

B3 Ausbau Südschnellweg

Verkehrs-, stadt- und freiraumplanerischer Ideenwettbewerb



VERANLASSUNG

Die Brückenbauwerke des Südschnellweges vom Landwehrkreisel bis östlich der Hildesheimer Straße sind rechnerisch nicht mehr tragfähig und müssen bis zum Jahr 2023 ersetzt werden. Ferner genügen die Querschnitte mit Breiten zwischen 12 m im Bereich zwischen den Bahnbauwerken und der Schützenallee und 15 m im weiteren Verlauf bis zum Landwehrkreisel nicht der Anforderungen einer Stadtautobahn, die in den Richtlinien für Autobahnen (RAA) mit Stand 2008 definiert sind.

Durch den erforderlichen Ausbau des Südschnellweges im Abschnitt zwischen dem Landwehrkreisel im Westen und der Eisenbahnunterführung im Osten ergibt sich die einmalige Chance, die stadträumliche Situation zu verbessern und einen landschafts- und stadtvorbildenden Ausbau umzusetzen.

Ziel der vorgeschlagenen Intervention ist es, die notwendigen verkehrlichen Maßnahmen in ein neues, zukunftsorientiertes Stadtraumgefüge zu integrieren. Dabei werden bestehende räumliche Barrieren aufgelöst und es entsteht ein neuer urbaner Stadtbaukasten im Spannungsfeld unterschiedlicher Mobilitätsarten und den Infrastrukturen.

ANFORDERUNGEN AN DEN SÜDSCHNELLWEG

Der Südschnellweg vereint im betrachteten Streckenabschnitt die Bundesstraßen B3, B6 und B65, die jeweils aus raumordnerischer Sicht der Verbindungsfunktionsstufe II und damit der Straßenkategorie AS II gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) zuzuordnen sind. Aufgrund der Lage innerhalb bebauter Gebiete und der besonderen Funktion als Tangenterring um Hannover wird eine Zuordnung zu der Entwurfsklasse EKA 3 gemäß den RAA als angemessen betrachtet.

VARIANTENUNTERSUCHUNG

Für die Variantenuntersuchung wurde der Südschnellweg in die beiden Abschnitte westlich und östlich der Leine unterteilt. Westlich der Leine drängen sich keine ernst zu nehmenden grundsätzlichen Alternativen zum Ausbau in heutiger Lage und Höhe auf. Der Lageplan wird im Wesentlichen durch die mögliche Durchführung der Baumaßnahme bestimmt. Die nördliche Richtungsfahrbahn wird im ersten Schritt so nah wie möglich an die vorhandene Fahrbahn herangebaut. Im zweiten Schritt wird der gesamte Verkehr auf die nördliche Richtungsfahrbahn geleitet und die südliche Richtungsfahrbahn kann neu- bzw. ausgebaut werden. Östliche der Leine wurden vier grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten untersucht (s. Erläuterungstext).

VERKEHRSLICHE ASPEKTE

Der Südschnellweg wird westlich der Schützenallee in nördlicher Richtung zu einem RQ 25 ausgebaut. Die Brückenbauwerke werden durch jeweils zwei getrennte Bauwerke unter Berücksichtigung des „Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ ersetzt.

Zwischen der Schützenallee und der Hildesheimer Straße werden die Achsen der beiden Brückenbauwerke gespreizt, um innenliegende Rampen schaffen zu können (Linkseinfahrten und Linksausfahrten) und um die Dominanz des Bauwerkes zu reduzieren. Die Rampen werden analog zur heutigen Situation östlich der Hildesheimer Straße aber in Zukunft nicht östlich sondern westlich der Schützenallee geführt. Dies hat den großen Vorteil, dass der Bereich zwischen der Schützenallee und der Hildesheimer Straße frei von Rampen geführt werden kann und alle Wegebeziehungen unterhalb des Brückenbauwerkes offen bleiben. Der Knotenpunkt an der Schützenallee muss nun etwas mehr Verkehr verkraften, was aber nach Ziffer 5.3 problemlos möglich ist.

Als Querschnitt wird ein Sonderquerschnitt in Anlehnung an den RQ 25 vorgeschlagen. Anstatt der üblichen 9,75 m breiten Richtungsfahrbahn sollte diese mit breiterem Seitenstreifen in 11,00 m Breite ausgeführt werden. Dies hätte den Vorteil, dass der Querschnitt zu einem RQ 31,5 ohne Seitenstreifen ummarkiert werden könnte, so dass bei dem geplanten sechsstreifigen Ausbau die Brückenbauwerke weiter verwendet werden können. Auf den knotenpunktfreien Streckenabschnitten könnte dann ein Seitenstreifen oder Nothaltebuchten ergänzt werden. Ferner könnte als Zwischenstufe der Südschnellweg ohne Ausbaumaßnahmen mit einer temporären Seitenstreifenfreigabe ausgestattet werden. Die würde vor allem dann interessant, wenn aufgrund des geplanten achtstreifigen Ausbaus der A2 temporär mit deutlich höheren Verkehrsbelastungen gerechnet werden muss.



