



Planungsdialog Südschnellweg

5. Sitzung am 14.09.2016

Ergebnisprotokoll



Tagesordnung

UHRZEIT	PROGRAMMPUNKT	SPRECHER
17:30 UHR	Top 1 – Begrüßung <ul style="list-style-type: none"> Begrüßung durch Ralf Eggert Vorstellung der Tagesordnung 	<i>IFOK</i>
17:45 UHR	Top 2 – Aktueller Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> Aktuelle Maßnahmen Übersicht über die beauftragten Planer und Gutachter Vorstellung der Bewertungskriterien 	<i>Schüßler Plan</i> <i>NLStBV</i> <i>NLStBV</i>
18:15 UHR	Top 3 – Vorstellung des Planers und seine Arbeitsschritte <ul style="list-style-type: none"> Vorstellung der 7 Hauptalternativen mit anschließendem Workshop Pause Vorstellung und Diskussion der Workshop-Ergebnisse Ausblick auf die weiteren Arbeitsschritte 	<i>Emch + Berger GmbH</i> <i>Teilnehmende</i> <i>NLStBV</i>
19:45 UHR	TOP 4 – Pressemitteilung und nächster Termin, Schlusswort <ul style="list-style-type: none"> Abstimmung der Eckpunkte für die Pressemitteilung Nächster Termin am 23. November 	<i>IFOK</i> <i>Teilnehmende</i>
20:30 UHR	Ende der Veranstaltung	

TOP 1 – Begrüßung

Thema

Begrüßung der Teilnehmenden

Anlagen

Herr Eggert begrüßt den Planungsdialog zu seinem fünften Treffen in den zentralen Geschäftsbe-
reichen der NLStBV in Hannover und bedankt sich bei den Gastgebern für die Bereitstellung der
Räumlichkeiten. Unter den anwesenden Gästen befinden sich eine Vertreterin der NLStBV zustän-
dig für Beteiligungsprozesse und ein Vertreter von team ewen. Als geladene Referenten begrüßt
der Moderator den stellvertretenden Projektleiter für die Objektplanung von Emch + Berger und die
Projektleiterin der Projektsteuerung von Schüßler Plan.

Im Anschluss führt Herr Eggert die Teilnehmenden durch die Tagesordnungspunkte für die fünfte
Sitzung und gibt bekannt, dass keine Änderungswünsche zum letzten Protokoll eingegangen sind
und das Dokument nun freigegeben ist. Wie bereits in der letzten Sitzung angekündigt, ist der
inhaltliche Schwerpunkt dieser Sitzung die Bekanntgabe von derweil beauftragten Gutachtern und
Ingenieurbüros und die Begutachtung exemplarischer Hauptalternativen.

TOP 2 – Aktueller Planungsstand

Thema

Aktuelle Maßnahmen

Übersicht über die beauftragten Planer und Gutachter

Vorstellung der Bewertungskriterien für die Alternativenauswahl

Referent/Sprecher

Teilnehmende

Schüßler Plan

NLStBV

Anlagen

Ein Mitglied des Planungsdialogs ließ dem Moderationsteam im Vorhinein der Sitzung einen Pres-
sebericht der HAZ (06.09.2016) aus der -Freien und Hansestadt Hamburg zur Überdeckung der
A7 in Schnelsen zukommen. Die Situation vor Ort und das Thema Lärmschutz weisen Parallelen
zum Südschnellweg auf; aus Sicht des Teilnehmenden könnte dies als potentielles Referenzprojekt

für Hannover herangezogen werden. Hinsichtlich des Finanzierungskonzeptes müssen jedoch beide Projekte die Vorgaben und Einschätzungen des Bundes befolgen. Die Landesbehörde behält das Hamburger Projekt im Auge und ist offen für weitere Anregungen aus dem Planungsdialog.

Aktuelle Maßnahmen

Sanierungsarbeiten am Brückenbauwerk

Nachdem Herr Eggert noch einmal auf die Besichtigung im Juni zurückblickt und die dort gemachten Eindrücke für die Teilnehmenden wiedergibt, die nicht an der Besichtigung teilnehmen konnten, informiert die NLStBV den Planungsdialog über den aktuellen Stand bei den Sanierungsarbeiten. Wie bereits während der Begehung deutlich wurde, ist das Projekt sehr anspruchsvoll. Kürzlich mussten die anstehenden Betonierungsarbeiten aufgrund statischer und betontechnologischer Fragestellungen kurzfristig abgesagt werden. Aufgrund der Komplexität dieses Projekts sind solche Verzögerungen nahezu unvermeidbar. Ein „Vorhersehen“ der möglichen Herausforderungen ist nur bis einem bestimmten Grad möglich.

Baugrunduntersuchungen in direkter Nähe des Südschnellweges

Nachfolgend berichtet die Vertreterin von Schüßler Plan über die anstehenden Baugrunderkundungsmaßnahmen voraussichtlich zwischen Dezember und März rund um den Südschnellweg (SSW). Im Vorfeld der Erkundungsarbeiten werden zunächst Vegetationsrückschnitte erforderlich sein. Die anschließenden Baugrunderkundungen werden mittels Bohrungen, Schürfungen und Sondierungen durchgeführt werden, die stellenweise Verkehrseinschränkungen notwendig werden lassen. Eine Erläuterung der einzelnen Untersuchungsarten finden Sie auf der Webseite der NLStBV unter folgendem Link:

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/vorbereitung_planung/vorbereitung-der-planung-147685.html. Die Bohrungen werden in unterschiedlichen Tiefen bis maximal 30 Meter durchgeführt, Die Schürfe sind oberflächennahe Erkundungen und werden vorwiegend im Straßenraum und Böschungsbereichen durchgeführt.

Die Inanspruchnahme privater Grundstücke wurde weitestgehend vermieden. Je nach Art und Tiefe der Erkundung werden ein bis zwei Tage pro Erkundung in Anspruch genommen. Sämtliche durch die Maßnahmen entstehenden Schäden auf den Grundstücken werden in jedem Fall behoben und ersetzt.

Während der Begehung im Juni wurde im Planungsdialog von Anwohnern über Bombenkrater im Quartier berichtet. Dies wurde in der 5. Sitzung erneut von Mitgliedern bestätigt, die von bestimmten Einflugschneisen nahe des Südschnellweges und der Wollmerstraße erzählten.

Die Vertreterin der Ingenieursgesellschaft Schüßler Plan bat in diesem Zusammenhang den Planungsdialog, derartige Informationen in Form von Fotografien der Landesbehörde mitzuteilen. Bezüglich der Planung und den Baugrunduntersuchungen ist es für die Arbeiten ebenfalls von beson-

derem Interesse, Daten und Fakten zur Bodenbeschaffenheit in direktem Umkreis des Schnellweges zu erhalten. Ebenso sind individuelle Bauvorgaben einzelner Immobilien von Interesse. Aus diesem Grund bittet die NLStBV zusätzlich darum, vorliegende Baupläne, insbesondere zu den Kellern und Fundamenten der Häuser am SSW, via Papierform oder bestenfalls eigescannt via E-Mail der NLStBV zukommen zu lassen. Vorhandene Gutachten bspw. zu einer Quecksilberbelastung im Umkreis der Abbestraße sind ebenfalls sehr hilfreich für die Landesbehörde.

Unterlagen per mail sind an folgende E-Mail-Adressen zu richten:

sebastian.tacke@nlstbv.niedersachsen.de, B3@schuessler-plan.de

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion zum Vortrag:

- ? *Wieso wird der ÜSTRA ggü. dem Straßenverkehr auf der Hildesheimer Straße Vorfahrt gewährt?*
- ! *Antwort NLStBV: Für diese Verkehrsregelung ist die NLStBV nicht die zuständige Behörde. Dies liegt im Einflussbereich der Stadt und Region Hannover. Über eine Mitgliedschaft der Stadt Hannover im Planungsdialog über den Referentenstatus hinaus wurde bereits nachgedacht. Eine dauerhafte Teilnahme von der Stadt wurde bisher nicht bestätigt, jedoch steht die Stadt Hannover als Projektpartner in enger Abstimmung mit der NLStBV. Die Anregung einer kontinuierlichen Teilnahme der LHH am Planungsdialog wird noch einmal in das Projektteam getragen und diskutiert.*
- ? *Wieso gab es keine Pressemitteilung zu den abgesagten Betonierungsarbeiten?*
- ! *Antwort NLStBV: Es wurde eine Pressemitteilung final aufgesetzt. Als die Maßnahmen kurzfristig abgesagt werden mussten, gab es keinen Anlass mehr für eine Veröffentlichung der Pressemitteilung.*
- ? *Werden die Parkplätze in Döhren unter der Brücke zwischenzeitlich geöffnet?*
- ! *Antwort NLStBV: Es ist nicht geplant die Parkplätze zeitweilig zu öffnen, solange an den Konsolen gearbeitet wird.*
- ? *Werden die Bohrungen auch in Döhren stattfinden? Würden dann noch mehr Parkplätze wegfallen?*
- ! *Antwort Schüssler Plan.: Der Großteil der Aufschlüsse soll in den Gehwegbereich verlagert werden, sodass die Auswirkungen auf den Verkehr so gering wie möglich gehalten werden können. Der kurzzeitige Entfall weiterer Parkplätze kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Die genaue Lage der Bohrpunkte wird den Anliegern noch bekannt gegeben.*

Nota bene: Die aktuellen Bohrungsstandorte wurden in der Zwischenzeit öffentlich bekannt gegeben. Weitere Informationen sind auf der Webseite der NLStBV unter folgendem Link zu finden: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/vorbereitung_planung/vorbereitung-der-planung-147685.html

Übersicht über die beauftragten Planer und Gutachter

Für den weiteren Planungsprozess hat die NLStBV mehrere Vergabeverfahren für verschiedene Leistungsbereiche vorangetrieben. Seit der letzten Sitzung konnte bereits Fachkompetenz hinzugezogen und beauftragt werden. Bis November dieses Jahres soll der Großteil an Ingenieurbüros und Gutachtern beauftragt sein. Nachfolgend ist der aktuelle Stand der Beauftragungen tabellarisch aufgeführt.

Leistungsbereiche	Unternehmen	Stand der Beauftragung
Objektplaner Verkehrsanlagen u. Ingenieurbauwerke	INGE B3(Emch+Berger (Hannover) / BUNG (Heidelberg) / Schimetta (Linz)	beauftragt
Faunistische Planungsraum-analyse	Daber&Kriege, Bovenden	beauftragt
Baugrundgutachter	Schnack Geotechnik, Hannover	beauftragt
Verkehrsgutachter	PGT Umwelt u. Verkehr, Hannover	beauftragt
Lärmschutzgutachter	Büro Volker Meyer, Elze	beauftragt
Gutachter Hochwasserschutz		Zuschlag im September 2016
Gutachter Lufthygiene		Zuschlag im September 2016
Landschaftsplaner		Zuschlag im Oktober 2016
Beratungsleistungen Bauablauf		Zuschlag im November 2016

Vorstellung der Bewertungskriterien für die Alternativenauswahl

Für eine Bewertung der potentiellen Alternativen legt die NLStBV eine strenge Kriterienmatrix an, die einige Standards beinhaltet, die gleichfalls Teil der sieben aufgeführten Gutachten und Leistungsbereiche sind. Darunter zählen u.a. die Umweltauswirkungen, die Verkehrssicherheit und die Lärmbelastungen aber auch die städtebauliche Entwicklung. Somit werden die ursprünglichen Planungsentwürfe und daraus entwickelte Varianten aus dem Ideenwettbewerb genauestens untersucht und auf Ihre Realisierbarkeit geprüft. Die sieben Alternativen, die unter TOP 3 kurz vorgestellt werden, sind in einer Übersicht „Wertungskriterien Alternativenfindung“ auf einer X-Achse aufgetragen und die Bewertungskriterien auf der Y-Achse.

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion zum Vortrag:

- ? *Wie werden die einzelnen Kriterien im Verhältnis gewichtet?*
- ! *Antwort NLStBV: Die Gewichtung ist ein sehr komplexer Abwägungsprozess, den die Landesbehörde in der Erarbeitung der Bewertungsmatrix berücksichtigt. Dabei wird auch eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, die Aufschlüsse über die Veränderung der Alternativenwahl bei unterschiedlicher Gewichtung geben soll. Schlussendlich sollen sämtliche Kriterien objektiv einfließen, um eine Entscheidung für eine zukunftsfähige Alternative zu fällen.*
- ? *Als ein sehr wichtiges Kriterium sollte in jedem Fall der Lärmschutz bei der Bewertung miteinfließen.*
- ! *Antwort NLStBV: Lärmschutz ist in jeder Hinsicht ein wichtiges Kriterium und die NLStBV nimmt diesen Hinweis aus dem Planungsdialog sehr ernst.*

TOP 3 – Vorstellung des Planers und seine Arbeitsschritte zur Objektplanung

Thema

*Vorstellung des Planers (INGE) und der 7 Hauptalternativen
Vorstellung und Diskussion der Workshop-Ergebnisse
Ausblick auf die weiteren Arbeitsschritte*

Referent/Sprecher

*Emch+Berger
Teilnehmende
NLStBV*

Anlagen

Vorstellung der Ingenieurgemeinschaft: Emch+Berger, BUNG, Schimetta (INGE B3)

Die INGE B3 ist eine Kompetenzbündelung dreier Ingenieurbüros Emch+Berger aus Hannover, BUNG aus Heidelberg und Schimetta aus Linz (A) mit umfangreicher Berufserfahrung in Großprojekten. Projektbeispiele, in denen sich die Ingenieurgemeinschaft mit ähnlichen Herausforderungen befasst hat, sind die U12 in Stuttgart, die Hochstraße Inzersdorf in Wien und der Tunnel Kriegsstraße in Karlsruhe.

Der Südschnellweg stellt für die INGE B3 jedoch auch ganz neue Herausforderungen bereit, da hier verschiedene Varianten von einer Brücke über einen Trog bis hin zu einem Tunnel ausgearbeitet werden müssen. Nach dem sehr freien und kreativen Prozess des Ideenwettbewerbs, in dem Planentwürfe ohne größere Einschränkungen und Zwänge entworfen worden sind, müssen die Vorschläge nun auf ihre Realisierbarkeit geprüft werden. An vorderster Stelle stehen hierbei die in der Bewertungsmatrix vorgestellten Kriterien.

Seit zwei Monaten hat die INGE B3 ihre Arbeit im Südschnellweg Projekt aufgenommen. Die Leistungen erfolgen im kontinuierlichen Dialog mit der NLStBV und Dritten wie z.B. dem Planungsdialog. Für die weitere Zusammenarbeit wird vorgeschlagen, bestimmte Planunterlagen visuell aufzubereiten, um den Teilnehmenden ein realistischeres Bild vermitteln zu können.

Vorstellung und Diskussion der 7 Hauptalternativen

Bevor dem Teilnehmerkreis die Alternativen vorgestellt werden, wird erläutert, wie die Planunterlagen der sieben Hauptalternativen zu lesen sind. Der Abschnitt des Südschnellweges ist im oberen Abschnitt als Lageplan dargestellt. Im unteren Abschnitt ist die Gradienten dargestellt, die den unterschiedlichen Höhenverlauf abbildet. Die bläulich grünen Bereiche in den Gradienten zeigen die Ricklinger Teiche. Die Bestandslinie ist die graue Linie, die rote Linie stellt die Variante in der Höhenführung da.

Hinweise:

- Die Gradienten wird stark überhöht dargestellt, damit die Höhenunterschiede sichtbar werden. (Längenmaßstab 1:5.000, Höhenmaßstab: 1:500)
- Die jeweiligen Besonderheiten (z.B. die Anbindung des Tunnels an das Verkehrsnetz, in Form von Auf- und Abfahrten) der einzelnen Alternativen wurden in Rahmen der Sitzung aufgrund des Planungsstandes und der Darstellung vorerst nicht berücksichtigt. Nachfolgende Hinweise aus den Kleingruppen geben einen ersten Eindruck des Gremiums wieder.

Alternative 1 (Idee 1002, 1. Preis)

Kurzvorstellung:

Einer der beiden Siegerentwürfe aus dem Ideenwettbewerb sieht das östliche Tunnelportal recht nah an der Kreuzung zur Hildesheimer Straße vor. Das westliche Tunnelportal liegt hinter der Schützenallee.

Im westlichen Bereich in der Masch ist eine Großbrücke mit voneinander abgerückten Überbauten angedacht, welches sowohl die Leinemasch als auch die Leine überspannt. Der Streckenverlauf lehnt sich an die Bestandslage an.

Hinweise aus der Kleingruppenarbeit:

Das Problem an der Hildesheimer Straße bleibt bestehen. Die Brücke in der Masch ist deutlich zu breit. Diese würde das Landschaftsbild zerschneiden und möglicherweise keinen Schutz vor Hochwasser bieten. Zudem ist fraglich, wie langlebig eine derartige Brücke sein kann, nach kürzester Zeit stehen wir womöglich wieder vor demselben Problem wie jetzt. Es wird kein Vorschlag für die Zu- und Abfahrt zum Tunnel angeboten. Grundsätzlich bietet diese Alternative einen zu kurzen Tunnel an.

Alternative 2 (Idee 1006, 1. Preis)

Kurzvorstellung:

Der zweite Siegerentwurf aus dem Ideenwettbewerb verlagert im östlichen Bereich das Tunnelportal relativ weit Richtung Bahnunterführung, wodurch eine geringere Steigung im Tunnel realisiert werden kann. Im westlichen Bereich liegt das Tunnelportal vor der Schützenallee. Im Anschluss wird die Schützenallee überbrückt und geht in die Bestandslage über. Eine Aufweitung des Brückenquerschnitts im westlichen Bereich (vgl. Alternative 1) sieht diese Alternative nicht vor. Der Streckenverlauf lehnt sich an die Bestandslage an.

Hinweise aus der Kleingruppenarbeit:

Bei der zweiten Alternative gaben die Teilnehmenden die erforderliche Breite des Südschnellwegs und damit erschwerte Bauarbeiten und Behinderungen im Straßenverkehr zu bedenken. Die Mehrbreite im Vergleich zu anderen Alternativen hängt mit der Verlegung von Verkehrsbeziehungen in den Tunnel zusammen, die bislang auf der Willmer Straße geführt werden. Die Existenz des Betriebs Baumert und Dabergotz wäre möglicherweise gefährdet. Das westliche Tunnelportal sollte auf die Westseite der Schützenallee verlegt werden.

Alternative 3, (Idee 1012, 2. Preis)

Kurvorstellung:

Die Alternative 3 sieht ebenfalls eine Tunnelvariante vor mit einer ähnlichen Portallage wie bei der Alternative 1. Der Unterschied ist, dass anstatt der bisherigen zwei Brückenbauwerke in der Leinemasch ein größeres Bauwerk vorgesehen wird, das beide Gewässer überspannt. Der Streckenverlauf lehnt sich an die Bestandslage an.

Hinweise aus der Kleingruppenarbeit:

Eine mehr als 25 Meter breite Trasse wäre sehr zum Nachteil für die Ricklinger Teiche. Eine Offene Bauweise des Tunnels würde die Existenz der Gewerbegebiete im Norden gefährden. Bei dieser Alternative gibt es keine unterirdische Anbindung der Hildesheimer Straße und der Schützenallee. Das Tunnelportal auf der Ostseite sollte weiter Richtung Bahnunterführung verlegt werden. Positiv wurde angemerkt, dass das westliche Tunnelportal außerhalb der Bebauung vorgesehen ist. Die Brücke in der Leinemasch könnte für Ricklingen und Döhren zu einem optischen „Blickfang“ werden und so einen Erkennungswert schaffen.

Alternative 4 (Idee 1010):

Kurvorstellung:

Die Hauptalternative 4 stellt im Vergleich zu den anderen Entwürfen ein Sonderfall dar, denn sie bietet die längste Untertunnelung vom Landwehrkreisel bis zu den Bahnunterführungen an. Der Streckenverlauf lehnt sich an die Bestandslage an.

Hinweise aus der Kleingruppenarbeit:

Kritisch diskutiert wurde bei der Alternative 4, dass der Hochwasserschutz durch den Wegfall des Straßendamms gefährdet wäre und kein Lärmschutz für den östlichen Bereich gewährleistet wird. Wildschweine könnten vermehrt ungehindert in die Stadt kommen und zu einem Problem werden. Auch die Erreichbarkeit der Hildesheimer Straße aus dem östlichen Bereich ist nicht gegeben bzw. nicht nachvollziehbar. Zudem wurde angemerkt, dass eine Fahrt durch den Tunnel als unangenehm empfunden werden kann. Überdies würde die Verwirklichung dieser Alternative sehr kostenintensiv sein. Auf der anderen Seite befürworten einige Teilnehmer den Lärmschutz auch im Bereich der Leinemasch durch die unterirdische Verlegung des Südschnellweges. Die Verbindung der Landschaftsräume wurde ebenfalls positiv hervorgehoben.

Alternative 5 (Idee 1008):

Kurvorstellung:

In dieser Alternative wird ein Abschwenken des Südschnellweges im Stadtgebiet mittels einer Hochstraße in den Norden vorgesehen. Die Hochstraße führt entlang der Eisenbahnstrecke und bindet im westlichen Bereich an die Bestandslage an.

Hinweise aus der Kleingruppenarbeit: Die Streckenführung würde zu Inanspruchnahme von Grundstücken und Gebäuden führen. Zudem würde die im Rahmen des Ideenwettbewerbs vorgeschlagene eher futuristische Optik eines aufgeständerten „Glastunnels“ nicht in die gewachsene Gebäude- und Landschaftsstruktur passen. Auch in dieser Alternative sind die Zu- und Abfahrten nicht dargestellt. Durchaus vorstellbar wäre eine gemeinsame „Einhausung“ für die B3 und die Bahnlinie im Bereich der Schützenallee und Hildesheimer Straße. Daran anknüpfend stellten sich Teilnehmenden die Frage, wie der Übergang von dem neuen Bauwerk an die Bahn-Unterführung gestaltet werden könnte. Positiv schätzte die Gruppe die Alternative als „mutige“ Idee ein, die die Lärmemissionen des Verkehrs in das Döhrener Industriegebiet verlagern würde. Ferner könnte die Glaskonstruktion optisch ansprechend sein und ggf. kostengünstig umgesetzt werden.

Alternative 6 (offener Trog):

Kurvorstellung:

Diese Alternative ähnelt der Lösung der „Pferdeturmkreuzung“. Die Idee der Alternative 6 ist ein offener Trog, der bereichsweise überdeckelt ist. Im westlichen Bereich würden an der Bestandslage keine großen Änderungen vorgenommen werden. Der Streckenverlauf lehnt sich an die Bestandslage an

Hinweise aus der Kleingruppenarbeit: Ein offener Trog im westlichen Bereich würde sehr viel Fläche in Anspruch nehmen und somit sehr nahe an die angrenzende Bebauung rücken. Ebenfalls wurde der Lärmschutz bei einem offenen Trog als problematisch eingeschätzt. Optisch wäre diese Trogform laut der Teilnehmenden weniger ansehnlich und vor allem im westlichen Bereich zu kurz. Die Beibehaltung des Damms im Westen wurde positiv angemerkt, da so der Hochwasserschutz weiterhin gewährleistet werden kann.

Alternative 7 (Ersatzneubau):

Kurvorstellung:

Die Alternative 7 ist eine 0+ Alternative und stellt im Prinzip die Bestandslage mit einem neuen Brückenbauwerk mit verbreitertem Straßenquerschnitt dar. Die Hochstraße wird in ähnlicher Lage und Höhe geführt wie sie heute vorzufinden ist.

Ergebnis aus dem Workshop:

Die Teilnehmenden nehmen diese Variante als keine Alternative wahr, denn die Bestandslage bliebe unverändert. Schlussfolgend würden sich keine Verbesserungen hinsichtlich des Lärmschutzes, der Feinstaubbelastung und der städtebaulichen Entwicklung einstellen. Die Beeinträchtigungen der Anlieger blieben unverändert. Es bestand kein Interesse von den Teilnehmenden diese Variante in der Gruppenarbeit zu bearbeiten, sodass die Alternative 7 gemeinsam in der großen Runde mit dem Moderator durchgesprochen wurde.

Ausblick auf die weiteren Arbeitsschritte:

Bis Ende September:

- ‡ Erarbeitung und Dokumentation zur Wahl des Straßenquerschnitts
- ‡ Aufstellen einer Zwangspunktanalyse und Machbarkeitsstudie*
(Zwangspunkte sind verschiedene Einflussfaktoren, (z.B. topographische Gegebenheiten, Siedlungsgebiete, andere Verkehrswege oder der Bestandsanschluss) die bei der Ermittlung des Straßenverlaufs berücksichtigt werden müssen. Eine Machbarkeitsstudie analysiert die vorliegenden Alternativen hinsichtlich ihrer Durchführbarkeit.)
- ‡ Entwicklung von Vorplanungsgradienten und Achsen als Grundlage für die Gutachter
- ‡ Erarbeitung eines ersten Entwurfs der Alternativenmatrix
- ‡ Erarbeitung eines ersten Entwurfs einer Entscheidungsvorlage für den Lenkungskreis (welche Alternativen werden weiter verfolgt? Wird dein Realisierungswettbewerb durchgeführt?)

Bis Ende 2016:

- ‡ Abstimmung mit Gutachtern
- ‡ Finalisierung der Alternativenmatrix
- ‡ Finalisierung der Entscheidungsvorlage
- ‡ Aufstellen einer groben Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
- ‡ Ziel bis Ende 2016: Entscheidung zu(r) Vorzugsalternative(n)

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion:

- ? *Warum wird die 0+ Alternative überhaupt als Alternative aufgenommen?*
- ! *Antwort NLStBV: Hierfür müssen die Vor- und Nachteile gegenübergestellt werden, um den Nachweis zu erbringen, dass eine Brücke trotz der zu erwartenden finanziellen Vorteile ganzheitlich gesehen eine schlechtere Lösung darstellt als eine andere ggf. deutlich teurer Alternative.*
- *Hinweis aus dem TN-Kreis: Eine bessere Visualisierung würde die Einschätzung und Bewertung erleichtern.*
- *Hinweis der NLStBV: Im Teilnehmerkreis wurde mehrmals über den Querschnitt diskutiert. Hier können zum aktuellen Planungsstand jedoch noch keine genauen Angaben gemacht werden. Außer Zweifel steht jedoch, dass der künftige Querschnitt deutlich breiter sein wird, womöglich doppelt so breit wie der heutige Querschnitt. Wie weit der Querschnitt in die Bebauung eingreift, ist bei der Bewertung ein maßgebliches Kriterium. Bei der Umsetzung werden zudem Einschränkungen durch die Baumaßnahmen zu erwarten sein. Nichtsdestotrotz wird nach einer Lösung gesucht, mit der die Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden können.*

- *Hinweis aus dem TN-Kreis: Es kam der Wunsch aus dem Teilnehmerkreis, die Mitglieder direkt über aktuelle Maßnahmen und Baumaßnahmen zu informieren, damit sie in ihrem Umfeld sprachfähig sind. Dazu wurde der Vorschlag geäußert, eine Informationstafel an den Baustellen anzubringen, die für aktuelle Informationen Kontaktdaten bereithält. Die NLStBV nimmt diesen sehr guten Vorschlag mit und ist für weitere Ideen offen.*

TOP 4 - Pressemitteilung und nächster Termin

Nächste Sitzung des Planungsdialogs

Das nächste gemeinsame Treffen wird am 23. November stattfinden. Mögliche Themeninhalte könnten sein: Lärmemissionen und Lärmschutz. Der Beginn der nächsten Sitzung bleibt bei 17.30 Uhr.

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 in der Runde jeden vierten Teilnehmenden um Feedback: Sind Sie mit der Arbeitsatmosphäre zufrieden?

Antworten der befragten Teilnehmenden:

- Die Sitzung war wie jedes Mal sehr interessant.
- Für Anwohner ist es immer positiv so früh wie möglich Informationen zu erhalten.
- Es wurde sehr klar, welche Ideen und Hinweise umgesetzt werden können und welche nicht.
- Sofern die Anregungen aus dem Planungsdialog berücksichtigt werden, ist die Sitzung super.
- Es konnte ein neues Gespür gegenüber den Sorgen der anderen Quartiere entwickelt werden.
- Überrascht über so viel Grundwissen aber auch über den Informationsbedarf.

Anhang 1

Pressemitteilung des Planungsdialogs Südschnellweg

Intensive Diskussion im Planungsdialog zu alternativen Vorschlägen: Tunnel, Trog oder Brücke für den Südschnellweg?

Entscheidung noch in diesem Jahr: die beauftragte Ingenieurgemeinschaft stellt im Planungsdialog konkrete Planungen für sieben alternative Vorschläge zum Neubau des Südschnellwegs vor.

Am Mittwoch, 14.9.2016, kam der Planungsdialog zu seiner fünften Sitzung zusammen. Die Planung zum Neubau des Südschnellwegs nimmt nun deutlich an Fahrt auf – konkrete Alternativen liegen vor, Detailgutachten werden beauftragt. Dr.-Ing. Krakowski von der zuständigen Ingenieurgemeinschaft (Emch+Berger, BUNG, Schimetta) stellte den aktuellen Stand zu den sieben Planungsalternativen vor. Im Anschluss sammelten die Teilnehmenden in einem Workshop das Für und Wider der jeweiligen Straßenführungen und Bauwerke. In der Abwägung besonders relevant waren dabei die Länge eines möglichen Tunnels und die Breite der Straße. Ebenfalls wurden die Zu- und Abfahrten aus den westlichen und östlichen Quartieren am Südschnellweg diskutiert, deren Lage direkten Einfluss auf die Grundstücke von Anrainern haben könnte. Zentral standen auch der Hochwasserschutz und die Auswirkungen auf den sensiblen Naturhaushalt und das Landschaftsbild nahe der Ricklinger Teiche zur Debatte.

Als Grundlage für die abschließende Bewertung der Alternativen wird ein strenges Kriterienraster angelegt, welches die NLStbV dem Gremium beispielhaft vorstellte. Inwieweit die jeweiligen Planungsalternativen diese Kriterien erfüllen, hängt noch von den Ergebnissen zahlreicher Gutachten ab: u.a. Baugrunduntersuchungen, faunistische Planungsraumanalysen und Gutachten zur Lufthygiene und Hochwasserschutz werden aktuell erstellt. Noch dieses Jahr will die NLStbV eine Entscheidung über eine oder mehrere Vorzugsalternativen und den zukünftigen Straßenquerschnitt fällen, die dann mit dem Bund abgestimmt werden.

Darüber hinaus stellte die NLStbV und das koordinierende Büro Schüssler Plan die anstehenden Baugrunduntersuchungen vor. Anschließend überlegte der PD gemeinsam, wie die Anrainer bestmöglich über notwendige Bohrungen und Schürfungen informiert werden könnten, um bestehenden Ängsten und Sorgen entgegenzuwirken.

Im Rahmen der nächsten Sitzung Ende November wird man die Kriterien zur Bewertung von Alternativen besprechen und sich zu den Themen Baugrunderkundung, Lärm, Feinstaub und Straßenquerschnitt austauschen.

Hintergrund:

Der von der NLStbV initiierte Planungsdialog begleitet die Planung zum Ausbau des Südschnellwegs. Im Planungsdialog arbeiten Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden, Vereinen, Politik und Wirtschaft sowie Anwohner aus der Umgebung mit. 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.