue Bundesstraßenführung letztlich doch sehr vorteilhaft ausgewirkt hat. Der früheren Forderung einzelner Anwohner, das Amtsrichterdienstgebäude abzureißen und stattdessen die Löwentorstraße als Bundesfernstraße zu belassen, wurde vom Straßenbauamt nicht entsprochen. Diese Entscheidung wird sicherlich heute von keiner Seite mehr bedauert, obwohl das Amtsrichtergebäude zwischenzeitlich abgerissen und auf dem Grundstück eine BP-Tankstelle errichtet wurde.

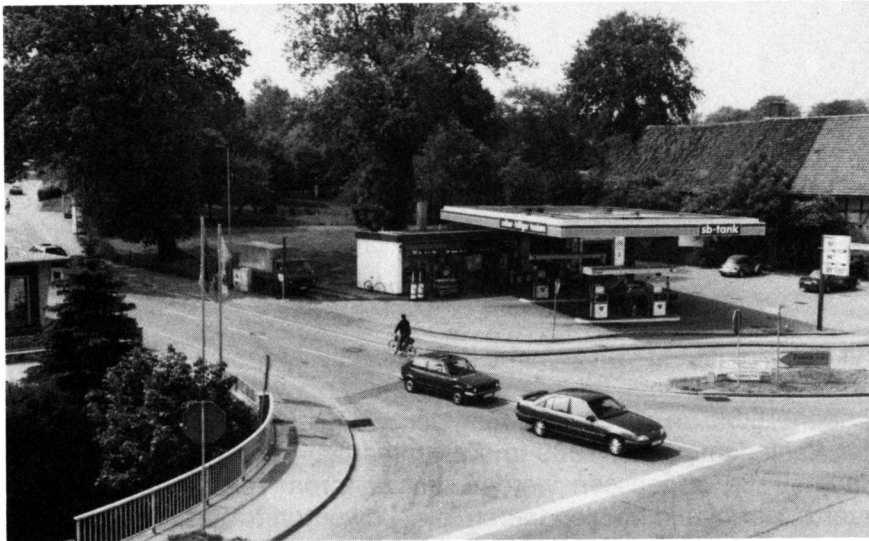


Bild 10: Früheres Grundstück des Amtsrichterhauses

Foto: 1988

### Papendahlkurve – eine berühmte Verkehrsfalle –

Auch humorvolle Geschichten ranken sich um die ehemalige Papendahlkurve der Bundesstraße 3 am nördlichen Ortsausgang von Elze. Die B3 ist vielen Elzer Bewohnern gegen Ende der 40iger Jahre als internationale Verbindungsstraße noch lebhaft in Erinnerung. Lastzüge – besonders wenig kurvenerprobte Sattelzüge der Amerikaner – waren mit Nahrungs- und Genußmitteln in der Zeit der Hungersnot nach dem Krieg begehrte Objekte, wenn sie aus der engen Haarnadelkurve – die erste am Übergang von Norddeutschlands Tiefebene zum Mittelgebirge – herausgetragen wurden und samt Fracht im Straßengraben landeten. Eine wahre Begebenheit handelt auch von Dieben, die mit ihrer wertvollen Beute aus Schmuckwaren schleunigst das

Weite suchen wollten und an der Kurve scheiterten. Es gelang ihnen zwar, das Räuberfahrzeug wieder „auf die Beine“ zu stellen und die Flucht fortzusetzen, aber nicht den gesamten Schmuck in aller Eile von der Straße einzusammeln. Passanten fanden noch wertvolle Reste.

Wo liegt die alte B3 mit ihrer Papendahlkurve? Sie ist leicht zu finden. Sie mündet auch heute noch sichtbar unmittelbar vor der Ampel am Dickopfsplatz im spitzen Winkel auf der Nordseite der Hildesheimer Landstraße ein. Ihr südlicher Ast ist die Straße Am Dickopfsplatz, der Scheitel der berühmten Kurve liegt deutlich erkennbar auf dem Hof des angrenzenden Gewerbebetriebs. Es ist heute kaum noch verständlich, daß diese enge Kurve den gesamten Fernverkehr zwischen Hamburg und Kassel aufgenommen hat, der seinerzeit noch nicht über die BAB A 7 abgewickelt werden konnte, die lediglich auf einzelnen Teilabschnitten fertiggestellt war.



Bild 11: Papendahlkurve – darunter B 1

Foto: 1988

Das Straßenbauamt hat zur Verlegung der B3 im Januar 1957 einen Plan aufgestellt, der die Papendahlkurve und die von älteren Verkehrsteilnehmern als sehr unangenehm bezeichnete langgezogene Kreuzung mit der B1 ausschaltete, und zwar so: Die Hauptstraße wurde in gerader Richtung über den Dickopfsplatz nach Norden hinweggeführt. Mit einem für damalige Verhältnisse gewaltigen Einschnitt von bis zu 8 m Tiefe und 3,33% Steigung verlief die neue Straße weiter über die Spielburg und stieß südlich des Öseder Bachs auf die B3.

Zusammenlegen konnte der Planer die neue und die alte B3 nicht, weil die neue Straße durch den Einschnitt in den Berg eine „Etage“ tiefer lag und eine Unterbrechung des nach dem Kriege besonders wichtig gewordenen Nord-Südverkehrs während der Bauzeit nicht hingenommen werden konnte. Geeignete Umleitungen gab es nicht. Heute liegen am Papendahl 2 Fernstraßengenerationen einträchtig nebeneinander. Mit der Umgehungsstraße Elze kommt die 3. Straßen-generation hinzu.

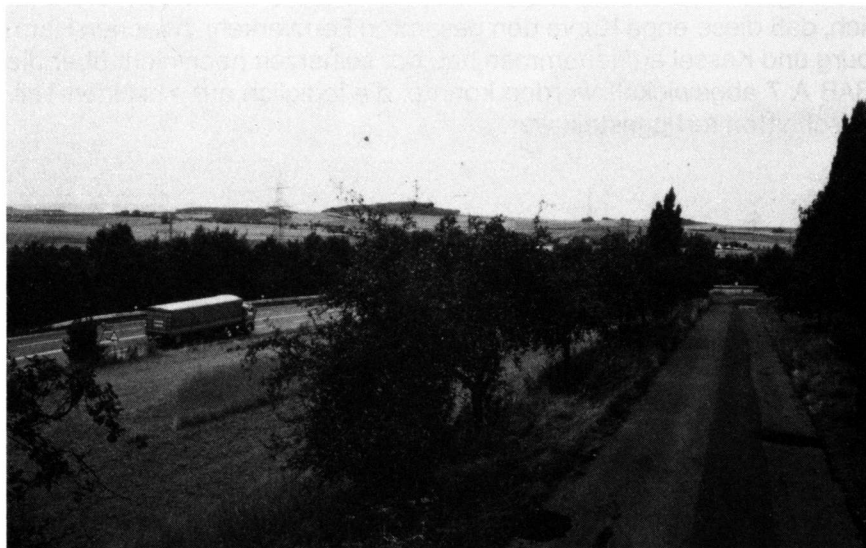


Bild 12: Alte Hannoversche Straße mit 3 „B3-Generationen“

Foto: 1988

Die Verlegung der B3 an der Papendahlkurve war als 2-spurige Straße vorgesehen. Die Steigungsstrecke vom Dickkopfsplatz bis in Höhe Papendahlweg erhielt jedoch eine zusätzliche Kriechspur, desgleichen die Gegenrichtung vom Schützenclubhaus im Norden bis zum Papendahlweg. Der Dickkopfsplatz wurde im Zusammenhang mit der Beseitigung der Papendahlkurve völlig umgestaltet. Die Älteren erinnern sich noch, wie er früher aussah. Das Gebäude des Eigentümers Georg Ebeling stand an der Nordseite der Hildesheimer Straße zwischen der Einmündung der alten B3 unterhalb der Papendahlkurve und dem Landwirt Sievers. Eine große Dreiecksinsel reichte vom Deutschen Haus bis in Höhe der Zufahrt zum Haus Nr. 79. Die Grundlinie verlief in der Flucht des südlichen Fahrbahnrandes von Schmiedetorstraße

und Hildesheimer Landstraße und war etwa 30 m lang. Die Spitze des Dreiecks zeigte auf die Fahrbahnachse der Hauptstraße nach Süden. Spitze und Grundlinie der Dreiecksinsel hatten etwa einen Abstand von 15 m. Die Planung des Jahres 1957 machte aus dem Dickkopfsplatz eine aufwendige Straßenkreuzung, die eigentlich den Verkehr zu keiner Zeit zufriedenstellend abgewickelt hat.

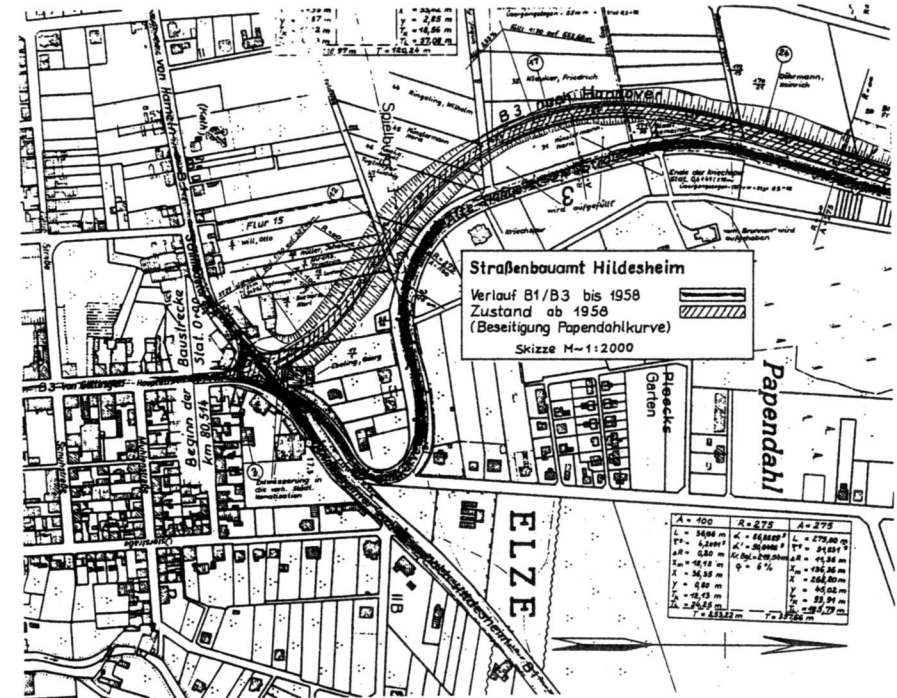


Bild 13: B3 im Norden (Papendahlkurve) vor und nach 1958

Planung und Ausführung zur Beseitigung der Papendahlkurve kamen sehr schnell voran. Nachdem das Straßenbauamt die Pläne im Jahr 1957 aufgestellt hatte, wurden sie vom Regierungspräsidenten Hildesheim im September 1957 landesordnungsbehördlich begutachtet und im Dezember 1957 von der Nds. Straßenbaudirektion in Hannover festgestellt. Die Bauarbeiten wurden im Dezember 1958 abgeschlossen, am 23.12.1958 die neue B3 dem Verkehr übergeben. Diese Zeit war leider von einem schweren Verkehrsunfall überschattet, bei dem

Mitarbeitern des Straßenbauamts eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorgeworfen wurde.



Bild 14: Dickkopfsplatz ab 1958

Foto: 1988

### Hauptstraße – eine europäische Verkehrsader –

1955 wandte sich die Stadt an die Bundesstraßenverwaltung, den verheerenden Fahrbahnzustand der Hauptstraße zu verbessern. Gleichzeitig bat sie die Straßenbauverwaltung, die beim Ausbau der Fahrbahn anfallenden Altbaustoffe für die Sanierung der Gehwege zur Verfügung zu stellen. 1956 legte das Straßenbauamt einen entsprechenden Ausbauplan von der Böttcherstraße im Süden bis zur Wallstraße im Norden vor. Dieser Abschnitt war in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Die vorhandene Fahrbahn war 7 m breit, für die damalige Zeit schon ein sehr beachtliches Maß. Sie bestand aber aus Blaubasalt aus der Zeit um die Mitte des vorherigen Jahrhunderts (Eisenbahnzeit), ohne tragfähigen Unterbau. Ein Foto aus dem Jahr 1867 zeigt das Blaubasaltpflaster durchgehend bis an das Haus Nr. 75 heran. Fahrbahn und Gehweg waren lediglich durch eine flache gepflasterte Muldengosse voneinander getrennt. Vor der 1867 aufgestellten Petroleumlaterne aus Gußeisen stand zu ihrem Schutz ein Prellstein. Das Pflaster war der stark angestiegenen Verkehrsbelastung der 50iger Jahre mit hohem internationalen Anteil nicht mehr gewachsen. Es hatte lt. Bericht des Straßenbauamtes aus dem Jahr 1956 erhebliche „Verdrückungen“. Eventuelles Umpflastern hätte keine Verbesserung gebracht.

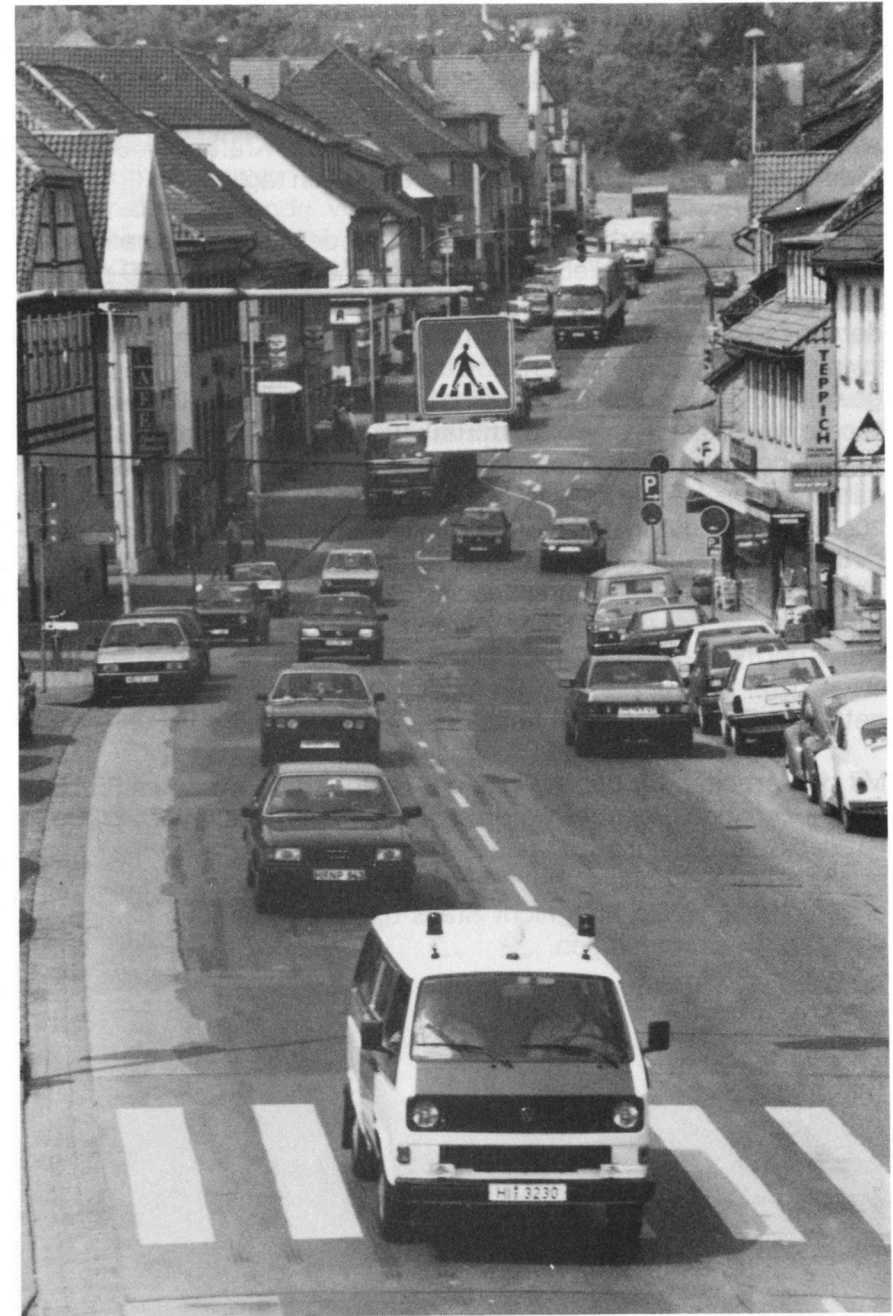


Bild 15: Hauptstraße – Blick nach Norden

Foto: 1988



Regelmäßige Verkehrszählungen von Juni 1952 bis Mai 1953 ergaben im Durchschnitt täglich 3.240 Kraftfahrzeuge mit 11.486 t Belastung. Gegenüber 1947 war das eine Steigerung um mehr als das Doppelte. Die Zusammensetzung des Verkehrs hat sich im Vergleich zu heute stark gewandelt: 1695 Personenkraftwagen, 420 Krafträder, 605 Fahrräder sowie ca. 800 Lastkraftwagen verkehrten täglich.

Der Ausbau verzögerte sich, da die Zusage der Stadt für eine Kostenbeteiligung fehlte. Schließlich konnte dann im Frühjahr 1959 mit den Arbeiten begonnen werden. Im wesentlichen wurden folgende Änderungen vorgenommen: Die vorhandene 7 m breite Fahrbahn wurde zwischen Flutstraße und Bahnhofstraße um ca. 2 m nach Westen aufgeweitet und zwischen Bahnhofstraße und Wallstraße auf beiden Seiten um jeweils 1,50 m. Vor dem Rathaus wurde der Bordstein um ca. 1,50 m nach Westen abgerückt, so daß der Fahrbahnrand bis 4,50 m näher an die Häuserfronten der Nr. 16 – 23 herankam. Das hatte zur Folge, daß der in den Plänen von 1951 gegenüber der Kirche eingetragene „Marktplatz“ nicht mehr erkennbar war. Einzelne Details über die Straßenausstattung aus den 50iger Jahren können den Planunterlagen weiter entnommen werden: Vor dem Haus Nr. 24 stand in Höhe der heute vorhandenen Gosse eine Handpumpe, daneben ein Baum. Drei weitere Bäume waren ca. 9 m vor Haus Nr. 23 und 24 eingetragene. Sie wurden beim Ausbau beseitigt.

Mit den Arbeiten für den Ausbau der Hauptstraße wurde im Frühjahr 1959 begonnen. Beendet waren sie im Februar 1960. Dieser Ausbau hat das Stadtbild von Elze ohne Zweifel beeinträchtigt. Für die Hauptstraße als internationale bedeutende Fernstraße blieb aber kaum eine andere Wahl, wollte man nicht Staus und schließlich ein dauerndes Verkehrschaos hinnehmen.

## B 1 – Nordumgehung

Im März 1959 legte das Straßenbauamt dem Regierungspräsidenten in Hildesheim die Pläne zur Verlegung der B 1 nördlich von Elze vor. Es war beabsichtigt, die B 1 knapp 200 m nördlich des Dickkopfsplatzes über die im Dezember 1958 fertiggestellte B 3 hinwegzuführen, damit sich der durchgehende Verkehr von B 1 und B 3 kreuzungsfrei abwickeln konnte. Das sollte die Verkehrssicherheit des Dickkopfsplatzes erhöhen und den Verkehrsfluß verbessern.

Die Verlegungsstrecke der B 1 war ca. 1,8 km lang. Sie begann im Osten von Hildesheim kommend am Beginn der Ausfädelungsspur in Richtung Stadt und endete im Westen an der Einmündung der Schmiededorstraße in die B 1. Zwischen der Brücke über die neue B 3 und der Radwegbrücke in Verlängerung der Sonnenbergstraße verläuft die geplante B 1 auf dem nördlichen Ast der ehemaligen Papendahlkurve.

Schwierigkeiten bereitete die Anbindung des Neubaugebietes Hanlah an das städtische Straßennetz. Die geplante B 1 unterbrach die Verbindung zur Stadt, die ein Tunnel in Verlängerung der Sonnenbergstraße für Radfahrer und Fußgänger wieder herstellte. Der Fahrzeugverkehr aus dem Bebauungsgebiet Hanlah wurde über eine ca. 100 m lange Ersatzstraße (heutige Stormstraße) erschlossen.



Bild 16: Nordumgehung B 1 – vor Kastanienbäumen rechts sind noch Reste der B 3 zur Papendahlkurve zu sehen  
Foto: 1988

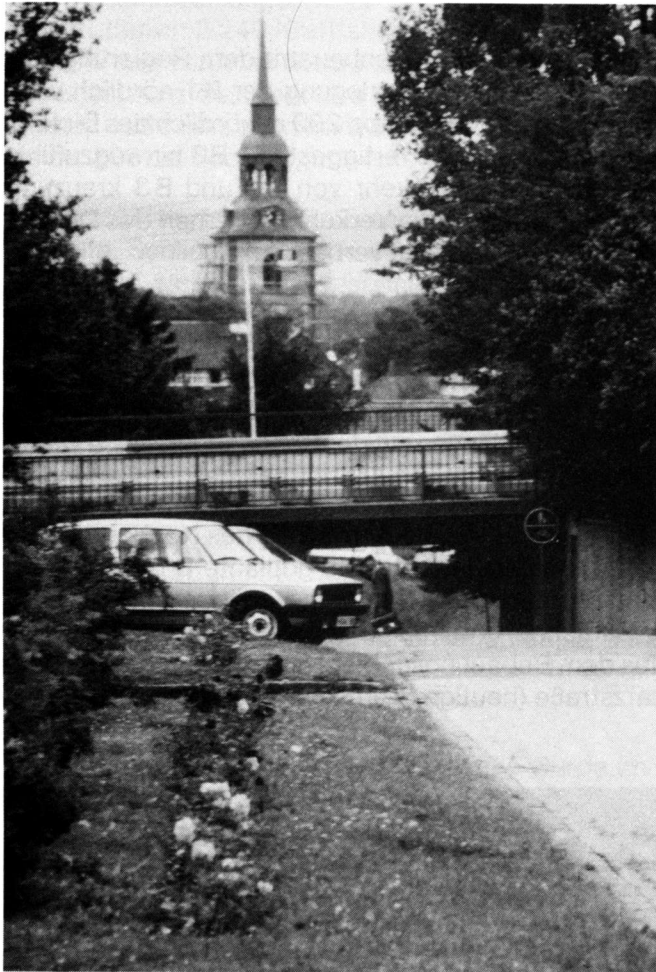


Bild 17: B 1 über Radwegtunnel – Sonnenbergstraße

Foto: 1988

Wegen anhängiger Klagen verschob sich die Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses. Im Juni 1960 kam grünes Licht vom Bundesverkehrsminister, der „eine beschleunigte Weiterverfolgung“ des Vorhabens zum Ausdruck brachte und bereits 1960 die benötigten Mittel zur Verfügung stellte, so daß noch im gleichen Jahr mit den Vorarbeiten zum Bau begonnen werden konnte. 1961 folgte der Bau von 4 Brücken, 1962 und 1963 die Erd- und Straßenbauarbeiten. Im August 1963 wurde die neue B 1 im Norden der Stadt dem Verkehr übergeben. Die Führung des Fahrradverkehrs war zu diesem Zeitpunkt

noch nicht zufriedenstellung gelöst. Der Tunnel in Verlängerung der Sonnenbergstraße wurde vom Radfahrer in Richtung Wülfingen nicht angenommen. Deshalb legte das Straßenbauamt im Frühjahr 1966 vom Dickkopfplatz bis zu den Tennisplätzen (Einmündung Papendahlweg) an der Ostseite der B 3 einen separaten Radweg an.

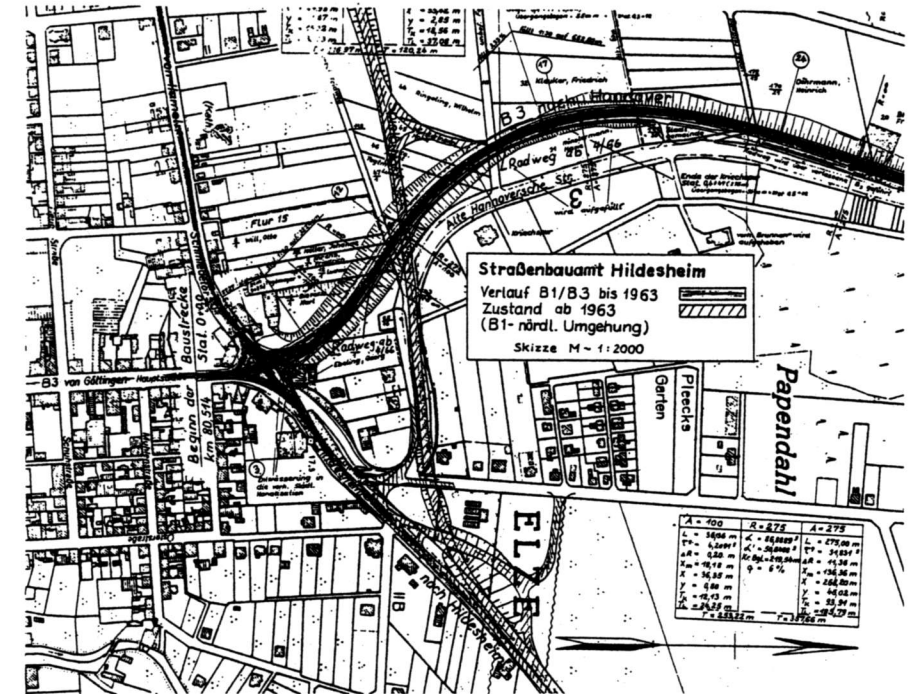


Bild 18: Neue B 1 nördlich des Dickkopfplatzes ab 1963

### B 3 zwischen Elze und Banteln – eine „Bahnübergangsstraße“

Als „Bahnübergangsstraße“ könnte aus heutiger Sicht der Abschnitt der B 3 zwischen Elze und Banteln bezeichnet werden; denn wer bis Ende der 60iger Jahre von Elze in Richtung Göttingen über Banteln fuhr, stand zunächst vor den geschlossenen Bahnschranken der Hamelner Strecke. War dies Hindernis überwunden, waren sehr häufig die Schranken der anschließenden Göttinger Strecke geschlossen. Diese war so stark belastet, daß oft nicht nur 1 Zug, sondern 2 oder mehrere Züge abgewartet werden mußten. Waren beide Übergänge endlich passiert und die Ostseite der Bahn erreicht, fuhr man auf gut ausgebauter B 3 über die Kreuzung der L 482 westlich von Gronau. In Banteln angelangt, war wiederum ein Übergang der Göttinger

DB-Strecke zu queren, um auf die Westseite der Bahn in Richtung Alfeld zu gelangen.



Bild 19: B3 (alt) östlich der DB-Strecke Göttingen

Foto: 1988

Der Bahnübergang der Hamelner Strecke neben dem Asbestgraben (heute Lindenweg) war besonders tückisch. Hier lagen die Gleise in der Kurve, so daß sich eine gezackte Fahrbahn nach Art eines Sägeschnitts bildete (Sprungschanze). Da die Übergänge der Göttinger Strecke relativ eben waren, rechneten besonders Streckenunkundige nicht mit dem schlechten und gefährlichen Fahrbahnzustand auf dem Übergang der Hamelner Strecke. Übermüdete Fernfahrer wurden hier häufig jäh aus ihren Träumen gerissen. Besonders gefährdet waren Militärfahrzeuge in der Nachkriegszeit. Mit schlecht abgefederten Wagen und ohne Ortskenntnis fuhren diese nichts Böses ahnend mit hoher Geschwindigkeit auf den Übergang, daß die Insassen nicht selten mit dem Kopf gegen das Wagendach flogen. Mancher mußte hinter dem Übergang benommen aussteigen, um sich von seinem Schmerz zu erholen. Elzer Kinder – inzwischen sind sie erwachsen geworden – haben dies Schauspiel nicht ohne Schadenfreude aus dem Hintergrund betrachtet.

Daß dieser aus heutiger Sicht unerträgliche Streckenabschnitt der B3 so spät ausgebaut wurde, hängt in erster Linie mit dem Bau der A7 zusammen. Die B3 verläuft von Kassel bis Hamburg etwa parallel zur

BAB. Im Dezember 1960 war die A7 in Richtung Hamburg bis Kirchhorst und aus Richtung Göttingen bis Hildesheim fertiggestellt. Im Juli 1962 wurde die noch verbliebene Lücke zwischen Hildesheim und Kirchhorst geschlossen. Danach wanderte zwar ein großer Teil des Fernverkehrs auf die A7 ab, besonders der Nah- und Regionalverkehr blieb aber auf der B3, die auch heute noch von Fernfahrern wegen ihrer geringen Steigungen sehr geschätzt wird. Für Elze war aber trotz BAB ein zügiger Verkehrsanschluß nach Süden wegen der großen Entfernung zur A7 unerläßlich.

Die Nieders. Straßenbauverwaltung stellte 1964 einen Plan über die Beseitigung der Bahnübergänge auf. Es war naheliegend, auf die Kreuzung der B3 mit der Göttinger DB-Strecke zu verzichten und stattdessen die Straße zwischen Elze und Banteln durchgehend auf die Westseite der DB zu legen. Diese Lösung war ein Vorschlag der Bahn. Dem Fernverkehr wurden so zwei Übergänge erspart. Für den örtlichen Verkehr in Banteln und den vorwiegend landwirtschaftlichen Verkehr in Elze blieben die Bahnübergänge bzw. Ersatzübergänge offen. 1966 erging der Planfeststellungsbeschluß des 1. Bauabschnitts von Elze bis zum Eimer Kreuz (L 482). Den Beschluß des 2. Bauabschnitts bis Banteln erließ die Nieders. Straßenbauverwaltung ein Jahr später.



Bild 20: Alte und neue B3 mit Bahnübergang (bis 1968)

Foto: 1988

Die Planung sah im wesentlichen folgendes vor: Die B3 wurde über die Hamelner Bahnstrecke so breit geplant, daß 4 Fahrspuren angelegt werden konnten. Es war ein fast autobahnähnlicher Querschnitt, der als 4spurige „Piste“ in die Hauptstraße Richtung Zentrum einmündete.

Die 1953 fertiggestellte 7 m breite Fahrbahn der B3 neben dem Saaledamm wurde um 3 – 5 m breiter angelegt. Der vorhandene Radweg an der Ostseite der B3 neben dem Saaledamm wurde überbaut, weil aufgrund einer Forderung der Stadt Elze eine Linksabbiegespur in die Sehlder Straße angelegt werden mußte. Radfahrer wurden auf den Saaledamm verwiesen und kamen dort in Richtung Gronau nur auf der Fahrbahn der Bundesstraße weiter. Sie mußten ihren Verkehrsraum mit dem der Kraftfahrzeuge teilen – ein gefährliches Unterfangen.



Bild 21: Blick vom Schwimmbad stadteinwärts

Foto: 1988

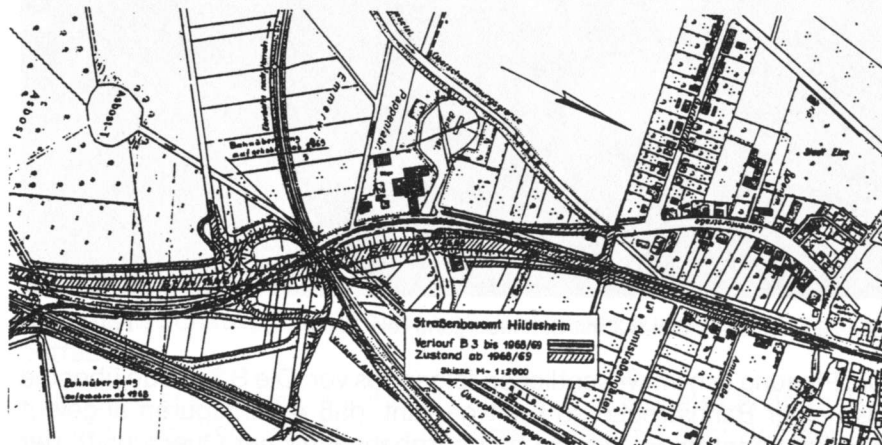


Bild 22: B3 vor und nach 1968/69

20



Bild 23: B3 alt vom Bahnübergang (bis 1968) stadteinwärts

Foto: 1988

Die Nieders. Straßenbauverwaltung plante die B3 zwischen Elze und Banteln im Endzustand 4spurig ohne Mittelstreifen. Gebaut wurde allerdings zunächst eine zweispurige Straße. Die Seitenstreifen waren aber so breit angelegt, daß zusätzliche Fahrspuren hätten angefügt werden können. Aus heutiger Sicht strebt die Bundesstraßenverwaltung einen 4spurigen Querschnitt für den Endzustand nicht mehr an. Man begnügt sich mit einer zusätzlichen halben Fahrspurbreite auf jeder Straßenseite, so daß sich eine asphaltierte Fahrbahnbreite von 11 m ergibt. Dieser Querschnitt ist auch auf der Umgehungsstraße Elze vorhanden. Er hat den Vorteil, daß langsame Fahrzeuge bei vorsichtiger Fahrweise auch bei Gegenverkehr überholt werden können.

Nachdem der Plan festgestellt war, wurde 1966 Firma Bettels aus Algermissen der Auftrag für die Erd- und Straßenbauarbeiten des südlichen und später des nördlichen Abschnitts der 6 km langen Strecke erteilt. Die Brückenbauarbeiten wurden ebenfalls 1966 vergeben. Die neue Brücke der Landesstraße 482 über die neue B3 (Eimer Kreuz) konnte bereits am 02.06.1967 zunächst den Verkehr zwischen Gronau und Eime aufnehmen. Schwierigkeiten hatten die Bauleute auf dem Werksgelände des Kalkwerks Banteln. Komplizierte Produktionsgebäude waren abzureißen. Die Verhandlungen darüber zogen sich lange hin. Probleme gab es auch etwa 300 m südlich des Kalkwerks, an der

21

Stelle, wo heute die Landesstraße 481 aus Eime kommend nach Süden parallel zur B3 abknickt. Dort stand ein Wohnhaus des Eigentümers Ferstl auf der neuen Trasse. Es konnte erst nach der Verkehrsfreigabe abgerissen werden. Die Straße wurde zunächst im schwachen Bogen um das Haus herumgeführt. Am 15.11.1968 waren die Erd- und Straßenbauarbeiten zwischen Banteln und der Hamelner DB-Strecke südlich Elze soweit abgeschlossen, daß die neue B3 in Betrieb genommen werden konnte. Beide Übergänge der Göttinger DB-Strecke waren nun endlich ausgeschaltet und die Verkehrssituation bereits ganz wesentlich verbessert. Das Warten vor den geschlossenen Bahnschranken der Göttinger Strecke hatte ein Ende. Das Tor der Stadt Elze nach Süden war zu dreiviertel geöffnet.

Der Übergang der B3 an der Hamelner Strecke wurde 1 Jahr später, und zwar am 14.11.1969 geschlossen, nachdem die Straßenbrücke über die Bahn fertiggestellt war und ein Wohnhaus des Eigentümers Brandes nördlich der Saale im letzten Augenblick abgerissen werden konnte. Die Anwohner der Löwentorstraße konnten aufatmen, weil die Umleitung des B3-Verkehrs durch die Löwentorstraße aufgehoben wurde, die während des Ausbaus der B3 zwischen Sehlder Straße



Bild 24: Bahnübergang (bis 1969) der Hamelner DB-Strecke

Foto: 1988

und der Straße Am Stadion im Sommer 1969 notwendig war. Mit der Verkehrsfreigabe der B3 bis Banteln hatte Elze endlich freie Fahrt nach Süden. Die verkehrliche Infrastruktur für Elze sowie für Gronau aber auch besonders für Alfeld hatte sich durch den Neubau der B3 wesentlich verbessert.



Bild 25: Malerische Hauptstraße – bald ohne Durchgangsverkehr

Foto: 1988

## Neue Westumgehung

### Befürwortung durch die Stadt

Die 70iger Jahre brachten für die Stadt keine nennenswerten Veränderungen des Fernstraßennetzes. Diese Jahre waren für Elze mehr eine Zeit der Besinnung, hatte doch der Straßenbau in den 60iger Jahren einige Wunden hinterlassen, die eine gewisse Zurückhaltung und auch Skepsis verständlich machten. Die Frage einer Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr wurde erst Anfang der 80iger Jahre ernsthaft diskutiert. Dies Problem wurde lange verdrängt, weil insbesondere der Einzelhandel in der Stadt ohne Durchgangsverkehr Umsatzrückgänge befürchtete.

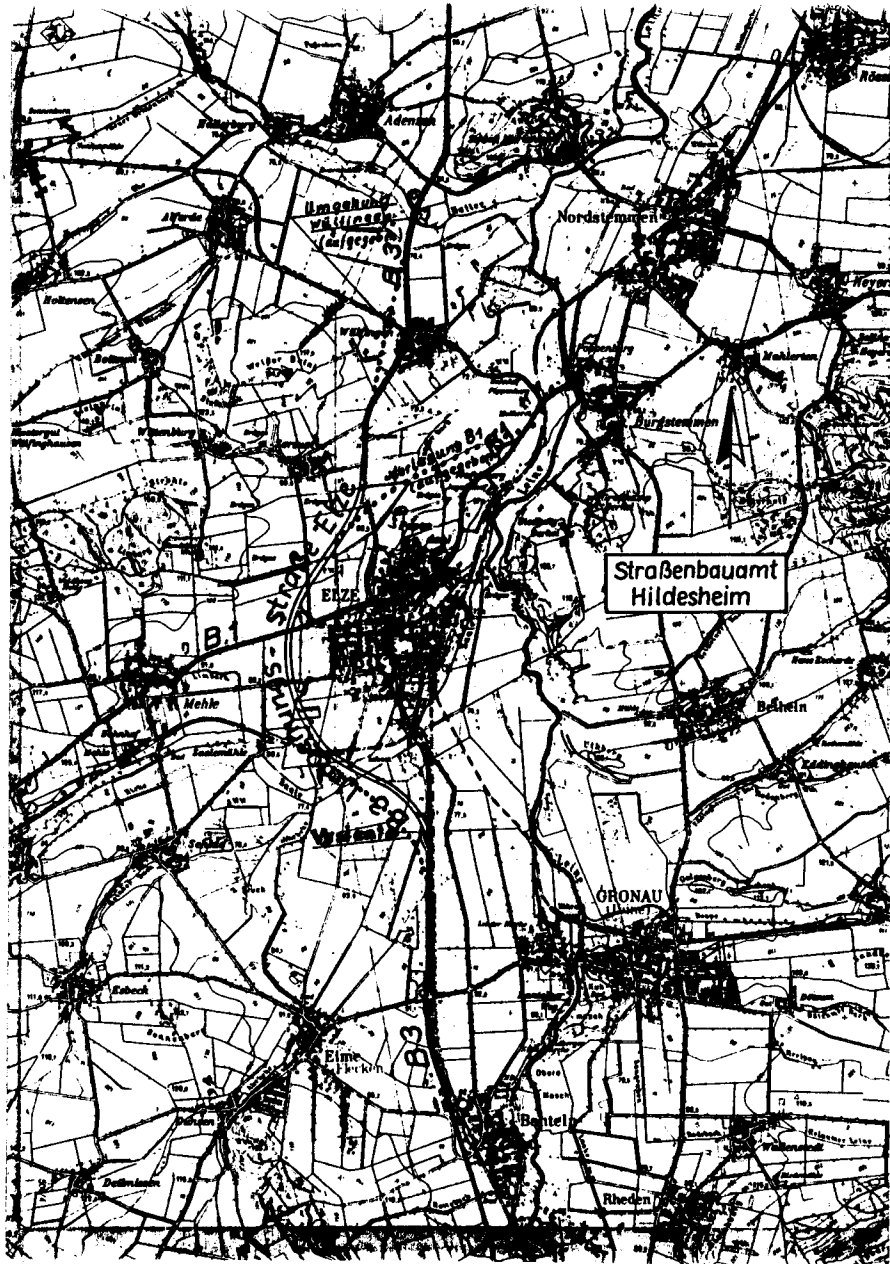


Bild 26: Westumgehung Elze mit Varianten

Inzwischen zeichnete sich aber auch aus Erfahrungen anderer Städte ab, daß insbesondere der Einzelhandel u. a. auch von der Attraktivität des Umfeldes (gute Erreichbarkeit, angenehmes Erscheinungsbild, wenig Lärm, keine Sicherheitsrisiken usw.) profitiert. So kann z. B. der Durchgangsverkehr mit seinen unangenehmen Begleiterscheinungen (viel Lärm und Abgase, Verdrängung anderer Verkehrsteilnehmer, starke Erschütterungen durch LKW's, zusätzliche Sicherheitsrisiken) sogar Umsatzeinbußen bringen. Diese Einsicht hat schließlich dazu beigetragen, daß sich die Stadt ab 1980 verstärkt für den Bau einer Umgehungsstraße im Zuge der B3 eingesetzt hat.

### Bund und Land fördern das Vorhaben

Der Bundesverkehrsminister hat das Anliegen der Stadt durch sein Umgehungsstraßenbauprogramm unterstützt und die Maßnahme im Jahr 1980 in den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen in 1. Dringlichkeitsstufe aufgenommen. Niedersachsen hat die Notwendigkeit im Landes-Raumordnungsprogramm aus dem Jahre 1982 unterstrichen und der Landkreis hat dies bereits in seinem Entwurf zum Regionalentwicklungsprogramm von 1980 getan. Der Flächennutzungsplan der Stadt Elze enthielt 1978 den Hinweis „B3 geplant“. 1982 hat der Minister des Innern im Landes-Raumordnungsverfahren festgestellt, daß die Umgehungsstraße mit den Zielen der Landesplanung übereinstimmt. Am 14.01.1983 hat der Bundesminister für Verkehr die Linie der Umgehungsstraße förmlich bestimmt.

### Großzügige Planung

1980 stellte das Straßenbauamt der Öffentlichkeit einen ersten Liniene Entwurf vor. Das war noch ein großzügiger Plan. Er ging über das hinaus, was hinterher tatsächlich realisiert wurde. Er sah im einzelnen vor, die B3 außer um Elze auch noch westlich um Wülfingen herumzuführen und gleichzeitig die B1 nördlich von der Christopherusschule um den Papendahl neu zu verlegen. Damit sollten B1 und B3 die Stadt im Norden und Westen weiträumig umgehen. Bei dieser Lösung wäre der gesamte Durchgangsverkehr aus dem Stadtkern heraus gewesen. Insbesondere das Neubaugebiet Hanlah und die Christopherusschule hätten auch verkehrsberuhigt und sicher an den Stadtkern angeschlossen werden können.

### Keine B3 um Wülfingen, neue B1 entfällt.

Das großzügige Lösungskonzept von 1980 stieß verständlicherweise auf massiven Widerstand der Landwirtschaft. In Wülfingen war bereits

eine Flurbereinigung abgeschlossen. Eine neue westliche Umgehung hätte, abgesehen von anderen wesentlichen Eingriffen, schwerwiegende Schäden für die gut strukturierten landwirtschaftlichen Betriebe bedeutet. Das Straßenbauamt hatte diese Argumente in die Abwägung einzubeziehen: Die B3 führt bereits heute am Ortskern Wülfingen vorbei. Sie quert den Ort nur auf relativ kurzer Länge. Hinzu kommt, daß sich viele Anliegergrundstücke bereits als Versorgungsstützpunkte für den Durchgangsverkehr eingerichtet haben. Tankstellen, Reparaturwerkstätten und Würstchenbuden sind Gewerbebezüge, die hier mit einer städtebaulich problematischen Fernstraße eine Art Symbiose eingegangen sind. Einige landwirtschaftliche Betriebe an der Durchgangsstraße haben sich durch die Wirtschaftsgebäude entsprechend abschirmen können. Dies waren dann schließlich wesentliche Gründe mit, von einer Umgehungsstraße Wülfingen abzusehen. Den Ort belastet in stärkerem Maß – wenn auch mit wesentlich weniger Verkehr – die Landesstraße von Poppenburg (B 1) nach Eldagsen-Springe, weil sie den historischen Ortskern zerteilt. Diese Verbindung ist insbesondere bei Hochwasser für Transporte (Rübenkampagne) von und in Richtung Hildesheim sehr wichtig, da die Leineübergänge Rössing-Schulenburg oder Adensen-Nordstemmen schon bei mittlerem Hochwasser nicht mehr passierbar sind. Neben einer westlichen Umgehung Wülfingen wurde auch der Plan einer gleichzeitigen Verlegung der B 1 im Norden von Elze um das Neubaugebiet Hanlah aufgegeben.

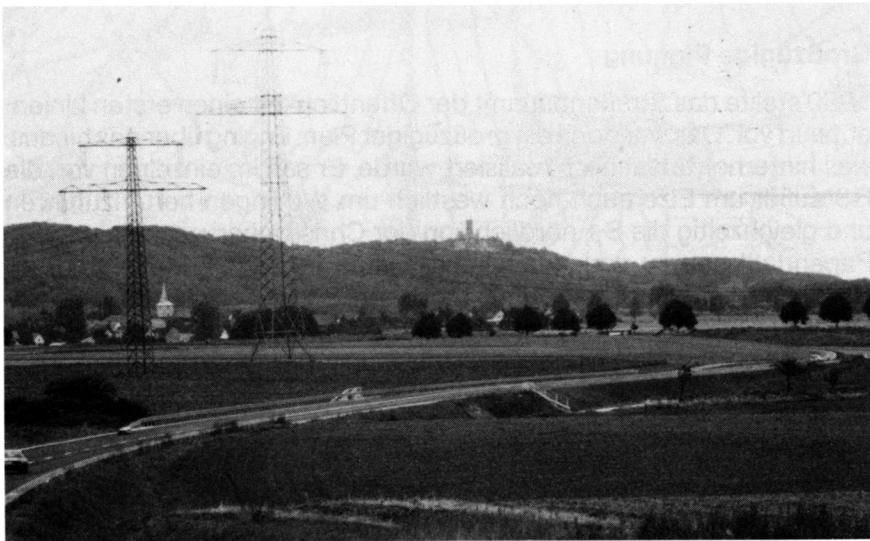


Bild 27: Nordabschnitt mit Blick auf Wülfingen und die Marienburg Foto: 1988

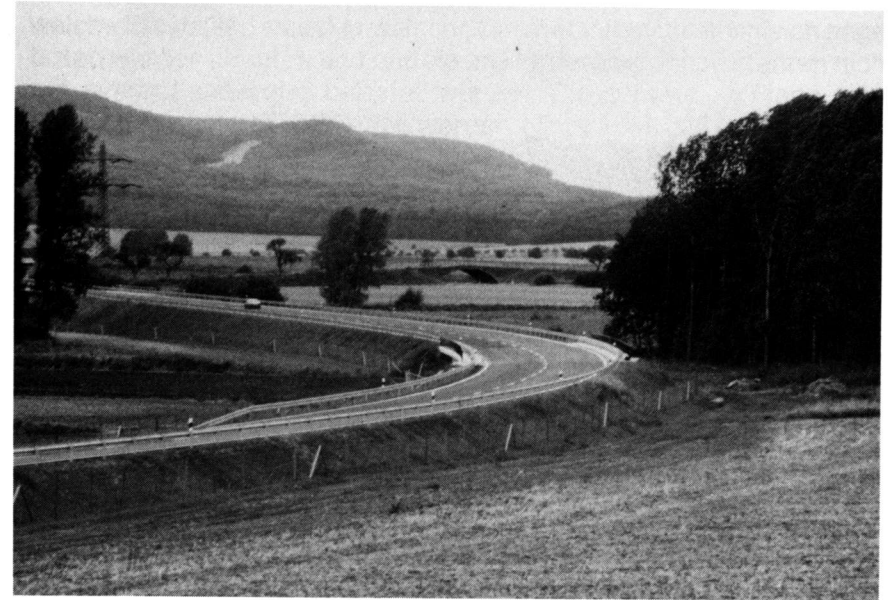


Bild 28: Vom Asbost zum Osterwald

Foto: 1988

### Plan wird diskutiert

1983 konnte das Straßenbauamt der Öffentlichkeit einen Plan vorstellen, der erheblich „abgespeckt“ war, dem heutigen Verlauf der Umgehungsstraße entspricht und den Eingriff in Natur und Landschaft sowie in die Landwirtschaft wesentlich reduziert hat.

Unstimmigkeiten des Verlaufs der Umgehungsstraße gab es noch im Asbostbereich. Nach Vorstellung der Planer sollte die Straße hier weiter in Richtung Süd-Osten um das Ökologisch reichhaltige Feuchtgebiet verlegt werden. Dieser Vorschlag konnte sich nicht durchsetzen. Die Belange der Landwirtschaft – insbesondere aus Eime – hatten ein stärkeres Gewicht. Umstritten war auch der Anschluß der Kreisstraße 423 von Elze nach Sehlde an die B3. Von Seiten der Landwirtschaft wurde und wird heute noch beklagt, daß hier aus Sicherheitsgründen ein Anschlußstellenast für die Verbindung des Verkehrs aus Sehlde auf die B3 in Richtung Süden fehlt. Die Stadt Elze schließlich wandte ein, daß die Umgehungsstraße das Naherholungsgebiet im Norden der Stadt abtrennt. Gelöst wurde diese Frage, indem die Brücke über den Öseder Bach gleichzeitig Fußgängern und Radwanderern offensteht, die so das Naherholungsgebiet bis zum Osterwald gefahrlos erreichen können, allerdings nicht bei Hochwasser!



Bild 29: Brücke für Öseder Bach und Wanderer

Foto: 1988

### Planfeststellungsverfahren

Die Baupläne wurden im Dezember 1983 in Elze und Gronau öffentlich ausgelegt. Damit war das Planfeststellungsverfahren durch die Bezirksregierung eingeleitet. Allen an der Planung Beteiligten war klar, daß allein mit dem Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz die schwierigen Probleme, die mit der Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen verbunden sind, nicht zu lösen waren. Das Amt für Agrarstruktur leitete daher begleitend ein Zweckflurbereinigungsverfahren ein. Auf Einzelheiten dieses Verfahrens soll nicht näher eingegangen werden. Nur soviel sei erwähnt: Obwohl das Flurbereinigungsverfahren gegenwärtig noch nicht abgeschlossen ist, hat es bereits jetzt für die Straßenbauverwaltung wesentliche Vorteile gebracht.

### Bundesverkehrsminister erleichtert Verfahren

Der Bundesverkehrsminister hat seinerseits die Durchführung des Flurbereinigungsverfahrens erleichtert, indem er bereits 1982 im Wege des vorzeitigen Grunderwerbs die Zustimmung für den Ankauf von ca. 30 ha Ersatzland gegeben hat. Das wirkte sich besonders vorteilhaft aus, weil die betreffenden Ersatzflächen unmittelbar im Flurbereinigungsgebiet lagen. So wußten die Grundeigentümer von vornherein,

welche Ersatzländereien in welcher Qualität ihnen als Ausgleich angeboten werden konnten und daß sie im Flurbereinigungsverfahren nicht mit einem Landabzug belastet würden. Die schwierige Frage einer Aussiedlung konnte vermieden werden. Hinzu kam, daß durch den Bau der Umgehungsstraße in Aussicht gestellt werden konnte, einige verlassene Kiesgruben mit überschüssigem Boden zu verfüllen. Dadurch wurde insgesamt eine bessere Arrondierung erreicht und der außergewöhnlich harte Eingriff in die landwirtschaftlich genutzten Flächen gemildert. Weiterhin erwies es sich als sehr zweckmäßig, daß notwendige Ausgleichsmaßnahmen für Schäden an Natur und Landschaft in dem noch durchzuführenden Flurbereinigungsverfahren geregelt werden konnten. Dies hat wesentlich zu einem reibungslosen Ablauf des Planfeststellungsverfahrens nach dem Bundesfernstraßengesetz geführt.

### Nach Beschluß wurde gebaut

Am 20.12.1984 – ein Jahr nach der Auslegung – stellte die Bezirksregierung den Plan fest. Am 23.05.1985 hatte er Bestandskraft. Am 04.09.1985 erfolgte der erste Spatenstich für die Brücke im Zuge der



Bild 30: Gewölbebrücke über Asbestgraben – für Baufahrzeuge abgestützt

Foto: 1987





Bild 31: 1. Spatenstich am 4.9.1985 – Erläuterungen durch Baudirektor Busmann  
Foto: 1985

Kreisstraße 423 von Sehnde nach Elze, nachdem die Gelder zunächst für den Bau dieser Brücke freigegeben worden waren. Der Baubeginn für die übrigen 8 Brücken, die zum großen Teil von der Firma Mölders aus Hildesheim ausgeführt wurden, verschob sich in das Jahr 1986 wegen kurzzeitiger finanzieller Engpässe. Am 16.12.1985 kam grünes Licht vom Nds. Landesamt für Straßenbau aus Hannover. Die finanziellen Mittel der gesamten Umgehungsstraße wurden bewilligt. Die Brückenbauarbeiten konnten somit 1986 vergeben werden. Die Erd- und Straßenbauarbeiten durch die Firma Berneburg, Hannover folgten ebenfalls 1986. Nachdem die Brücken über die Hamelner DB-Strecke sowie über die Saale und die Saaleflutbrücke fertiggestellt waren, konnten die Erd- und Straßenbauarbeiten auch auf diesem Abschnitt ausgeführt werden.

### Schlechtes Bauwetter und gute Finanzierung

Das schlechte Bauwetter im Jahr 1987 bis Frühsommer 1988 hat den Männern vom Bau große Probleme bereitet. Die schweren Baugeräte blieben immer wieder in den teilweise bis 5 m tiefen Aushubstrecken im Morast stecken. Die Sorgen der Verantwortlichen wurden immer größer. Die fristgerechte Fertigstellung konnte nicht mehr garantiert werden. Schließlich trat eine Wende in der Witterung ein. Ab Frühsommer 1988 war durchweg gutes Bauwetter. Verluste aus dem Vorjahr waren bald wettgemacht. Mehr noch: die mit dem Erd- und Straßenbau beauftragte Firma hat die 5,5 km lange Umgehungsstraße ca. 6 Wochen früher als geplant fertiggestellt und so dazu beigetragen, daß die vom Straßenbauamt bereits 1980 in der Öffentlichkeit in Aussicht gestellten Baufristen eingehalten werden konnten. Erfreulich ist auch, daß die Kostenanschläge und die vom Bundesverkehrsminister bereitgestellten Mittel in Höhe von ca. 30 Mio. DM voraussichtlich nicht überschritten werden.



Bild 32: Schlechtes Bauwetter – im Hintergrund Saalebrücke im Bau und Schafstall  
Foto: 2/1987



Bild 33: Straßenfertiger nehmen Asphalt auf und legen Schlußdecke Foto: 1988



Bild 34: Geländeauffüllung südlich der Straße nach Sehlde mit Blick auf Wittenburg Foto: 1988



Bild 35: Kreuzung Kreisstraße Elze-Sehlde mit Blick auf Kulf und Duinger Berg Foto: 1988



Bild 36: Schlußdecke legen und festwalzen Foto: 1988

## Westumgehung nicht ohne Verkehrsgefahren

Die Westumgehung wird zwar die Verkehrsverhältnisse ganz wesentlich verbessern, ihre 11 m breite Asphaltbahn sowie ihre Anschlüsse an die B 1 und die Kreisstraße nach Sehnde sollten den Verkehrsteilnehmer aber nicht zum Rasen verleiten. Im Bereich der Anschlußstellen ist Vorsicht geboten. Hier wird die zugelassene Geschwindigkeit auf 70 km/h herabgesetzt, weil Fahrzeuge, die ein- und ausfahren, teilweise auch kreuzen müssen. Langsamere Fahrzeuge sollen den äußeren Fahrbahnrand benutzen, damit Überholvorgänge bei entsprechend vorsichtiger Fahrweise auch bei Gegenverkehr möglich sind. Der im Raum Hildesheim noch nicht erprobte Straßenquerschnitt der Umgehungsstraße mit einfachen Anschlüssen eignet sich nicht als Rennstrecke. Alle Verkehrsteilnehmer sollten daher vorsichtig sein und Rücksicht nehmen, damit Unfälle künftig vermieden werden. Die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist nach der Straßenverkehrsordnung für die zweispurige Straße vorgegeben.



Bild 37: Anschlußstelle B 1 – kreuzender Verkehr

Foto: 1988

## Umbau Hauptstraße

### Hauptstraße wird profitieren

Mit Freigabe der Umgehungsstraße wird sich die Verkehrssituation in der Stadt schlagartig wandeln. Der Verkehr wird hier um gut die Hälfte abnehmen, nachts noch weit mehr. Die Hauptstraße wird sich nach ihrem Ausbau 1988/89 grundlegend wandeln: Sie wird verkehrsberuhigt sich zu einem beliebten Einkaufsplatz entwickeln können. Sie wird Handel und Dienstleistungsgewerbe fördern, die Wohnlage verbessern und als Treffpunkt für Jung und Alt wieder an Beliebtheit gewinnen. Die Bewohner werden sich wohler fühlen als bisher und die guten Seiten dieser reizvollen Stadtstraße wieder mehr schätzen lernen.



Bild 38: Hauptstraße – beliebtes Einkaufsziel

Foto: 1988

## Dickopfsplatz mit Brunnen?

Der Dickopfsplatz – ein schwieriger Verkehrsknoten, seit das Kraftfahrzeug da ist – wird 1989 zu einem Kreisverkehrsplatz umgestaltet. Er soll den Fahrzeugen, aber vor allem den Fußgängern und Radfahrern mehr Sicherheit bringen als bisher und der Stadt ein städtebaulich akzeptables Eingangstor bieten, so wie es noch in den 50iger Jahren vorhanden war. Beim vorgesehenen Ausbau des Dickopfsplatzes zu einem „Kreisel“ hoffen die Bauleute auf die Entdeckung eines alten Brunnens. In den Katasterunterlagen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts ist nämlich eine Parzelle als „Brunnenplatz“ besonders ausgewiesen, die bis heute unverändert geblieben ist. Sie ist allerdings von B3 und B1 mit Asphalt überbaut. Bei der Umplanung des Dickopfsplatzes hat der Planer darauf geachtet, daß der „Brunnen-

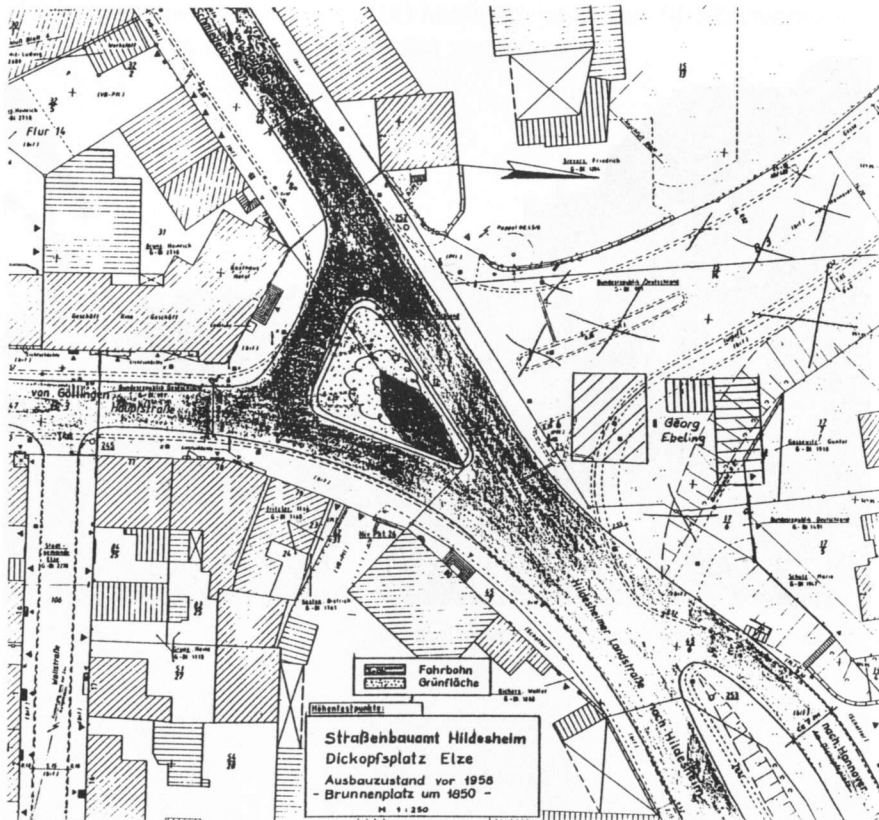


Bild 39: Dickopfsplatz – vor 1958 (Brunnenplatz nach katasteramtlicher Vermessung um 1870)

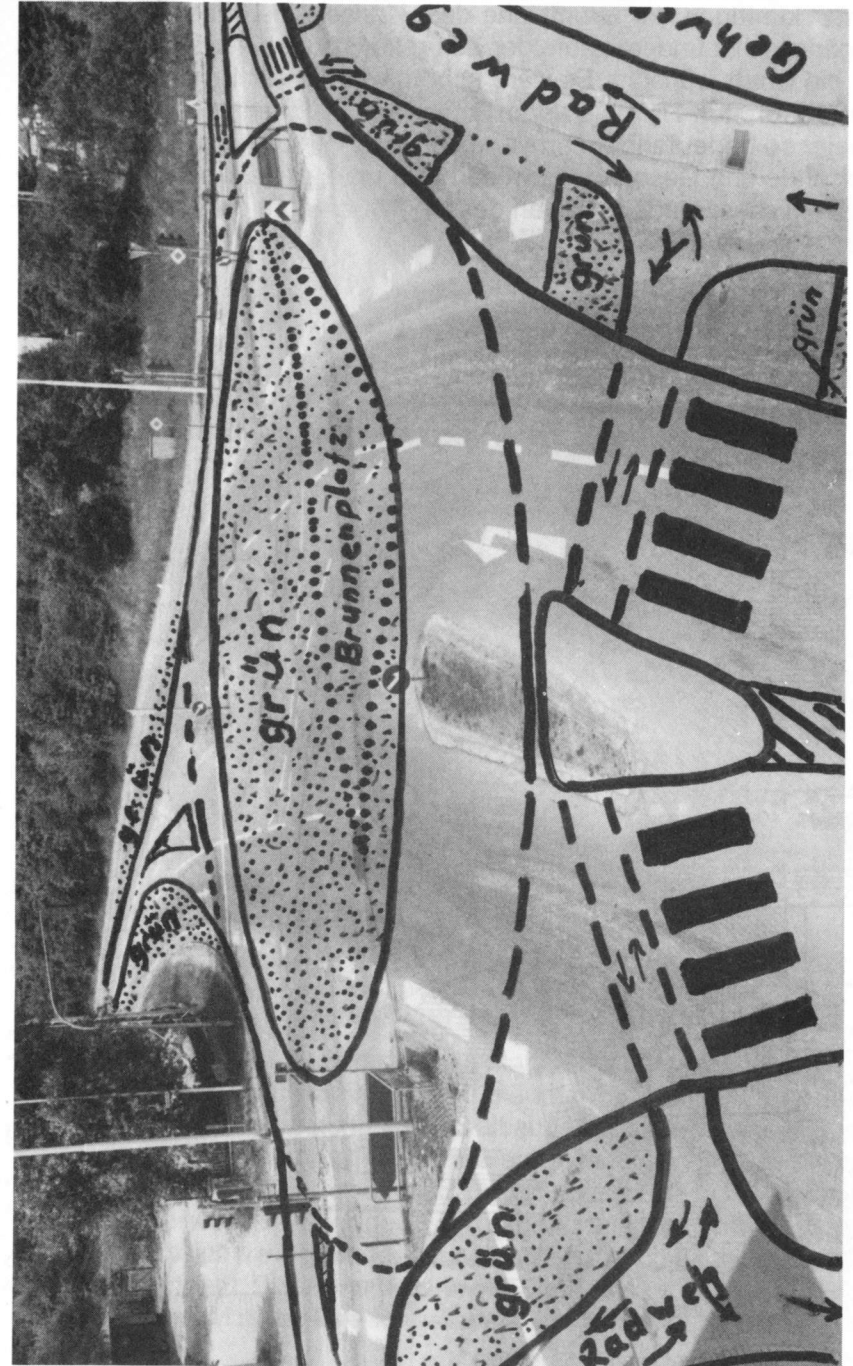


Bild 40: Dickopfsplatz – in schwarz ist der Bautwurf skizziert

platz“ künftig in der Grünfläche des „Kreisels“ liegt, so daß er leicht zugänglich ist und im Laufe der Zeit rekonstruiert werden kann, wenn es die Stadt wünscht. Es wäre schön, wenn Elzer Bürger dabei mitwirken könnten. Hilfreich wären Fotos vom „Brunnenplatz“, der im Zuge zweier so bedeutender Fernverkehrswege Versorgungsstützpunkt für Reisende und Gespanne gewesen sein mag; vielleicht ein straßengeschichtliches Baudenkmal, an dessen Stelle heute die Tankstellen getreten sind.

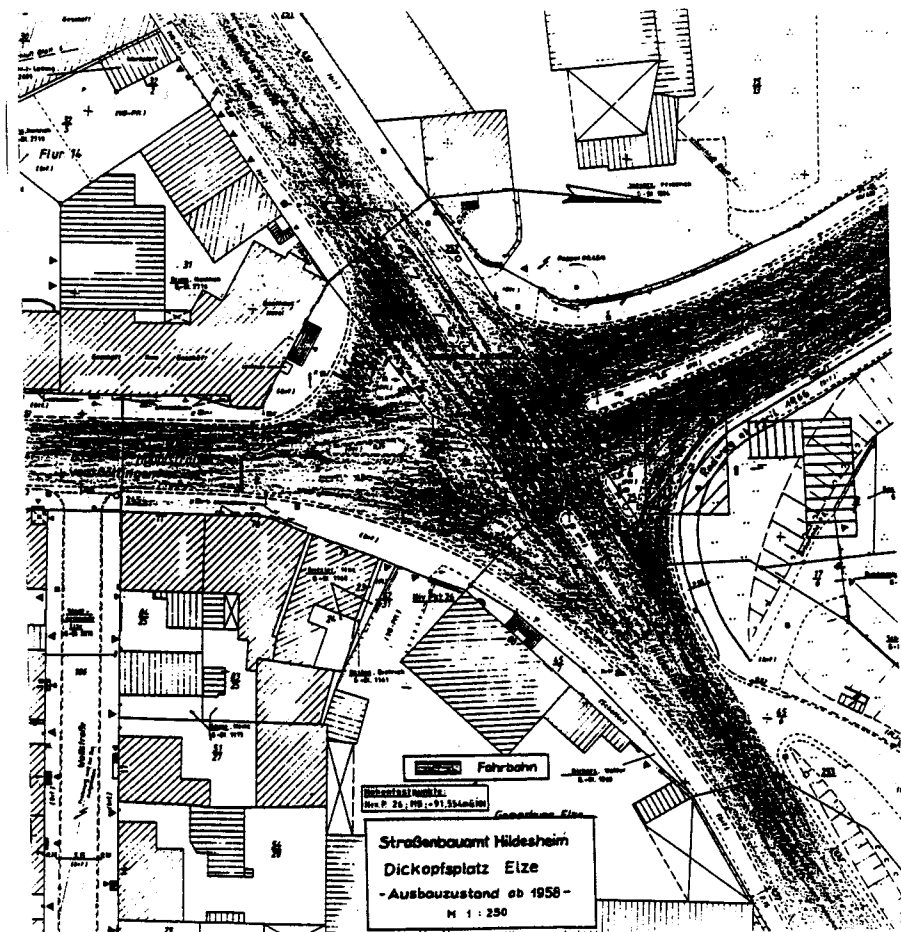


Bild 41: Dickkopfplatz von 1958 – 1989

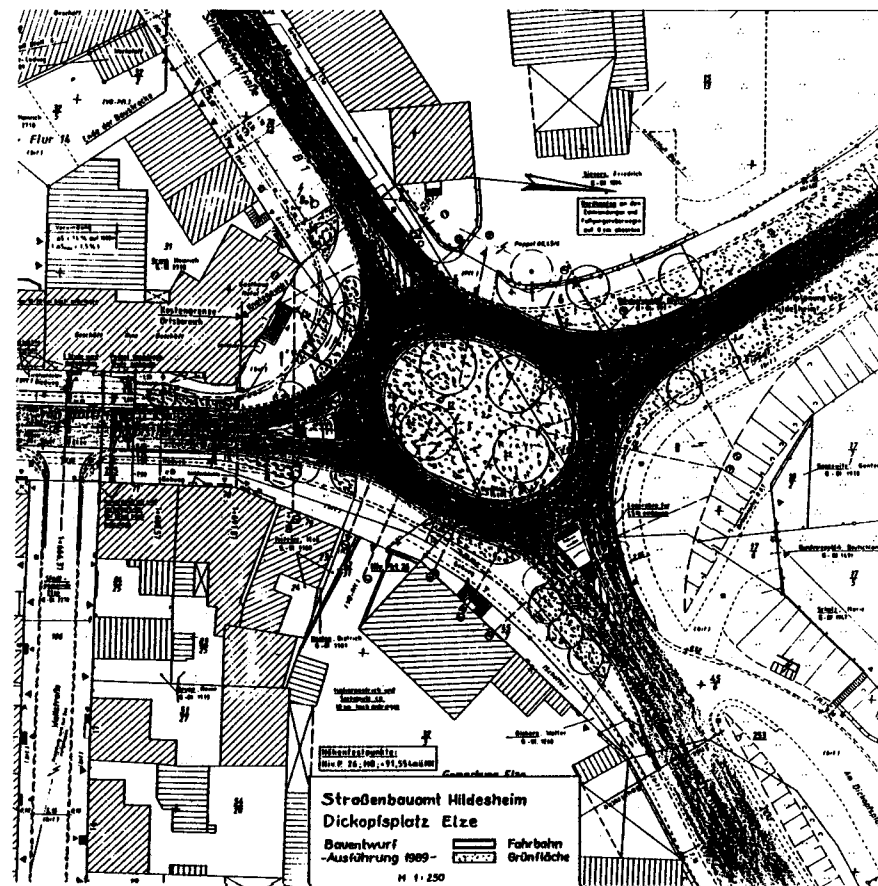


Bild 42: Dickkopfplatz – Bauentwurf

### Neue Radwege und Entsiegelung der B 3

Die Hauptstraße soll neue Radwege erhalten bei entsprechend eingenger Fahrbahn und genügend Parkflächen für Kunden. Die überbreiten Fahrbahnen der künftigen B 3 außerhalb der Stadt sollen auf 2 Spuren reduziert werden. Im Süden werden zwischen Sehlder Straße und der Hamelner DB-Strecke an beiden Seiten der B 3 Radwege aus dem Asphalt der 4spurigen Fahrbahn herausgeschnitten, so daß eine verkehrssichere Verbindung für Radfahrer nach Gronau, Banteln und Eime entsteht. Diese war bereits 1953 teilweise vorhanden, wurde aber 1968 beim Bau der Straßenbrücke über die Hamelner DB-Strecke beseitigt.



Bild 43: Schmiedetorstraße bald ohne Durchgangsverkehr

Foto: 1988

### **Elze ohne Verkehr?**

Mit der Umgehungsstraße ist eine grundlegende Sanierung der Verkehrsprobleme erreicht worden. 40 Jahre Fernstraßenbau waren bisher für die Stadt stets mit der Last des Fernverkehrs verbunden. Diese wird ihr am 05.10.1988 genommen. Daß Elze künftig nicht „fern vom Verkehr“ sein wird und auch keine lähmende Verkehrsstille eintreten wird, hat die Stadt ihrer zentralen Lage, ihrer guten verkehrlichen Infrastruktur und ihrer eigenen Vitalität zu verdanken.

### **Verkehrsberuhigte Schmiedetorstraße**

Mit der Umgehungsstraße tritt nicht nur für die Hauptstraße eine Entlastung ein, verkehrsberuhigt wird besonders die Schmiedetorstraße. Sie ist bisher ein Teil der Bundesstraße 1, die den gesamten Verkehr aus Richtung Hameln in Richtung Göttingen sowie Hannover aufgenommen hat, umgekehrt nur den Verkehr aus Richtung Göttingen. Das Verkehrsaufkommen ist relativ hoch, besonders der LKW-Anteil. Mit Eröffnung der Umgehungsstraße wird der gesamte Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraße abfließen. Die Anlieger werden des nachts und in den frühen Morgenstunden sehr deutlich spüren, wenn der LKW-Lärm um diese Zeit ausbleibt. Die Schmiedetorstraße konnte im Jahr 1963, als die B1 im Norden der Stadt unter Verkehr ging, nur etwa zur Hälfte vom Fernverkehr entlastet werden. Mit dem Bau der Umgehungsstraße verschwindet nun auch die 2. Hälfte des Durchgangsverkehrs.