



Planungsdialog Südschnellweg

3. Sitzung am 21.04.2016

Ergebnisprotokoll



Tagesordnung

UHRZEIT	PROGRAMMPUNKT	SPRECHER
17.00 UHR	Top 1 – Begrüßung <ul style="list-style-type: none"> • Begrüßung durch IFOK • Vorstellung der Tagesordnung 	<i>IFOK</i>
17:15 UHR	Top 2 – Rückblick auf den Ideenwettbewerb und aktueller Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> • Zusammenfassung der Themen mit Verortung auf einem Luftbild des Südschnellweges • Projektvorstellung und aktueller Stand der Planungen durch die NLSStBV <p style="text-align: center;">Pause</p>	<i>IFOK</i> <i>Teilnehmende</i> <i>NLSStBV</i>
18:15 UHR	Top 3 – Vortrag: Rechtliche Grundlagen der Planung <ul style="list-style-type: none"> • Redeker Sellner Dahs • Landeshauptstadt Hannover – Perspektive der Stadt 	<i>Redeker, Sellner, Dahs</i> <i>Landeshauptstadt Hannover (LHH)</i> <i>Teilnehmende</i>
19:40 UHR	TOP 4 – Pressemitteilung und nächster Termin, Schlusswort <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der Eckpunkte für die Pressemitteilung • Ausblick auf die nächste Sitzung 	<i>IFOK</i> <i>Teilnehmende</i>
20:00 UHR	Ende der Veranstaltung	

TOP 1 – Begrüßung

Thema

Begrüßung der Teilnehmenden

Anlagen

Bühnenpräsentation

Ralf Eggert heißt die Teilnehmenden zum 3. Planungsdialog herzlich willkommen und bedankt sich bei dem Gastgeber Herrn Hofmann von der meravis Wohnungsbau- und Immobilien GmbH für die Bereitstellung der Räumlichkeiten. Unter den anwesenden Gästen befinden sich Frau Caspers und Herr Korff, Frau Grützmacher von Schüßler Plan, Herr Ilgner von team ewen, Frau Pott von der NLStBV und Herr Rotschuh von der NLStBV. Als geladene Referenten begrüßt Herr Eggert Frau Dr. von Landwüst von der Kanzlei Redeker Sellner Dahs und Herrn Ebeling von der Landeshauptstadt Hannover aus dem Fachbereich Tiefbau.

Anschließend heißt Herr Hofmann den Teilnehmerkreis herzlich willkommen und stellt die meravis Wohnungsbau- und Immobilien GmbH vor.

Herr Eggert stellt die Tagesordnung für die 3. Sitzung des Planungsdialogs vor und weist auf die Vorgehensweise der Protokollveröffentlichung hin. Das Protokoll zur letzten Sitzung konnte bisher noch nicht veröffentlicht werden, da eine nachweisbare Zustimmung des Gremiums explizit zur Veröffentlichung der Fotos erfolgen müsste, um einen rechtssicheren Weg zu gehen. Auf Anfrage via E-Mail sind keine Einwände von den Teilnehmenden eingegangen, für das weitere Vorgehen schlägt die Moderation einen entsprechenden Passus für das Nutzungsrecht der Fotos in den Grundsätzen der Zusammenarbeit vor. Das Gremium stimmte dem Vorschlag zu, folgender Absatz wird in die Grundsätze mit aufgenommen.

- *Die ordentlichen Mitglieder und die Gäste des Planungsdialogs erklären ihr Einverständnis zur Erstellung von Bildaufnahmen ihrer Personen im Rahmen von Veranstaltungen des Planungsdialogs sowie zur Verwendung und Veröffentlichung solcher Bildnisse zum Zwecke der öffentlichen Berichterstattung.*

Ralf Eggert führt aus, dass die NLStBV verschiedene Stellungnahmen und Anregungen von außen erreichen. Für die Zukunft würde es sich empfehlen, vorwiegend Stellungnahmen in den Planungsdialog hineinzutragen, die für den PD neue Aspekte aufwerfen und beleuchten.

Anregung aus dem Teilnehmerkreis:

- ? *Wie viele Anfragen werden in einem Monat ca. eingereicht?*

- ! *Antwort NLStBV: Im Moment sind die Anregungen, die an uns herangetragen werden noch recht überschaubar. Derzeit werden zwei Anfragen bearbeitet.*

Ein Mitglied des PD's schlägt vor, die begrenzte Anzahl an Stellungnahmen, auch wenn sie bereits diskutierte Punkte aufgreifen, an den Verteiler des PD's zu senden. Es sei wichtig, dass externe Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern vom PD berücksichtigt werden oder zumindest wahrgenommen werden. Herr Tacke schlägt vor, interessante Themen herauszufiltern und diese gesammelt an den Teilnehmerkreis weiterzuleiten. Die Moderation fügt hinzu, dass nicht einzelne E-Mails versendet werden, sondern die Anfragen gesammelt gemeinsam mit der Agenda an den Verteiler verschickt werden. Weiterhin bietet Frau Fundheller an, dass die NLStBV diese Funktion übernehmen kann und die Informationen in den PD transportiert. Bis zur nächsten Sitzung wird dem Gremium dazu ein Vorschlag unterbreitet.

Dieser Thematik schließt Ralf Eggert die Frage an, welche Punkte die Mitglieder bisher aus ihrem Umfeld bspw. von Nachbarn und Bekannten zu der eigenen Teilnahme am PD mitgenommen haben.

Äußerungen aus dem Teilnehmerkreis:

- Über die Prämierung der Tunnelvariante sei die Mehrheit erfreut.
- Für die betroffenen Anwohner des hinteren Bereichs bis zur Bahnstrecke, der in der Vorplanung und auch in der Ausschreibung aus subjektiver Sicht komplett unberücksichtigt geblieben ist, sind folgende Themen von besonderer Wichtigkeit: die Länge des Tunnels, Feinstaub- und Lärmemissionen sowie die Lebensqualität im Allgemeinen

TOP 2 – Rückblick auf den Ideenwettbewerb und aktueller Planungsstand

Thema

*Themenzusammenfassung des Ideenwettbewerbs
Planungsstand*

Anlagen

Präsentation zur Projektvorstellung

Die Moderation stellt die gesammelten Themen aus der letzten Sitzung mit Hilfe eines Luftbildes des Südschnellweges vor und bittet die Teilnehmenden, die Sammlung zu ergänzen und bei Bedarf zu erweitern.

Zusammenfassung der Themen



- Tunnellösung wird bevorzugt
- Schutzgut Mensch – Feinstaubemissionen
- Schutzgut Mensch – Lärmemissionen
- Bauphase- Lärm-, und Feinstaubemissionen, Verkehrsführung
- Eingriffe in den Naturhaushalt und die Landschaft
- Hochwasserschutz
- Angalmöglichkeiten beachten
- Querschnittsbreite
- Fahrradwege
- Verzicht auf einen Anschluss der Schützenallee
- Leistungsfähigkeit
- Verkehrsberuhigung von Anrainerstraßen
- Verkehrszahlen
- Bevorrechtigung des ÖPNV's beeinträchtigt den Verkehrsablauf auf der Hildesheimer Str.
- Berücksichtigung S-Bahn Haltestelle
- Östlicher Bereich der Hildesheimer Str. überwiegend vernachlässigt
- Stadtbahntrasse unterirdisch verlegen
- Verlust von Eigentum
- Geplanter Park bietet städtebauliche Aufwertung (Planungsentwurf 1006)
- Länge des Tunnels

Kurzvortrag zum aktuellen Planungstand

Seit der letzten Sitzung hat sich die NLStBV in einem Arbeitskreis erneut alle eingereichten Planentwürfe angesehen und intensiv diskutiert. Die Entwürfe wurden ausgiebig auf wertvolle Inhalte im Hinblick z.B. auf das Verkehrskonzept, die Bauablaufplanung, den Hochwasserschutz, den Lärmschutz, den Landschaftsschutz sowie auf weitere Aspekte geprüft, die in den weiteren Entscheidungsprozess mitgetragen werden sollen. Im Ergebnis hat sich bestätigt, dass es sich bei den prämierten Ideen um die besten Konzepte handelt. Gute Ansätze anderer Arbeiten sind in diesen bereits enthalten. Lediglich die Fortführung eines etwaigen Lärmschutztunnels bis zu den Bahnunterführungen (Arbeit 1011) ist eine Teilidee, die nicht von den prämierten Ideen abgedeckt wird, die jedoch zu untersuchen ist.

Diese Analyse zeigt, dass die Landesbehörde den Ideenwettbewerb sehr ernst genommen und auch ausgeschiedene Entwürfe genauestens überprüft hat.

In Abbildung 4 und Abbildung 5 ist dargestellt, welche grundlegend verschiedenen Alternativen im Rahmen des Ideenwettbewerbs erarbeitet wurden und welche Alternativen im weiteren Planungsprozess untersucht werden. Untersucht werden muss dabei auch eine Brücke als Ersatzneubau in vorhandener Lage. Dies ist erforderlich, um darzulegen, dass z.B. eine Tunnelvariante unter ganzheitlichen Gesichtspunkten die vorzugswürdige Lösung ist

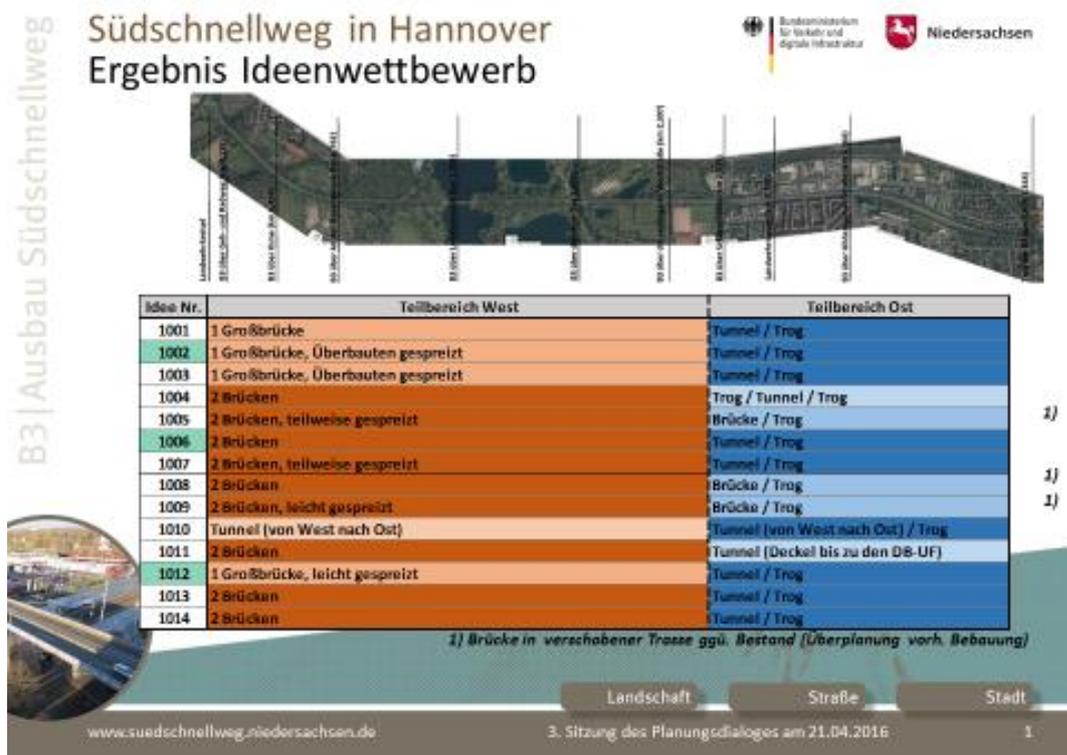
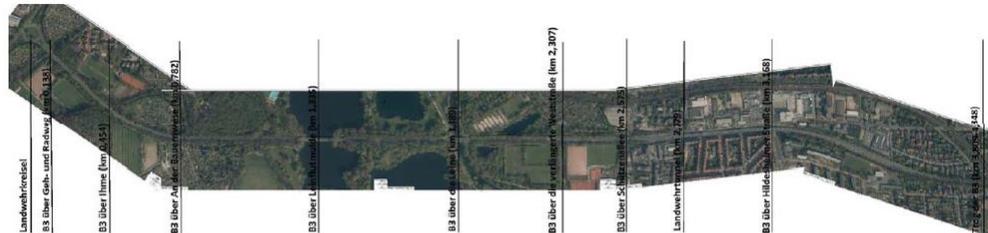


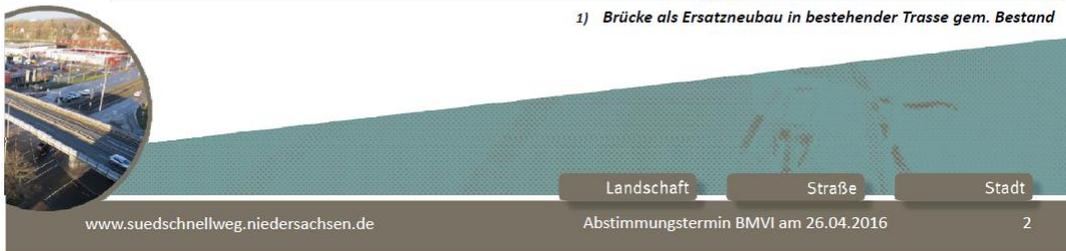
Abbildung 1 Ergebnisse des Ideenwettbewerbes im West- und Ostteilbereich

Ideenwettbewerb Bündelung der Ideen



Teilbereich West	Gelenkpunkt	Teilbereich Ost
2 Brücken	X	Tunnel
1 Großbrücke		Trog / Tunnel
Tunnel (von West nach Ost)		Tunnel (von West nach Ost)
		Brücke ¹⁾

1) Brücke als Ersatzneubau in bestehender Trasse gem. Bestand



www.suedschnellweg.niedersachsen.de

Abstimmungstermin BMVI am 26.04.2016

2

Abbildung 2 Bündelung der Ideen in West- und Ostteilbereich

Aktuell führt die NLStBV ein umfangreiches Vergabeverfahren durch, um ein geeignetes Ingenieurbüro für die detaillierte Planung der Maßnahme zu finden. Parallel dazu werden Gutachter für die Bereiche: Baugrund, Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe), Bauablaufplanung, Verkehr, etc. gesucht. Ab Juli können dann gemeinsam mit dem Ingenieurbüro und den Gutachtern weitere Schritte im Planungsprozess folgen. Die NLStBV weist auf den Entscheidungsprozess hin und erklärt noch einmal die einzelnen Entscheidungsprozesse. Ende 2016 soll in Abstimmung mit dem BMVI entschieden werden, ob einer Tunnellösung tatsächlich der Vorzug gegeben werden soll. Danach wird es bis zur 2. Jahreshälfte 2017 darum gehen, diese grundsätzliche Alternative im Rahmen einer Variantenbetrachtung zu konkretisieren (z.B. ggf. exakte Länge und Lage eines Lärmschutztunnels, Anbindung des städtischen Straßennetzes, Art der Gewässerüberführung im Landschaftsschutzgebiet, etc.).

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion zum Vortrag:

- ? Was wird im Zuge des Ausbaus des Südschnellweges mit unserer Immobilie in unmittelbarer Nähe während der Bauphase und nach Fertigstellung in Hinblick auf potenziellen Werteverlust passieren?

- ! *Antwort NLStBV: Wir befinden uns noch in einer sehr groben und abstrakten Phase. Erst wenn deutlich wird, in welche Richtung sich die Planung entwickelt, können die Auswirkungen abgeschätzt werden. Der Ideenwettbewerb hat Ergebnisse zu städtebaulichen Entwicklungen hervorgebracht, die in der Auslobung nicht abgefragt worden sind. Offene Fragen können an dieser Stelle an die Kanzlei Redeker Sellner Dahs und die Stadt Hannover gestellt werden.*
- ? *Inwieweit beeinflussen sich die Baumaßnahmen von dem Ausbau des Südschnellweges und des S-Bahnhofs Waldhausen? Ist ein paralleler Aus- und Neubau in Form einer Großbaustelle vorteilhaft, oder sollten diese eher nacheinander erfolgen?*
- ! *Antwort NLStBV: Die Landesbehörde steht mit der planenden Region und der Deutschen Bahn in direktem Kontakt, sodass beide Seiten über den aktuellen Planungsstand informiert sind. Die genauen Baumaßnahmen können in dem aktuellen Planungsstand noch nicht abgesehen werden. Es ist natürlich sehr wichtig, dass nicht gegeneinander geplant wird und wir gemeinsam die Entwicklungen im Blick behalten. Zudem besteht bei dem Ausbau eine große zeitliche Restriktion. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich der Zustand der Bauwerke nicht verbessern wird. D.h., dass die bauliche Umsetzung des Projektes Südschnellweg nicht beliebig auf die Fertigstellung des S-Bahn-Haltespunktes warten kann. Sollte es zu Überschneidungen kommen, muss gemeinsam abgestimmt werden, wie die Auswirkungen in einem möglichst reduzierten Zeitraum geringgehalten werden können. Ein Verkehrsgutachter ist in den Planungen mit eingebunden. Ablaufplanungen und bauzeitliche Verkehrsführungen nehmen einen großen Part in der Objektplanung für die Verkehrsanlagen und Brückenbauwerke ein und bedingen unmittelbar auch die Lösungsfindung. Ohne Einschränkungen wird eine Umsetzung jedoch nicht möglich sein.*
- ! *Antwort Stadt Hannover: Bei der Betrachtung ob ein zeitlich paralleler oder versetzter Bau vorteilhafter ist, ist in der Regel eine zeitliche Entzerrung der bessere Weg. Insbesondere bei einem parallelen Bau ist die Betrachtung der Verlagerung der Verkehrsströme entscheidend – welche Verkehrsbeziehungen würden entfallen und wo würden die künftigen Verkehre abfließen. Umso größer der Eingriff in das Straßennetz ist, umso größer ist die Belastung für die umliegenden Straßen.*

Ralf Eggert fasst zusammen und weist daraufhin, dass über einige Punkte wie über die Verkehrsführung und die einzelnen Bauphasen erst dann fundiert gesprochen werden kann, wenn diese Themen von der NLStBV behandelt werden und mehr Informationen vorliegen. Bei anderen übergeordneten Themen hingegen, wie z.B. Lärm- und Feinstaubemissionen, würde es sich anbieten, ein Grundwissen anzueignen, bevor das Thema virulent wird. Dies würde einen Einstieg in die Diskussion erleichtern. Die Themen auf der Karte werden vorerst in der Form festgehalten, stellen jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit dar.

TOP 3 – Vortrag: Rechtliche Grundlagen der Planung

Thema

Rechtliche Grundlagen der Planung

Anlagen

Präsentation zu den rechtlichen Grundlagen der Planung

Die Kanzlei Redeker Sellner Dahs wurde von der NLStBV mit der Projektrechtsberatung beauftragt. Frau Dr. von Landwüst ist im Beratungsteam der Kanzlei zuständig für Fragestellungen des öffentlichen Planungsrechts. Straßenbauvorhaben und insbesondere der Ausbau des Südschnellweges berühren neben der technischen Dimension auch viele rechtliche Aspekte.

Zuständigkeiten nach Bundesfernstraßengesetz:

Der Südschnellweg ist eine Bundesstraße und fällt demnach unter das Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Gem. § 17 FStrG darf eine Bundesfernstraße nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist (Planfeststellung). Das umfassende Genehmigungsverfahren endet mit einem Planfeststellungsbeschluss der jeweiligen Genehmigungsbehörde (Planfeststellungsbehörde). Die zuständige Planfeststellungsbehörde ist die Region Hannover.

Die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist für die Jahre 2020 und 2021 vorgesehen.

Die Bundesländer verwalten die Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Auftrag des Bundes (sog. Auftragsverwaltung). Infolgedessen ist für die Planung und den Ausbau des Südschnellweges die NLStBV als Vorhabenträger beauftragt und zuständig. Sämtliche städtebaulichen Planungen, die nicht unmittelbar in Zusammenhang mit der Straße stehen, sind von der Landeshauptstadt Hannover durchzuführen. Die städtebaulichen Entwicklungen in den Planentwürfen des Ideenwettbewerbs liegen somit außerhalb der Zuständigkeit des Vorhabenträgers (NLStBV). Aufgrund der innerstädtischen Lage des Südschnellweges sind die Straßenplanung und die städtebaulichen Planungen zwischen der NLStBV, der Stadt Hannover und den Bürgern eng abzustimmen.

Kurze Erläuterung der städtischen Perspektive und Rolle in dem Planungsprozess:

Im gesamten Planungsprozess ist die Stadt intensiv beteiligt, vornehmlich bedingt durch die Lage des Südschnellweges im städtischen Bereich und die Ersetzung und Erneuerung einer Verkehrsanlage. Hierbei hat die Stadt besonderes Interesse daran, dass die Straßen und Knotenpunkte in Zukunft leistungsfähig bleiben. Weiterhin beschäftigt sich die Stadt mit städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten vorrangig im nördlichen Bereich des Südschnellweges östlich der Hildesheimer Straße. Die Stadt ist beteiligt an der Mit-Begleitung des Planungsprozesses der Verkehrsanlage und zum anderen an dem Umgang mit dem städtebaulichen Potential im nördlichen Bereich.

Beteiligungsmöglichkeiten:

Frau Dr. von Landwüst führt ihren Vortrag zu den rechtlichen Grundlagen der Planung fort und beginnt mit den Beteiligungsmöglichkeiten außerhalb und innerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Ein wichtiges Ziel im Planungsprozess ist die frühe Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Betroffenen und Interessensgruppen zur Schaffung von Transparenz und Akzeptanz. Dies ist auch ein Grund des heutigen Treffens und des ins Leben gerufenen Planungsdialogs. Eine rechtliche Verpflichtung für die informelle Beteiligung besteht seitens des Vorhabenträgers nicht. Weitere Transparenz wird geschaffen durch die kontinuierliche Veröffentlichung von Informationen, die für den Ausbau des Südschnellwegs unter folgendem Link zu Verfügung stehen: www.suedschnellweg.niedersachsen.de.

Im Anschluss stellt Frau Dr. von Landwüst die Beteiligungsmöglichkeiten innerhalb des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 17a FStrG i.V.m. §§ 73 ff. VwVfG dem Gremium vor. Hauptelement dieser Beteiligung ist die Möglichkeit, durch Einsicht in die Planunterlagen eigene Betroffenheiten zu erkennen und Stellungnahmen seitens der betroffenen Bürger, Träger öffentlicher Belange (TÖB) und betroffenen Behörden einreichen zu können. Die Planunterlagen müssen öffentlich für einen Monat ausgelegt werden. Der Ort der Auslegung wird vorher bekanntgegeben und ist für Jeden zugänglich. Sollte sich für einen Anwohner bzw. Bürger nach Prüfung der Dokumente herausstellen, dass er persönlich betroffen ist oder aus seiner Sicht bestimmte Belange nicht berücksichtigt worden sind, kann er Einwendungen erheben, die bei der Anhörungsbehörde einzureichen sind. Der Einwender muss schriftlich darlegen, warum er Bedenken gegen die Planung hat und welche Aspekte er geltend macht.

Die Region Hannover sammelt und prüft diese Einwendungen und Stellungnahmen und reicht sie an die Landesbehörde zur Stellungnahme weiter. Infolge der Einwendungen und Stellungnahmen kann es zu einer Änderung der Planung kommen, je nachdem, ob der Einwand berechtigt ist.

Erörterungstermin:

Der nächste förmliche Schritt im Genehmigungsverfahren ist der Erörterungstermin. Jeder, der eine Einwendung erhoben hat, hat ein Recht auf Teilnahme am Erörterungstermin. Die Region Hannover als zuständige Behörde leitet diesen Termin und führt gemeinsam mit der NLStBV eine offene Diskussion über die Einwendungen und Stellungnahmen. Ziel dieses Termins ist, offene Fragen zu diskutieren, Missverständnisse auszuräumen und gegenläufige Interessen möglichst zu befrieden. Die Befriedungsfunktion ist eine Idealvorstellung des Gesetzgebers, die in der Planungspraxis häufig nicht erreicht wird.

Mit Hilfe des Planungsdialogs können verschiedene Interessen und Aspekte frühzeitig aufgenommen und geprüft, sowie seitens des Vorhabenträgers Verständnis für die Planungsentscheidung geweckt werden.

Elementarer Grundsatz der Planfeststellung ist das sog. Abwägungsgebot, welches besagt, dass die betroffenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht in der

Planung abzuwägen sind. Hierbei sind viele Faktoren, wie z.B. Hochwasserschutz, Schutz vor Lärm- und Feinstaubemissionen, Naturschutz, verkehrliche und finanzielle Aspekte, aber auch das Eigentum, zu berücksichtigen und müssen abgewogen werden. Die Planungshoheit liegt bei dem Vorhabenträger bzw. der Genehmigungsbehörde unter Einhaltung der einschlägigen rechtlichen Anforderungen.

Lärm-, Natur- und Umweltschutz:

Hinsichtlich des Lärmschutzes wird betont, dass keine Momentaufnahmen in Form von Messungen erfolgen, sondern Berechnungen für jeden Immissionsort den Beurteilungspegel für den Tag- und Nachtzeitraum festlegen. Liegen die entsprechenden Voraussetzungen vor (wesentliche Änderung der Straße z.B. durch einen erheblichen baulichen Eingriff und eine darauf zurück zu führende Erhöhung des Beurteilungspegels gem. §1 Abs. 2 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) besteht ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Diese Maßnahmen werden nach aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen unterschieden.

Aktive Maßnahmen wirken am Entstehungsort, z.B.:

- Lärmindernde Straßendeckschichten
- Lärmschutzwälle und -wände
- Einschnitts- und Troglagen
- Teil- und Vollabdeckungen (Tunnel)

Passive Maßnahmen wirken am Immissionsort, z.B.:

- Lärmschutzfenster und -türen
- Dämmung der Außenwände und Dächer
- Einbau von schallgedämmten Wandlüftern

Ein weiterer Belang ist zudem der Natur- und Umweltschutz. Bei dem Ausbau des Südschnellweges betrifft dies eher den westlichen Bereich, die Leineau und auch den Bereich Ricklingen. Sehr frühzeitig sind hier bereits umfangreiche Untersuchungen anzustellen, wie beispielsweise die Kartierung der Flora und Fauna (erfolgt derzeit) und die Ermittlung der zu erwarteten Eingriffe in Natur und Landschaft.

Eigentum Dritter:

Die Landesbehörde ist berechtigt, in das Eigentum Dritter im Zuge der Maßnahme einzugreifen. Frau Dr. von Landwüst führt jedoch aus, dass nach Möglichkeit die Inanspruchnahme von Eigentum Dritter auf ein Minimum reduziert wird oder ganz vermieden werden muss. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar eine enteignungsrechtliche Vorwirkung, jedoch geht das Eigentum nicht automatisch auf den Vorhabenträger (die NLStBV) über. Idealerweise einigt sich die Landesbehörde mit dem Eigentümer und kauft das Grundstück (oder eine Teilfläche eines Grundstücks)

ab. Sollte keine Einigung erzielt werden, folgt nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens ein Enteignungs- und Entschädigungsverfahren. Im Planfeststellungsbeschluss werden keine Entschädigungen geregelt, dies wird zeitlich nachfolgend in einem gesonderten Entschädigungsverfahren aufgegriffen. Jedoch besteht ein möglicher Anspruch auf Schutzvorkehrung wie z.B. der Herstellung neuer Grundstückszufahrten oder Über- und Unterführungen zur Vermeidung von Umwegen, der bereits im Planfeststellungsbeschluss festzustellen ist. Sollten Schutzvorkehrungen nicht möglich oder unverhältnismäßig sein, besteht unter engen Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch, über den dann bereits im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden ist.

Herr Eggert bedankt sich bei Frau Dr. von Landwüst für den Vortrag und übergibt das Wort wieder an Herrn Ebeling für die Beleuchtung der städtebaulichen Perspektive:

Die beiden Siegerentwürfe (1002 und 1006) des Ideenwettbewerbs dienen als Orientierung, in welche städtebauliche Richtungen gedacht werden kann. Die erst platzierten Entwürfe sind in Bezug auf das reine Infrastrukturprojekt im Bereich zwischen Schützenallee und Hildesheimer Straße auf den ersten Blick recht weitgehend am Bestand orientiert geplant worden. Nach Abschluss des Ideenwettbewerbes muss nun genau betrachtet werden, inwieweit im Zuge des Straßenbauprojekts tatsächlich (ggf. auch bauzeitlich) in die nördlichen Grundstücke eingegriffen werden muss. Die Führung und die Länge des Tunnels bzw. des Trogs ist sehr unterschiedlich geplant, dadurch ergeben sich wiederum unterschiedliche städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten. Unter Einbeziehung der vielfältigen Aspekte zur Beurteilung müssen die Vor- und Nachteile der Tunnel- und Troglänge und auch der jeweiligen Führung abgewogen werden.

Herr Ebeling wird von der Moderation gefragt, inwieweit die städtebaulichen Planungen mit der NLStBV parallel geführt werden. Dem entgegnet Herr Ebeling, dass zunächst die Chancen ausgelotet und die Aufwendungen abgeschätzt werden müssen, um eine Beurteilungsgrundlage zu schaffen. Die städtebaulichen Überlegungen werden maßgeblich von der Schwere der Eingriffe des Projekts in die umgebenden Bestandsflächen beeinflusst.

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion zum Vortrag:

- ? *Ist es möglich, in Bezug auf den Lärmschutz ein eigenes Gutachten zu beauftragen, welches im Zweifelsfall zu einem Schiedsgutachten führt?*
- ! *Antwort Kanzlei Redeker Sellner Dahs: Ein Schiedsgutachten ist bei der Planfeststellung nicht vorgesehen. Die NLStBV lässt durch einen Gutachter ein Lärmgutachten erstellen, das Grundlage der Planung wird. Die Ergebnisse des Gutachtens werden durch die Landesbehörde und die Region Hannover geprüft. Sollten Sie mit dem Gutachten nicht einverstanden sein, steht Ihnen das Recht zu, ein eigenes Gegengutachten zu beauftragen, dass*

im Rahmen der Einwendungen und des Erörterungstermins gesichtet wird. Soweit belastbar nachgewiesen würde, dass das Gutachten der NLStBV fehlerhaft ist, kann dies zu Korrekturen z.B. am Lärmschutzkonzept führen.

? *Inwieweit ist eine Quartiersaufwertung in Form einer Parkanlage in diesem Bereich sinnvoll, auch in Hinblick auf die Unterhaltung und Pflege?*

! *Antwort Stadt Hannover: Hierbei handelt es sich um einen Vorschlag aus dem Ideenwettbewerb für den nördlichen Bereich, indem ebenfalls ein Vorschlag für eine neue Gebietsstruktur aufgeworfen worden ist. Überdies hat der Wettbewerber Perspektiven eröffnet, das südliche und nördliche Stadtquartier miteinander zu verknüpfen. Entscheidend ist auch hier eine Abwägung der verschiedenen Aspekte. Insgesamt gesehen befindet sich die Planung erst in einem frühen Stadium, sodass weitergehende Aussagen nicht möglich sind.*

? *Besteht ein Rechtsanspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen?*

! *Antwort NLStBV: Es gibt ganz klare Prüfvorschriften, wann ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Die Lärmschutzmaßnahmen des Südschnellweges sind nicht Aufgabe der Stadt Hannover. Die NLStBV wird das Thema Lärmschutz intensiv bearbeiten.*

Bei einer bestehenden Straße, die nicht geändert wird, ergibt sich kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nichts ändern, solange der Verkehr nicht erheblich ansteigt. Es besteht kein Rechtsanspruch auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. Jedoch hat die Bundesrepublik Deutschland vor einigen Jahren ein freiwilliges Programm, die sogenannte Lärmsanierung, auf den Weg gebracht. In diesem Programm gelten andere Lärmgrenzwerte als in der im Rahmen der Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV. Seit 2011 liegen der NLStBV Werte für den Südschnellweg vor, die diese Grenzwerte bereits überschreiten. Im Zuge der Lärmsanierung werden aktuell Ingenieurbüros gesucht, die an die betroffenen Mieter und Eigentümer herantreten, um die Wohnungen und Häuser zu besichtigen. Mögliche Maßnahmen nach einer solchen Untersuchung können von einer Lüftung an der Fassade bis zu einer Dämmung der Fassade führen. Sofern zu diesem Zeitpunkt passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden, wird dies nicht zu einer nachteiligen Bewertung in der Planfeststellung bzgl. aktiver Lärmschutzmaßnahmen infolge der Lärmvorsorge führen.

? *Wie werden wirtschaftliche Nachteile bewertet, die durch Verbots- bzw. Beschränkungs-zonen in der Planungsphase entstehen?*

! *Antwort NLStBV: Gem. Bundesfernstraßengesetz ist für Bundesstraßen eine Anbauverbots- und eine Anbaubeschränkungszone definiert. Die Anbauverbotszone bedeutet, dass 20 Meter rechts und links einer Bundesstraße keine Veränderungen durchgeführt werden dürfen. Über dies gibt es eine sogenannte Beschränkungszone bei Bundesstraßen von 40*

Metern, für die ein Zustimmungserfordernis des Baulastträgers besteht. Im Falle einer Zustimmung würde sich der Baulastträger für einen zukünftigen Ausbau zusätzliche Hürden in Form von neuer oder aufgewerteter Bausubstanz schaffen. Der wirtschaftliche Schaden oder Verlust ist in dem Fall, dass ein Unternehmen nicht anbauen kann, nicht entstanden, es besteht eher eine Beschränkung der wirtschaftlichen Weiterentwicklung. Dies ist in diesem Zusammenhang hinzunehmen, insbesondere wenn das öffentliche Interesse überwiegt. Ausgleich findet nicht statt.

Nächste Sitzung des Planungsdialogs

Das nächste gemeinsame Treffen kann am 15. Juni stattfinden, wenn der NLStBV bis zu diesem Zeitpunkt weiterführende Informationen vorliegen und ein Erkenntnisgewinn zu erwarten ist. Das Gremium hält sich diesen Termin vor und wird frühzeitig darüber informiert, ob die Sitzung stattfinden wird und welche Tagesordnungspunkte angedacht werden. Mögliche Themeninhalte könnten sein: Lärmemissionen und Lärmschutz, Bestimmung der Querschnittsbreite, Verkehrsplanung und eine Vor-Ort-Begehung der Brücke und der Baustelle zur Verstärkung der vorhandenen Brücke über die Hildesheimer Straße. Rund 12 Mitglieder bekundeten Interesse an einer Begehung vor Ort. Weiterhin einigt sich der Planungsdialog auf einen späteren Beginn der Sitzung, um 17.30 Uhr.

Pressemitteilung

Der Planungsdialog einigt sich auf den Versand einer Pressemitteilung im Nachgang der Sitzung. Die zentralen Inhalte der Pressemitteilung werden gemeinsam abgestimmt. Die Pressemitteilung wird nach der Sitzung durch die Moderation versandt (siehe Anhang 1).

Vorerst wird eine Vor-Ort-Begehung nicht bekannt gegeben.

Feedback:

Zum Abschluss bittet Herr Eggert in der Runde jeden fünften Teilnehmenden um Feedback mit der Beantwortung von zwei Fragen:

- Sind Sie mit der Arbeitsatmosphäre zufrieden?
- Haben Sie das Gefühl, gehört zu werden und Ihre Anliegen hervorbringen zu können?

Antworten der befragten Teilnehmenden:

- Inhaltliche Anregung: Der Verzicht auf den Anschluss der Schützenallee ist irritierend.
- Die Arbeitsatmosphäre ist gut, erste Themenpunkte wurden festgehalten.
- Das Arbeitsklima und das Bemühen um Transparenz mit Unterstützung von Fachvorträgen sind sehr gut.
- Es gibt viele Ängste in der Bevölkerung, insbesondere in Bezug auf die umfangreichen Baumaßnahmen. Die Kommunikation, dass sich die Vorplanung in den ersten Anfängen

befindet, müsste stärker nach außen transportiert werden. Viele Anwohner fragen nach, ob sie ihre Immobilie nun verkaufen oder einen Anwalt einschalten müssten. Die Arbeitsatmosphäre im Planungsdialog ist sehr gut.

- Inhaltliche Anregung: Parkplatzmangel durch Baustellen lassen Unfallschwerpunkte entstehen.
- Der Vortrag zu den rechtlichen Grundlagen war gut und ist für das Verständnis des weiteren Planungsprozesses wichtig.

Anhang 1

Pressemitteilung des Planungsdialogs Südschnellweg

Planungsdialog Südschnellweg befasst sich nach Beendigung des Ideenwettbewerbs mit den rechtlichen Grundlagen der Planung

Hannover, 21.04.2016 – Zum dritten Mal traf sich der Planungsdialog Südschnellweg bei der meravis Wohnungsbau- und Immobilien GmbH. Die Teilnehmenden konnten sich einen guten Eindruck zu den rechtlichen Grundlagen der Planung durch einen Vortrag von Frau Dr. von Landwüst von der Kanzlei Redeker Sellner Dahs verschaffen. Eines ist dem Gremium klar: die Beteiligung in Form des Planungsdialogs befindet sich in einer frühen Phase des Planungsprozesses und befasst sich derzeit noch mit anfänglichen Überlegungen und Annahmen bis zum Beginn der konkreten Objektplanung.

Die rund 30 Mitglieder des Planungsdialogs wurden von dem Moderator Ralf Eggert (IFOK) am Donnerstagabend in der Südstadt begrüßt und reflektierten eine Zusammenfassung ihrer Themen an einem Luftbild des Südschnellwegs. Neben den bereits gesammelten Themen zu den Verkehrsbeziehungen von Anrainerstraßen und der verkehrlichen Erschließung des Südschnellwegs gaben die Teilnehmenden ihre Bedenken zu den möglichen Belastungen durch Feinstaub- und Lärmemissionen, z.B. an den Tunnelportalen, den Eingriffen in den Naturhaushalt und die Landschaft sowie die Belastungen und Einschränkungen während der Bauphasen zum Ausdruck. Weiterhin beschäftigte sich das Gremium mit dem Zeitpunkt des Baus der S-Bahn-Station Waldhausen, die möglicherweise parallel mit dem Ausbau des Südschnellweges erfolgen könnte.

Frau Dr. von Landwüst erklärte der Runde den Unterschied zwischen der formellen und der informellen Beteiligung der Öffentlichkeit am Planungsprozess sowie die Unterschiede und Möglichkeiten des aktiven und passiven Lärmschutzes. Eine erste Beleuchtung städtebaulicher Perspektiven war ein weiteres Thema des Dialogs. Eine enge Abstimmung zwischen der Stadt, der NLStBV als Vorhabenträger, dem BMVI und den Bürgerinnen und Bürgern ist überaus wichtig, da sind sich die Referenten und die NLStBV einig.

Die NLStBV informierte den Planungsdialog anschließend detailliert über die weiteren Planungsschritte und die bevorstehende Erarbeitung der in jedem Fall zu untersuchenden Planungsalternativen und -varianten. Der von der NLStBV initiierte Planungsdialog begleitet die Planung zum Ausbau des Südschnellwegs als Ergänzung zu den formellen Verfahren. Er wurde bewusst zu einem frühen Zeitpunkt ins Leben gerufen. Der Planungsdialog versteht sich als beratendes Gremium, das Hinweise gibt, Fragen stellt und neue Sachverhalte und Ideen einbringt. Im Planungsdialog arbeiten rund 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus unterschiedlichen Verbänden, Vereinen, Politik und Wirtschaft sowie Anwohner aus der Umgebung. Die Anwohner wurden über ein Losverfahren ausgewählt. Die Sitzungen sind nicht öffentlich. Über eine Teilnahme von Gästen entscheidet der Planungsdialog zur jeweiligen Sitzung.