



# Planungsdialog Südschnellweg

7. Sitzung am 16.02.2017

## Ergebnisprotokoll – Entwurf



# Tagesordnung

UHRZEIT	PROGRAMMPUNKT	SPRECHER
17:30 UHR	<b>Top 1 – Begrüßung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Begrüßung durch Ralf Eggert</li> <li>Vorstellung der Tagesordnung</li> </ul>	<i>IFOK</i>
17:45 UHR	<b>Top 2 – Aktueller Planungsstand</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Blick in die Werkstatt</li> <li>Sachstand zu Thema Lärmsanierung und aktuellen Verstärkungsmaßnahmen</li> </ul>	<i>NLStBV</i>
18:35 UHR	<b>Top 3 – Grundlagen Umweltuntersuchungen, Einflüsse und Faktoren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorstellung der Gutachter</li> <li>Grundlagen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung</li> </ul>	<i>Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB, Landschaftsarchitekten</i> <i>Teilnehmende</i>
19:20 UHR	<b>Top 4 – Workshop zum Thema Anschlussstellen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kleingruppenarbeit mit anschließender Diskussion</li> </ul>	<i>NLStBV</i> <i>Teilnehmende</i>
19:45 UHR	<b>TOP 5 – Pressemitteilung und nächster Termin, Schlusswort</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Abstimmung der Eckpunkte für die Pressemitteilung</li> <li>Nächster Termin voraussichtlich am 26. April 2017</li> </ul>	<i>IFOK</i> <i>Teilnehmende</i>
20:30 UHR	<b>Ende der Veranstaltung</b>	

## TOP 1 – Begrüßung

### **Thema**

*Begrüßung der Teilnehmenden*

### **Referent/Sprecher**

*Ralf Eggert, IFOK*

In den zentralen Geschäftsbereichen der NLStBV begrüßt Ralf Eggert den Planungsdialog zu seinem siebten Treffen und bedankt sich bei den Gastgebern für den zur Verfügung gestellten Sitzungsraum. Ein Vertreter von team ewen, ein Masterstudent der TU Braunschweig und ein Anwohner des Südschnellwegs im weiteren Sinne, nehmen als Gäste an der Sitzung teil. Als geladene Referenten begrüßt der Moderator einen Vertreter der NLStBV und die Planer von der Gruppe Freiraumplanung (Ostermeyer + Partner mbB Landschaftsarchitekten und Bosch & Partner GmbH).

Der Protokollentwurf zur letzten Sitzung wurde vom Gremium gesichtet und ist damit formal abgenommen. Für den zukünftigen Versand von Dokumenten mit größerem Datenvolumen wird voraussichtlich auf eine Plattform der NLStBV zurückgegriffen werden. Schwerpunkt der Tagesordnung der siebten Sitzung bilden die erfolgten Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Verkehr, die Landschaftspflegerische Begleitplanung und ein Workshop zur Erarbeitung von Anschlussmöglichkeiten des zukünftigen Südschnellweges.

## TOP 2 – Aktueller Planungsstand

### **Thema**

*Außerhalb des Planungsdialogs eingebrachte Fragen  
Bericht zu den Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Verkehr  
Lärmsanierungen  
Verstärkungsmaßnahmen*

### **Referent/Sprecher**

*NLStBV*

### **Anlagen/Anhänge**

1. Lärmrasterkarten
2. Übersichtskarte zu geplanten Baumaßnahmen

### Außerhalb des Planungsdialogs eingebrachte Fragen

Aus dem Planungsdialog wurde in vorherigen Sitzungen der Wunsch geäußert, Fragen und Anregungen, die von außen an die Landesbehörde herangetragen werden, in den Sitzungen zu besprechen. Ein direkter Anlieger des SSWs wandte sich mit konkreten Fragen an die NLStBV. Da sich

der Planungsdialog bei seinen Treffen ebenfalls mit diesen Fragestellungen auseinandersetzt, wurde der Anwohner als Gast zur siebten Sitzung eingeladen.

Folgende Fragestellungen wurden im Planungsdialog diskutiert:

Mit Blick auf die ebenfalls begrenzte Lebensdauer der diversen Bahnbrücken wäre es aus fachlicher und technischer Sicht hilfreich, wenn der Tunnel auch die Bahnstrecke unterfahren würde.

*Antwort NLStBV: Zum jetzigen Zeitpunkt sieht die Deutsche Bahn keinen Bedarf, die Bahnbrücken zu erneuern. Eine Fortführung der Ausbaustrecke darüber hinaus wäre ohne Abriss der Bahnbrücken nicht sinnvoll. Mit einer Erweiterung des Tunnels würden die ohnehin hohen Kosten erheblich steigen. Es fehlt eine konkrete Veranlassung und andere vertretbare Alternativen stehen zur Verfügung. Das Ausbauende wird im Projekt so ausgebildet, dass im Falle einer künftigen Erneuerung der Bahnbrücken der Ausbau des Südschnellwegs bis zum Seelhorster Kreuz bei Bedarf sinnvoll fortgesetzt werden kann.*

In der letzten Sitzung wurden einige Referenzprojekte herangezogen wie z. B. der Hamburger Deckel oder ein Tunnel in Stuttgart. Wieso wurde der Düsseldorfer Rheinufertunnel nicht betrachtet? Der innerstädtische Anschluss des Tunnels konnte ermöglicht werden.

*Antwort NLStBV: Ein Erfahrungsaustausch mit Vertretern der Stadt Düsseldorf hat bereits stattgefunden und eine Vielzahl von deutschlandweit tätigen Büros arbeitet an diesem Projekt mit. Beispiele aus anderen Städten werden regelmäßig diskutiert. Wichtig zu berücksichtigen ist, dass der Südschnellweg, im Gegensatz zu dem Projekt in Düsseldorf, eine Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes ist. Es handelt sich demnach um ein Projekt des Bundes und nicht wie in Düsseldorf um ein städtisches Projekt. Aufgabe des Bundes ist es, eine durchgehende und leistungsfähige Bundesfernstraße zu planen, deren hauptsächliche Funktion die Gewährleistung einer überregionalen Verbindung darstellt. Auf- und Abfahrten im Tunnel stellen zudem grundsätzlich ein potenzielles Risiko dar und sollten möglichst vermieden bzw. auf ein Minimum reduziert werden.*

Wird die Möglichkeit mitbetrachtet, die Stadtbahnlinie im Bereich Fiedelerstraße und Döhrener Turm ebenfalls in einen Tunnel zu verlegen? Für die Bahnbrücke über die Hildesheimer Straße soll die Deutsche Bahn einen Ersatzneubau vorsehen, dies könnte bei der Bauplanung für einen späteren Stadtbahntunnel mitberücksichtigt werden.

*Antwort NLStBV: Über einer Verlegung der Stadtbahnlinie in einen Tunnel oder in eine Hochlage wurde mit der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) diskutiert. Bei einer Verschiebung der Stadtbahnlinie in eine Hoch- oder Tieflage sind entsprechende Auswirkungen z. B. auf die Lage und die barrierefreie Erschließung der Haltepunkte unvermeidlich. Als reine Folgemaßnahme des Projekts drängt sich eine Tieferlegung der Stadtbahnlinie nicht auf. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass eine Verlegung der Stadtbahn in einen Tunnel oder eine Hochlage nicht weiterverfolgt wird.*

*Nach hier vorliegendem Kenntnisstand ist mit dem Ausbau des S-Bahn- Haltepunktes Waldhausen kein Ersatzneubau, sondern vielmehr eine Verbreiterung des bestehenden Bauwerkes nach Norden verbunden. Auch hier befindet sich das Projektteam in Kontakt mit den zuständigen Stellen der Region Hannover, in deren Zuständigkeitsbereich sich die Planung des Ausbaus des S-Bahn- Haltepunktes befindet.*

*Allgemein bleibt festzuhalten: Der Bund darf innerhalb seines Zuständigkeitsbereichs planen und bauen (Bundesstraße B3 Südschnellweg). Eine Planung für alle Verkehrsträger durch den Bund als Veranlasser ist nicht zulässig.*

#### Bericht zu den Abstimmungen mit dem Bundesministerium für Verkehr

Die NLStBV stellt neu gewonnene Informationen und Erkenntnisse dem Planungsdialog vor.

Wesentliche Punkte aus den Abstimmungen zu den Alternativen mit dem BMVI, dem MW und der LHH:

- Ende letzten Jahres erhielt das Bundesverkehrsministerium Unterlagen zur Alternativenuntersuchung von der Landesbehörde. Anfang Februar fand ein Termin zwischen NLStBV und BMVI statt, um die Unterlagen bzw. die Ergebnisse zu besprechen und das weitere Vorgehen abzustimmen.
- Das Ministerium und die Landesbehörde müssen sämtliche ernsthaft in Betracht kommende Alternativen detailliert prüfen. Auch wenn einige Alternativen augenscheinlich z. B. aus städtebaulichen, lärmschutztechnischen oder eigentumsrechtlichen Gründen nur schwer um- bzw. durchsetzbar erscheinen, müssen diese zur Gewährleistung einer wirtschaftlichen und rechtssicheren Planung dennoch untersucht werden. Die konfliktträchtigen Alternativen wurden in der sechsten Sitzung tiefergehend behandelt. Die zentralen Faktoren sind im Protokoll vom 23.11.2016 nachzulesen.
- Im Westbereich folgt der BMVI der NLStBV, lediglich die Alternative W3 „bestandorientierter Ausbau“ vertiefend weiter zu betrachten. (Siehe Protokoll vom 23.11.2016 Anlage 1)
- Im Ostbereich sind die zentralen Argumente für die Abwägung einer Tunnel- oder Brückenalternative zwar umfangreich dargelegt. Der Bund ist jedoch zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet und muss dementsprechend Kriterien heranziehen können, die eine Lösung mit finanziellen Mehraufwendungen rechtfertigt.
- Ziel ist es, eine Einigung über die Vorzugsvariante im Sommer 2017 zu erreichen. Diese wird anschließend weiter planerisch ausgearbeitet. Bis dahin wird die Landesbehörde weitere Argumente ausarbeiten bzw. bereits vorgebrachte Aspekte vertiefen, die den Bund in die Lage versetzen sollen, die Entscheidung, einen Tunnel zu realisieren, mit zu tragen.

**Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion zum Vortrag:**

- ? Welche Argumente müssen vorgebracht werden, um nachvollziehbar die Brücke als Alternative für den weiteren Prozess ausschließen zu können?
- ! Antwort NLStBV: Sämtliche Akteure sollten im Rahmen Ihrer Möglichkeiten die Realisierung unterstützen, wenn Sie der Meinung sind, dass dies die sinnvollste Lösung ist. Dies kann in politischen Gremien, im Rahmen der Lobbyarbeit oder durch Ansprache der entsprechenden politischen Vertreter in Stadt, Land und Bund geschehen.
- ? Was ist die größte Sorge des Baulasträgers bei dem Bauvorhaben Südschnellweg?
- ! Antwort NLStBV: Die größte Sorge ist, dass der Südschnellweg in 2023 nicht mehr durchgängig befahrbar ist. Kommt es durch entsprechende umfangreiche Einwendungen zu Verzögerungen im Planfeststellungsverfahren, erhöht dies unmittelbar das Risiko, dass im Jahr 2023, nachdem das Bauwerk über die Hildesheimer Straße am Ende seiner Nutzungsdauer angelangt ist und nicht mehr befahren werden darf, keine alternative Verkehrsführung im Form eines Provisoriums zur Verfügung steht.
- ? Gibt es eine finanzielle Obergrenze, bis zu der der Bund bereit wäre, einen Tunnel zu finanzieren?
- ! Antwort NLStBV: Eine derartige Grenze oder ein Differenzbetrag zwischen Tunnel und Brücke, den der Bund akzeptieren würde, ist nicht vorhanden.
- ! Anregungen aus dem Teilnehmerkreis: Der Planungsdialog ist der einhelligen Meinung, dass eine Brücke nicht akzeptabel ist. Ein solches Bauwerk würde u.a. einen Sperrriegel zum Stadtteil Döhren darstellen, und hätte untragbare Lärmbelastigungen zur Folge. Eine Brückenalternative würde zu erheblichem Widerstand mit juristischen Konsequenzen führen, sodass das terminliche Projektziel nach Einschätzung des Planungsdialogs nicht eingehalten werden könnte. Aus Sicht der Anwohner ist auch auf der Ostseite der Hildesheimer Straße eine Überdeckelung des Südschnellwegs anzustreben, um die Lärm- und Schadstoffmissionen einzudämmen und insbesondere die Außenanlagen wieder nutzbar zu machen. Die derzeitige Lärm- und Schadstoffbelastung sei nach Einschätzung der Anwohner auf eine signifikant gestiegene Verkehrslast zurückzuführen und nicht weiter tolerierbar.

Baumaßnahmen am Südschnellweg:

Weiterhin geht die NLStBV auf die aktuell anstehenden Baugrunduntersuchungen, die im Dezember letzten Jahres begonnen wurden, ein. Die unmittelbar anstehenden Erkundungsmaßnahmen befinden sich in der Anlage 2. Hierzu teilte die NLStBV Handzettel aus, da diese Maßnahmen im Bereich der Willmerstraße am kommenden Wochenende im 24-Stunden-Betrieb durchgeführt werden. Nähere Informationen zu den Baugrunduntersuchungen können jederzeit auf der Webseite



der NLStBV abgerufen werden (siehe dazu [http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/b\\_3\\_suedschnellweg\\_hannover/ausbau-des-suedschnellwegs-b-3-in-hannover-127803.html](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/b_3_suedschnellweg_hannover/ausbau-des-suedschnellwegs-b-3-in-hannover-127803.html)).

Darüber hinaus läuft die Verstärkungsmaßnahme an der Brücke über die Hildesheimer Straße. Die Betonagearbeiten sind witterungsabhängig und können nur bei deutlichen Plusgraden im Bauteil durchgeführt werden. Es sind noch zwei Wochenenden zur Betonage vorgesehen, an denen das Bauwerk für den Verkehr gesperrt wird, bevor die Vorbereitungen für das Einziehen des Spannstahls und die eigentlichen Arbeiten zum Spannen erfolgen können. Zusammen mit Restarbeiten ist eine Fertigstellung der Verstärkungsmaßnahme im Sommer 2017 vorgesehen.

Auch die Bauwerke über die Leine und Leineflutmulde müssen verstärkt werden. Die Arbeiten dazu beginnen im Sommer 2017, werden jedoch nicht mit solch starken Einschränkungen wie an der Hildesheimer Straße einhergehen.

#### Lärmsanierungen:

Die freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen des Bundes wurden bereits in vergangenen Sitzungen tiefgehend erläutert. Aktuell finden Begehungen statt, die die baulichen Randbedingungen in den betroffenen Gebäuden mit einer rechnerischen Grenzwertüberschreitung untersuchen. Zuvor wurden Berechnungen durchgeführt, die den Anspruch auf eine Lärmsanierung ermitteln. Sogenannte Lärmrasterkarten stellen die Grenzwerte (57dba nachts) mit den Ergebnissen der Berechnungen für die betroffenen Straßenzüge dar (Siehe Anlage 1). Für jedes Gebäude werden mehrere Messpunkte für die Berechnung mit Algorithmen herangezogen. Eine rote Linie zeigt die errechneten Grenzwertüberschreitungen an. Aufgrund eines Hinweises eines Bewohners aus dem Planungsdialog konnten bei einer erneuten rechnerischen Überprüfung der Berechnungsergebnisse bisher fehlende Grenzwertüberschreitungen aufgedeckt werden, die im weiteren Fortgang bei den durchzuführenden Lärmsanierungsmaßnahmen Berücksichtigung finden werden.

#### **Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion:**

- ? *Warum wurden bei einigen Gebäuden in nächster Nähe zum Südschnellweg keine Grenzüberschreitungen festgestellt?*
- ! *Antwort NLStBV: Einige Gebäude in direkter Südschnellweg-Lage überschreiten die Grenzwerte nicht, da die Topografie und die bereits vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen in die Berechnung miteinfließen.*
- ? *Bei üblichen Berechnungen wird meist eine Fehlertoleranz berücksichtigt. Wie kann es sein, dass die Grenzwertüberschreitung als trennscharfe Linie abgebildet werden kann?*
- ! *Antwort NLStBV: Bei der algorithmischen Berechnung gibt es keine Fehlertoleranz. Ist der Grenzwert erreicht und nicht überschritten, werden die Betroffenen ebenfalls entschädigt.*
- ? *Wie lassen sich die Differenzen im Vergleich zum Schallimmissionsplan der Stadt Hannover erklären?*

- ! *Antwort NLStBV: Die Differenzen sind vermutlich auf eine unterschiedliche Rechengenauigkeit zurückzuführen. Hierzu wird sich die NLStBV mit der Stadt Hannover austauschen.*

#### Informationsplakat:

In der fünften Sitzung des Planungsdialogs wurde angeregt, ein Plakat mit Kontaktdaten der Behörde für Anwohner und Interessierte vor Ort anzubringen, damit diese sich mit ihren Fragen zu der Verstärkungsmaßnahme und der Planung des Neubaus direkt an die NLStBV wenden können. In der letzten Sitzung stellte ein Vertreter von team ewen (das Büro unterstützt die NLStBV im Bereich Öffentlichkeitsarbeit) einen ersten Entwurf vor, der sich aktuell in der finalen Abstimmung befindet.

Nota bene: Derweil befindet sich das Plakat in der Fertigstellung und die Newsletterfunktion ist eingerichtet. (Unter folgendem Link: [http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/newsletter\\_abonnieren/newsletter-abonnieren-150994.html](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/newsletter_abonnieren/newsletter-abonnieren-150994.html))

## **TOP 3 – Umweltuntersuchungen, Faktoren und Einflüsse**

### **Thema**

*Landschaftspflegerische Begleitplanung*

### **Referent/Sprecher**

*Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB, Landschaftsarchitekten*

### **Anlagen/Anhänge**

- 3. Präsentation zur landschaftspflegerischen Begleitplanung*

Der beauftragte Landschaftsarchitekt stellt dem Planungsdialog das Gutachter-Tandem vor und erläutert die Grundlagen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Siehe Anlage 3). Folgende Punkte wurden angesprochen:

- Das Aufgabengebiet des Projektteams gliedert sich in zwei Phasen.  
Phase 1: Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Gemäß des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) werden Schutzgüter (u.a. Mensch, Flora, Fauna, Landschaft, Boden, Wasser, Klima etc.) hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens erfasst und bewertet. Die Kartierung dient als Entscheidungsgrundlage für den Vorhabenträger und zur Öffentlichkeitsbeteiligung.
- Phase 2: Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP). Auf Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) werden erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft mit der Vorzugsvariante erfasst, bilanziert und bewertet. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffswirkungen (z. B. Bauflächen und Bauzeiten)



festgelegt. Im Zuge des LBPs werden zudem artenschutzrechtliche Maßnahmen festgelegt und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen konzipiert.

- Aktuell werden Gewässerquerungen und Wegverbindungen an der Leineflutbrücke, der Ihme und dem Hemminger Maschgraben untersucht. Als Leitarten werden u.a. Fledermäuse und Fischotter mitberücksichtigt. Dies hat beispielsweise Auswirkung auf die Höhenlage des SSWs.

### **Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion**

- ? *Werden Biber bei den Untersuchungen ebenfalls mitberücksichtigt?*
- ! *Antwort Gutachter: Biber wurden bisher nicht festgestellt, werden aber planerisch mitbedacht. Zudem sind Biber keine Art, die ein größeres Problem für das Vorhaben darstellt.*
- ? *Das Hauptaugenmerk liegt scheinbar auf dem westlichen Teil, warum wird der östliche Teil weniger betrachtet?*
- ! *Antwort Gutachter: Die Umweltverträglichkeitsstudie bezieht ebenfalls den Ostteil mit ein. In diesem Bereich bedient sich das Projektteam aus Gutachten zu anderen Schutzgütern (Lärm, Luftschadstoffe, Denkmalschutz, Städtebau). Der östliche Bereich ist überwiegend urbaner Raum.*
- ? *Werden Überlegungen zur Optimierung der Radverkehrswege werden miteinbezogen?*
- ! *Antwort NLStBV: Die Radverkehrswege wurden bereits bei dem Ideenwettbewerb mitberücksichtigt. Zudem wurde eine Bedarfsanalyse von der Region, der Stadt und dem Land in Auftrag gegeben. Es wird Potenzial erkannt, nun wird die finanzielle Zuständigkeit überprüft.*

Hinweis: Weitere Informationen befinden sich in der Präsentation (Anlage 3). Darüber hinaus wurden drei Mitglieder des Planungsdialogs eingeladen, am kommenden Scoping-Termin am 25.04.2017 im Haus der Region teilzunehmen. Der Scoping-Termin wird voraussichtlich in der zweiten Aprilhälfte stattfinden.

## TOP 4 – Workshop zu Anschlussstellen

### **Thema**

*Anschlussstellen des zukünftigen Südschnellwegs*

### **Referent/Sprecher**

*NLStBV*

*Teilnehmende*

### **Anlagen/Anhänge**

-

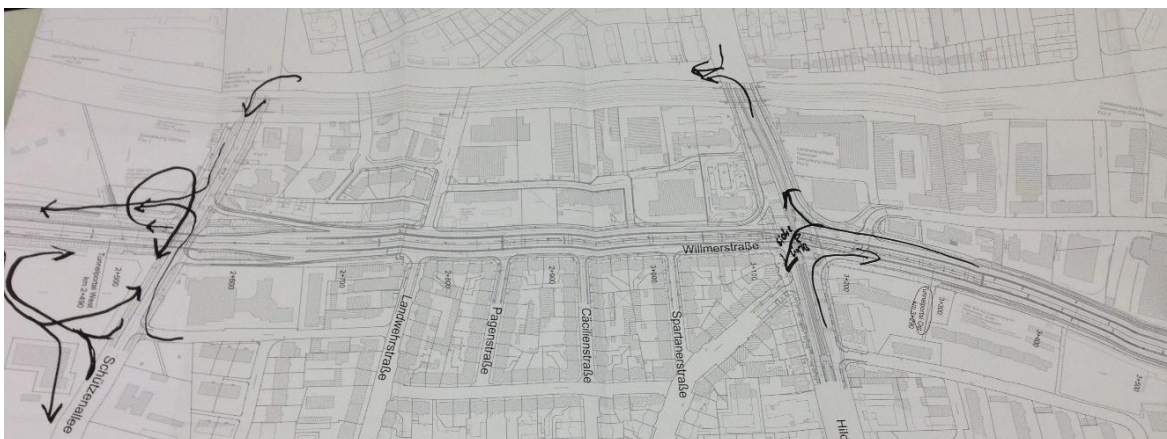
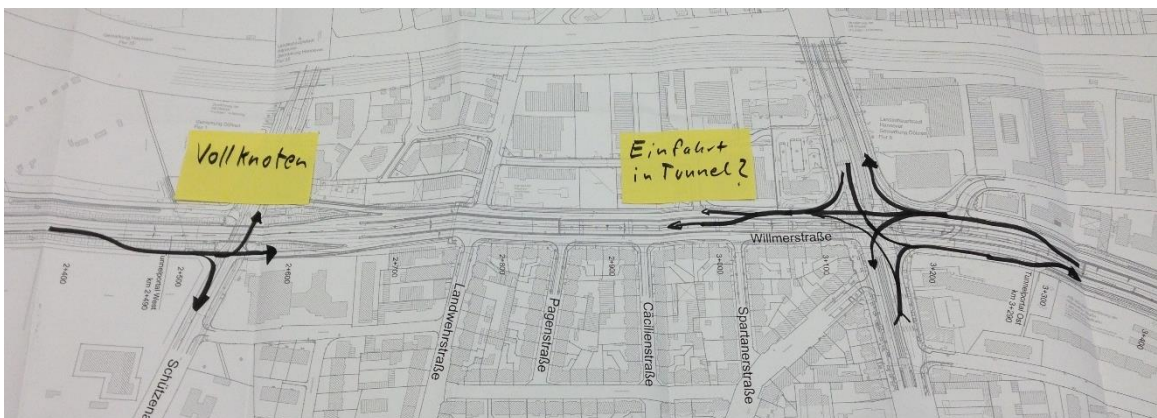
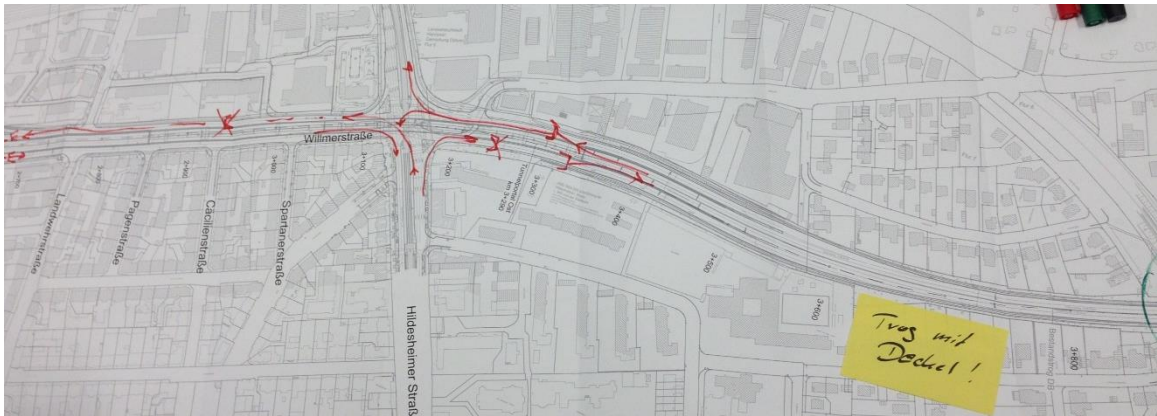
In fünf Gruppen erarbeitet der Planungsdialog Ideen für die zukünftigen Anschlussmöglichkeiten einer Tunnellösung aus. Dabei werden formale, planungstechnische und rechtliche Grenzen ausgeklammert, um kreative Ansätze frei zu entwickeln. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung der Sitzung wurden die Ergebnisse stark reduziert vorgestellt. Während der Bearbeitung unterstützen die Vertreter der NLStBV die Teilnehmenden tatkräftig und standen für Fragen zur Verfügung. Die gesammelten Ideen werden im Nachgang der Sitzung an die Landesbehörde übergeben. Aus jeder Gruppe wurde ein Ansprechpartner benannt, der für mögliche Fragen seitens der NLStBV zur Verfügung steht.

Im Vordergrund steht die Position der Tunnelportale westlich der Schützenallee und östlich der Hildesheimer Straße. Wichtig ist den Teilnehmenden bei ihren Überlegungen, dass die Lärmbelästigung eingegrenzt wird und die Knotenpunkte leistungsfähig bleiben. Insbesondere die Verteilung der Verkehre um die Wohngebiete und aus ihnen heraus (bspw. Zeißstraße) ist der Gruppe wichtig. Im Laufe der Überlegungen wurden jedoch auch Zwangspunkte ersichtlich, die nicht unmittelbar zu erkennen sind. So ist ein unterirdischer Anschluss der Hildesheimer Straße an einen Tunnel nur unter Berücksichtigung von Einfahrtsöffnungen zu realisieren, die eine Öffnung des Deckels auf mehreren hundert Metern Länge zur Folge hätten. Auch muss immer berücksichtigt werden, dass Verkehre, die von der Willmer Straße genommen werden, sich ihren Weg durch andere Wohngebiete suchen werden. Die NLStBV nimmt jedoch insgesamt viele Anregungen mit und übergibt die Pläne der Planungsgemeinschaft zur weiteren Prüfung. Die NLStBV bedankt sich für die Teilnahme und ist von dem Engagement der Mitglieder und der Detailtiefe vieler Überlegungen positiv überrascht.

Kreative Ansätze sind u.a.:

- ! Ein Vollknoten, der eine Abbiegung in jede Richtung ermöglicht.
- ! Eine Rampenlösung.
- ! Ein Trog mit Deckel bis zur Bahnunterführung, der eine Überführung des Südschnellwegs ermöglicht und den Lärmschutz der Einfamilienhausbebauung östlich der Hildesheimer Straße gewährleistet

- ! Ein unterirdischer Kreisel auf einer „Minus eins Ebene“ und ein durchgehender Tunnel auf einer „minus zwei Ebene“. Ein unterirdisches Verkehrssystem auf zwei Ebenen.





## TOP 5 – Pressemitteilung und nächster Termin

### Nächste Sitzung des Planungsdialogs

Das nächste gemeinsame Treffen wird am 26. April 2017 stattfinden. Mögliche Themeninhalte könnten sein: Bericht aus dem Scoping-Termin und Verkehrsbeziehung. Beginn der Sitzung bleibt bei 17.30 Uhr, der Ort wird noch bekannt gegeben.

Nota bene: Die Sitzung wird in den Räumen der Region Hannover stattfinden.

### Pressemitteilung

Der Planungsdialog einigt sich auf den Versand einer Pressemitteilung im Nachgang der Sitzung. Die zentralen Inhalte der Pressemitteilung werden mit Zustimmung des Gremiums von der Moderation in Abstimmung mit der NLStBV formuliert. Die Pressemitteilung wird nach der Sitzung durch die Moderation versandt (siehe Anhang 1).



## Feedback

Zum Abschluss bittet Herr Eggert jeden Teilnehmenden der Runde um ein Feedback zur Sitzung.

Antworten der befragten Teilnehmenden:

- Ein interessanter, lockerer und offener Austausch. Das Gremium konnte sich aktiv miteinbringen bei vielseitigen Themeninhalten.
- Der richtige Weg wird verfolgt, die weiteren Schritte werden interessant.
- Die Arbeitsatmosphäre ist vernünftig und angenehm.
- Die Zeit verging schnell und es hat Spaß gemacht.
- Erneut eine spannende Sitzung, nun wird es darauf ankommen, eine Mannschaft zusammenzutrommeln, die die Finanzierung eines Tunnels aktiv unterstützt.
- Besonders der Workshop hat Spaß gemacht – eine gelungene Veranstaltung.
- Die Grundstücke und die Flora und Fauna im östlichen Teil wurden vernachlässigt.
- Viele Informationen aus denen sich allmählich eine Rolle herauskristallisiert, in der man als Bürger zwar nicht entscheiden, aber mithelfen kann.

## Anhang 1

### Pressemitteilung des Planungsdialogs Südschnellweg

#### Planungsdialog Südschnellweg lehnt eine Brücke in Bestandslage ab

**Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) berichtete dem Planungsdialog vom aktuellen Abwägungsprozess. In der Runde sind sich die verschiedenen Akteure einig, dass eine Brücke für den zukünftigen Südschnellweg keine akzeptable Alternative darstellt. Für die anstehenden Planungen zum künftigen Anschlusskonzept der präferierten Tunnellösung erarbeitete das Gremium zahlreiche konkrete Ideen.**

Am Donnerstag, den 16.02.2017, kam der Planungsdialog zu seiner siebten Sitzung in der Zentrale der NLStBV zusammen. Das Gremium informierte sich über den aktuellen Planungsstand und anstehende Baumaßnahmen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer warfen erneut einen Blick in die Werkstatt der Behörde, der beauftragten Gutachter und ihren intensiven Abwägungsprozessen. Digitale Visualisierungen ließen den Kreis zum ersten Mal erahnen, wie planerische Theorie am Ende aussehen könnte. Im Vordergrund der Sitzung standen jedoch die gemeinsamen Abstimmungen vom Bundesverkehrsministerium und der NLStBV. Der Planungsdialog wurde ausführlich informiert und brachte sich aktiv in die Überlegungen zu der Brücken- und Tunnelalternative ein. Dabei unterstrichen die Mitglieder erneut Ihre Präferenz für eine Tunnellösung, mit verschiedenen Argumenten. Sie forderten die Landesbehörde auf, alles dafür zu tun, um die Brückenvariante in Bestandslage früh ausschließen zu können. Die NLStBV zeigte Verständnis für diese Position. Mit neuen Erkenntnissen ist allerdings vor dem Spätsommer nicht zu rechnen.

Darüber hinaus gab die Gruppe „Freiraumplanung“ den Anwesenden einen ersten Überblick über die Grundlagen der Umweltuntersuchungen, ihren Faktoren und Einflüssen. Für den nächsten formellen Termin, zur Festlegung des Untersuchungsrahmens, entsendet der Planungsdialog drei Mitglieder, die an der Ganztagesitzung teilnehmen werden.

Außerdem erarbeitete das Gremium mit großem Engagement und Kreativität Ideen für mögliche Zu- und Abfahrten, für das Anschlusskonzept der präferierten Tunnellösung. Sämtliche Ergebnisse nimmt die Landesbehörde für die anstehenden Planungen und Abwägungen mit.

In der nächsten Sitzung im April wird sich das Gremium näher mit der Thematik Verkehr auseinandersetzen. Daneben wurden zahlreiche Themen zur weiteren Bearbeitung gesammelt.

Der von der NLStBV initiierte Planungsdialog begleitet die Planung zum Ausbau des Südschnellwegs. Im Planungsdialog arbeiten rund 37 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus unterschiedlichen Verbänden, Vereinen, Politik und Wirtschaft sowie Anwohner aus der Umgebung. Der Planungsdialog tagt nicht öffentlich und versteht sich als beratendes Gremium, das Hinweise gibt, Fragen stellt und neue Sachverhalte und Ideen einbringt. Zudem dient der Planungsdialog als Plattform, um aus verschiedenen Perspektiven Argumente und Fragen auszutauschen. Er begleitet den Prozess des Ausbaus des Südschnellwegs als Ergänzung zu den formellen Verfahren und wurde bewusst zu einem frühen Zeitpunkt ins Leben gerufen.

## **Anlagen**

**Anlage 1:** Lärmrasterkarten und Karten schalltechnischer Untersuchungen

**Anlage 2:** Übersichtskarte zu geplanten Baumaßnahmen

**Anlage 3:** Präsentation zur landschaftspflegerischen Begleitplanung