



IFOK.



# Planungsdialog Südschnellweg

6. Sitzung am 23.11.2016

## Ergebnisprotokoll



# 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>Status Quo - Verstärkungsmaßnahmen</li> </ul>	<i>NLStBV</i>
18:05 UHR	<b>Top 3 – Lärm, Lärmschutz und Straßenbau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorstellung des Lärmschutzgutachters</li> <li>Grundlegende Zusammenhänge und Handlungsoptionen</li> </ul>	<i>VolkerMeyer Ingenieur-          büro für Immissions-          schutz</i>  <i>Teilnehmende</i>
19:15 UHR	<b>Top 4 – Baugrund</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vorstellung des Baugrundgutachters</li> <li>Baugrunduntersuchungen am Südschnellweg</li> </ul>	<i>Schnack Ingenieurge-          sellschaft mbH &amp; Co. KG</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 19. Januar 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 sechsten Treffen und bedankt sich bei den Gastgebern für den zur Verfügung gestellten Sitzungsraum. Ein Vertreter von team ewen und ein Masterstudent der TU Braunschweig nehmen als Gäste an der Sitzung teil. Als geladene Referenten begrüßt der Moderator den Baugrundgutachter von der Schnack Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG und den Lärmgutachter vom VolkerMeyer Ingenieurbüro für Immissionsschutz.

Der Protokoll-Entwurf zur letzten Sitzung wird aktuell vom Gremium gesichtet und im Anschluss freigegeben. Schwerpunkt der Tagesordnung der sechsten Sitzung bildeten die Themen Lärm- und Baugrundschutz.

## TOP 2 – Aktueller Planungsstand

### **Thema**

*Ein Blick in die Werkstatt*

*Ausschnitt: Vorgelegte Dokumente beim Bund  
Verstärkungsmaßnahmen*

### **Referent/Sprecher**

*NLStBV*

*team ewen*

### **Anlagen/Anhänge**

*1. Präsentation zum aktuellen Planungsstand*

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

Ein Vertreter der NLStBV führt zu Beginn aus, dass es sich um einen langen Planungsprozess handelt und aktuell die Hauptalternativen ausgearbeitet werden. Momentan werden die ersten gutachterlichen Berechnungen erstellt. Diese werden im Verlauf des Planungsprozesses zunehmend konkretisiert. Zur Bewertung der Vorplanungsalternativen wird eine Matrix erstellt, die den Fokus auf den Schutz von Flora und Fauna, den Schutz der Menschen in Form von Begrenzung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, Verkehr, Städtebau, Wirtschaftlichkeit und weitere Faktoren legt. Die Auswahl der Kriterien und die jeweilige Gewichtung erfordern einen umfangreichen Abstimmungsprozess.

Weiterhin geht der Vertreter der NLStBV auf die aktuell anstehenden Baugrunduntersuchungen, die im Dezember begonnen werden, und auf die schon länger diskutierte Querschnittsbreite ein. 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)). Unter TOP 4 beleuchtet der beauftragte Baugrundgutachter die Methoden der Erkundungsarbeiten sowie die für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer zu erwartende Einschränkungen.

### **Der Querschnitt**

Hinsichtlich des Querschnitts steht fest, dass Südschnellweg nach der Baumaßnahme deutlich breiter sein wird, als heute. Hinsichtlich der genauen Breite befindet sich die Landesbehörde mit dem Bundesverkehrsministerium noch im Abstimmungsprozess. Viele Faktoren spielen eine entscheidende Rolle. Bei der Festlegung des Querschnitts steht die Vermeidung von Behinderungen des Verkehrs durch z.B. Unfälle, liegengebliebene Fahrzeuge oder die betriebliche Unterhaltung (z.B. Grünschnitt) der Straße im Vordergrund. Ebenfalls müssen richtlinienkonforme passive Schutzeinrichtungen (Leitplanken), der Raum für RWB-Beschilderungen<sup>1</sup> sowie bauzeitliche Verkehrsführungen bei Erhaltungsmaßnahmen und nicht zuletzt die Wirtschaftlichkeit mitbedacht werden. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren wird mit einem Standstreifen von mindestens 2,50 m und einer Gesamtbreite von 25 bis 31 m gerechnet. Dies würde mit Blick auf die aktuelle Breite von 15 m eine Verdopplung des Querschnitts bedeuten (siehe Präsentation Anlage 1).

### **Untersuchung der Alternativen**

Auch wenn gewisse Alternativen augenscheinlich z.B. aus städtebaulichen, lärmschutztechnischen oder eigentumsrechtlichen Gründen nicht in Betracht zu kommen scheinen, müssen für eine rechtssichere Planung sämtliche in Frage kommenden Alternativen gutachterlich untersucht werden.

Die aktuellen Planungsstände werden dem Planungsdialog in der Sitzung präsentiert. Da sich diese Planungen im Entwurfsstadium befinden und daher einer ständigen Änderung unterliegen und nicht selbsterklärend sind, werden sie nicht in diesem Protokoll veröffentlicht. Aktuell arbeitet die NLStBV gemeinsam mit dem BMVI, dem MW und der LHH daran, die Anzahl der weiter zu untersuchenden Alternativen einzugrenzen. Insbesondere folgende Alternativen erweisen sich nach aktueller Erkenntnislage als relativ konflikträftig bzw. schwer durchsetzbar:

---

<sup>1</sup> Richtlinie für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen.

#### Ersatzneubau der Brücke über die Hildesheimer Straße:

Wichtiger Aspekt der Planung ist, möglichst wenige Fremdgrundstücke zu nutzen und einen Mindestabstand für den ungehinderten Zugang der Feuerwehr zur Bebauung einzuhalten. Die Brücke weist über die gesamte Länge eine große lichte Höhe auf, da der gesamte Verkehr der Willmerstraße aufgrund des breiteren Brückenquerschnitts unter die Brücke verlegt werden müsste. Der Lärmschutz und die städtebauliche Situation sowie der Schutz der denkmalgeschützten Fassaden werden bei dieser Alternative das größte Problem darstellen. Vorteile bestehen z.B. im Punkt Wirtschaftlichkeit und Einwirkungen auf das Grundwasser. Für ein Ausscheiden dieser Alternative muss nachgewiesen werden, dass diese Vorteile die offensichtlichen Nachteile nicht überwiegen.

#### Durchgehender Tunnel zwischen Landwehrkreisel und Bahntrog:

Eine Weiterverfolgung wird nach aktuellem Erkenntnisstand unter anderem aus Gründen des Hochwasserschutzes (Entfall des drosselnd wirkenden Damms) sowie im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit nicht erfolgen.

#### Dammlage nördlich abgerückt bis zur Bahnlinie:

Diese Alternative führt zu einer starken Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken. Wesentliche Vorteile in lärmschutztechnischer und städtebaulicher Sicht weist sie nicht auf.

Die Alternativen, die von der NLStBV im Bereich Döhren auf Grundlage der bisherigen Untersuchungen weiterverfolgt werden, sind unterschiedliche Tunnelalternativen, die sich im Wesentlichen in Ihrer Länge und der jeweiligen Tunnelportallagen (z.B. westlich oder östlich der Schützenallee) unterscheiden.

Einzelne Abwandlungen der Alternativen, sogenannte Varianten und Untervarianten, werden erst in den nächsten Schritten weiter untersucht. Hierbei werden unterschiedliche Aspekte wie z.B. verschiedene Varianten des verkehrlichen Anschlusses der Willmer- und Hildesheimer Straße, verschiedene Lärmschutzvarianten oder die genauen Portallagen geprüft und miteinander verglichen.

Die NLStBV plant, Anfang 2017 eine grundsätzliche Abstimmung zu den Alternativen mit dem BMVI, dem MW und der LHH herbeizuführen. Ziel ist es, eine Einigung über die weiter zu verfolgenden Alternativen herbeizuführen. Im Sommer 2017 soll eine Vorzugsvariante festgelegt werden, die anschließend weiter ausgeplant wird (siehe „weiteres Vorgehen in 2017 und 2018“ in der Präsentation Anlage 1).

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

- ? Wann rechnet die NLStBV mit einer finalen Entscheidung zur Alternative 7 (Ersatzneubau der Brücke über die Hildesheimer Straße)?

- ! *Antwort NLStBV: Momentan befindet sich die Landesbehörde mit dem Bundesverkehrsministerium in Abstimmung. Im Dezember werden die Abwägungen weiter vertieft. Die Ergebnisse werden im Anschluss von den einzelnen Fachreferaten im Ministerium geprüft.*
- ? *Wird die Abfahrt Hildesheimer Straße gesperrt, während die Behelfsbrücke gebaut wird bzw. in Betrieb ist?*
- ! *Antwort NLStBV: Hierzu können derzeit noch keine konkreten Aussagen getätigt werden. Dies ist erst mit Konkretisierung der Planung und der einzelnen Bauphasen möglich. Zurzeit wird in Abstimmung mit der LHH ein Verkehrsmodell erarbeitet auf Grundlage dessen verschiedene Verkehrszustände bzw. deren Auswirkungen überprüft werden können.*

### **Verstärkungsmaßnahmen am Brückenbauwerk**

Die Schwierigkeiten bei der Bestimmung der richtigen Betonrezeptur für die 122 individuell angepassten Bewehrungskörbe konnte gelöst werden. Rund 82 Bewehrungskörbe wurden bereits betoniert. An einigen der vergangenen Wochenenden musste der Straßenabschnitt für eine optimale Aushärtung des Betons aufgrund der niedrigen Außentemperaturen bereits um 18.00 Uhr statt bisher um 20.00 Uhr gesperrt werden. Bis zum Ende des Jahres sollen 104 Konsolen betoniert werden, so dass bis März noch fünf Sperrungen vorgenommen werden müssen.

In der letzten Sitzung des PD wurde angeregt, ein Plakat mit Kontaktdaten der Behörde für Anwohner und Interessierte anzubringen, damit diese sich mit ihren Fragen zu der Verstärkungsmaßnahme und der Planung des Neubaus direkt an die NLStBV wenden können. Dazu stellte ein Vertreter von team ewen (das Büro unterstützt die NLStBV im Bereich Öffentlichkeitsarbeit) einen ersten Entwurf vor. Darauf findet sich ein Ansprechpartner der NLStBV für Fragen zur Verstärkungsmaßnahme und ein Hinweis zu der Website des Projektes, auf der sich Informationen über die Planung des Neubaus befinden. Zudem wird ein Newsletter mit kontinuierlichen Informationen über den Fortgang des Projektes eingerichtet. Dazu wird man sich ebenfalls auf der Projektwebsite anmelden können. Das Plakat kann in einem DIN A1 oder DIN A0 Format direkt vor Ort angebracht werden.

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

- ? *Ist die angegebene Newsletterfunktion auf dem Plakat schon hinterlegt und funktionstüchtig?*
- ! *Antwort NLStBV: Diese Funktion wird zeitnah angelegt.*
- *Anregung aus dem Teilnehmerkreis: Im Maschsee-Boten könnten die Informationen aus dem Plakat oder aus dem entsprechenden Newsletter platziert werden, um eine höhere Reichweite zu bewirken.*

## TOP 3 – Lärm, Lärmschutz und Straßenbau

### **Thema**

*Vorstellung des Lärmschutzgutachters  
Grundlegende Zusammenhänge und Handlungsoptionen*

### **Referent/Sprecher**

*Volker Meyer Ingenieurbüro für Immissionsschutz*

### **Anlagen/Anhänge**

2. Präsentation zum Thema Lärmschutz
3. Handout zu den Grundlagen der Lärmberechnungen und Lärmschutzmaßnahmen

Der beauftragte Lärmschutzgutachter des Ingenieurbüros für Immissionsschutz Volker Meyer erläutert dem Planungsdialog die Grundlagen des Lärmschutzes an Straßen und stellt eine tiefergehende Behandlung der Thematik mit Voranschreiten des Planungsprozesses in Aussicht. Dann können auch Zwischenergebnisse vorgestellt werden. Dies ist aktuell noch nicht möglich.

Grundlegende Punkte zum Themengebiet „Lärmschutz an Straßen“ sind in dem anliegenden Handout und der anliegenden Präsentation aufgeführt. Zusätzlich wurden noch folgende Punkte angesprochen.

- Die RLS-90<sup>2</sup> aus dem Jahr 1990 legt die Randbedingungen für die Berechnung des Beurteilungspegels fest. Durch die Anwendung der Richtlinie wird eine einheitliche Verfahrensweise bei der Berechnung der Lärmemissionen und der Abwägung der Lärmschutzbelange erreicht. Grundlage der in der RLS90 verwendeten Werte und Formeln sind eine Vielzahl von Messungen an verschiedenen Straßenzügen.
- Den Berechnungen nach RLS-90 liegt der Verkehr im derzeitigen Prognosejahr 2030 zu Grunde. Damit werden auch die künftigen Verkehrszunahmen bei den Berechnungen berücksichtigt.
- Bei den Berechnungen zur Prüfung der Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz und zur Festlegung der Lärmschutzmaßnahmen sind lediglich die Beurteilungspegel der neuen oder zu ändernden Straße zu berücksichtigen. Eine Überlagerung mit Lärmquellen anderer Verkehrsträger (Summenpegel) findet keine Berücksichtigung, sofern der gesundheitsgefährdende Bereich nicht erreicht wird. Dieses Verfahren ist so in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundesimmissionsschutzverordnung) festgelegt.
- Fahrzeuge über 2,8t werden in den Berechnungen nach RLS-90 als Schwerverkehr eingestuft.

---

<sup>2</sup> RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, sind durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder eingeführt worden.

- Da die Formeln der RLS-90 auf Messungen beruhen werden die Lärmspitzen des Straßenverkehrs in dem Beurteilungspegel mitberücksichtigt. An ampelgeregelten Kreuzungen erfolgt zusätzlich die Berücksichtigung der dort vorhandenen Störwirkung durch entsprechende Korrekturwerte.
- Ein offenerporiger Straßenasphalt (OPA) hat eine lärmindernde Wirkung von ca. 3 dB(A) gegenüber einer üblichen Straßenoberfläche. (Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit dieser Lärmschutzmaßnahme sind die höheren Bau- und Unterhaltungskosten und die begrenzte Lebensdauer hinsichtlich der lärmtechnischen Wirksamkeit zu berücksichtigen.)

### **Rechtliche Rahmenbedingungen für Lärmschutzmaßnahmen**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder für die wesentlichen Änderungen von Straßen ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG §§ 41 bis 43) und die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV). Die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge bei Tag und Nacht gibt die 16. BImSchV in §2 vor. Bei anderen Lärmarten sind andere Vorschriften maßgebend. Beispielsweise bei Gewerbelärm die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm).

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

- ? *Kann mit der Zunahme von E-Autos von einer Lärminderung in Zukunft ausgegangen werden ?*
- ! *Antwort Lärmgutachter: Bei E-Autos entfallen zwar die Motorgeräusche, jedoch sind unabhängig vom Antrieb ab einer Geschwindigkeit von ca.50 km/h die Abrollgeräusche bzw. Reifen-Fahrbahn-Geräusche die entscheidenden Lärmverursacher. Auf dem Südschnellweg wird mit höherer Geschwindigkeit gefahren, somit ist diese Lärmquelle relevanter. Sofern sich die Fahrzeuggröße nicht deutlich verringert, sind keine gravierenden Lärminderungen zu erwarten. Zudem kann für eine jetzige Berechnung nicht eine Fahrzeugflotte angesetzt werden, von der aktuell keine Kenntnisse vorliegen, ob und wann sie Realität wird und wie sie aussehen wird.*
- ? *Kann die RLS-90 den aktuellen Bedingungen gerecht werden, wenn sie aus 1990 stammt und auf Messwerten aus den 80er Jahren basiert?*
- ! *Antwort Lärmgutachter: Die Berechnungen gemäß RLS-90 sind aktueller Standard. Die komplexen Formeln beinhalten Faktoren, die eher vorteilhaft für den Umfang an Lärmschutzmaßnahmen am Südschnellweg sind, z.B. ist die Fahrzeugflotte insgesamt leiser geworden.*
- ? *Zu welchen Uhrzeiten gelten die Tages- und die Nachtgrenzwerte der BImSchV? In welcher Form werden Kurzzeitspitzenwerte berücksichtigt?*
- ! *Antwort Lärmgutachter: Die Tageswerte gelten von 6.00 Uhr bis 22.00Uhr. Die Nachtgrenzwerte gelten von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Bei reinen Wohngebieten sind das bspw. gemäß 16. BImSchV 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) in der Nacht. Grenzwerte für einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen (z.B. Martinshorn) gibt die 16. BImSchV nicht vor. Im*



*Allgemeines gilt, dass die Grenzwerte bei entsprechender Anspruchsvoraussetzung mit Hilfe von aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen unterschritten werden müssen.*

? *Wird der Garten bei Wohngebäuden in der Berechnung mitberücksichtigt?*

! *Antwort Lärmgutachter: Nach der 16. BImSchV sind grundsätzlich alle Gebäude zu berücksichtigen in denen sich dauerhaft Menschen aufhalten. Neben den Gebäuden selbst haben auch z.B. Balkone, Terrassen und Gärten einen Anspruch auf Lärmschutz oder eine angemessene Entschädigung in Geld, sofern hier der Tagesgrenzwert überschritten wird.*

*Hinweis: Weitere Informationen finden Sie in der Präsentation (Anlage 2) und im Handout (Anlage 3).*

## **TOP 4 – Baugrund**

### **Thema**

*Vorstellung des Baugrundgutachters  
Baugrunduntersuchungen am Südschnellweg*

### **Referent/Sprecher**

*Schnack Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG  
Teilnehmende*

### **Anlagen/Anhänge**

*4. Präsentation zum Thema Baugrund*

Der beauftragte Gutachter von der Schnack Geotechnik Ingenieurgesellschaft berichtet zum Thema Baugrund. Zur Veranschaulichung der aktuellen Baugrunduntersuchungen wurden während der Sitzung Pläne ausgestellt, die die genauen Untersuchungspunkte am Südschnellweg zeigen. Weiterführende aktuelle Informationen stellt die NLStBV auf der Webseite unter folgendem Link zur Verfügung:

[http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/vorbereitung\\_planung/vorbereitung-der-planung-147685.html](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/vorbereitung_planung/vorbereitung-der-planung-147685.html).

Am 17. Oktober erfolgte die Amtliche Bekanntmachung zu den Baugrunduntersuchungen.

Zentrale Inhalte aus dem Kurzvortrag:

- Verschiedene DIN-Normen, Merkblätter und bereits vorliegende Untersuchungsergebnisse dienen als Grundlage des Erkundungskonzeptes.
- Je nach Bauwerk (Brücken-/ Tunnelbauwerk, Straßendamm) müssen Bohrungen und Sondierungen in unterschiedlichen Abständen und unterschiedlicher Tiefe durchgeführt werden.

- Insgesamt umfasst das Gesamterkundungsprogramm 421 Maßnahmen: Von Bohrungen über Betonkern- und Kleinbohrungen, Drucksondierungen bis hin zu Baggerschürfen.
- Die Ausführung ist für Dezember bis März vorgesehen.
- Im Landschaftsschutzgebiet müssen die Arbeiten im Februar 2017 abgeschlossen sein.
- Gemäß festgelegter Randbedingungen sollen bis zu vier Bohrgeräte (LKW- und Raupenbohrgeräte) gleichzeitig eingesetzt werden.
- Die einzelnen Bohrungen durch LKW und Raupenbohrgeräte werden jeweils ca. ein bis zwei Tage dauern und jeweils 100 m<sup>2</sup> Fläche beanspruchen (einschl. Zubehör, zzgl. Verkehrssicherung). Die Geräuschemissionen werden im Rahmen bleiben, da sich der Dieselmotor im unteren Drehzahlbereich bewegen wird. Klein- und Kernbohrungen werden in wenigen Stunden auf ca. 5 m<sup>2</sup> durchgeführt. Sondierungen und Schürfungen beanspruchen je nach Art der Untersuchung 5 bis 25 m<sup>2</sup> und bis zu fünf Stunden.
- Sieben Untersuchungspunkte liegen auf Flächen Dritter außerhalb des Eigentums und der Nutzung der LHH und der NLStBV. Die Eigentümer und Nutzungsberechtigten wurden hierzu bereits angeschrieben.

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

- ? *Wo werden die Laboruntersuchungen durchgeführt?*
- ! *Antwort Baugrundgutachter: Die geotechnischen Untersuchungen werden im eigenen Labor der Schnack Geotechnik durchgeführt und die chemischen Analysen in einem externen chemischen Labor.*
- ? *In den letzten Sitzungen wurde über einen parallelen Aus- und Umbau der B 3 mit der S-Bahn-Station in Döhren diskutiert. Konnten derweil Vereinbarungen diesbezüglich getroffen werden?*
- ! *Antwort NLStBV: Die Landesbehörde steht mit der Region Hannover im Austausch. Im ersten Quartal in 2017 wird bei einem gemeinsamen Treffen erneut über planerische Synergieeffekte nachgedacht.*
- *Hinweis aus dem TN-Kreis: Zukünftig könnten sich öffentliche Bürgerveranstaltungen anbieten, um über den Planungsdialog hinaus erreichte Meilensteine zu kommunizieren. Mitglieder aus dem Planungsdialog könnten dabei die NLStBV unterstützen, erste Ergebnisse argumentativ zu präsentieren und für Fragen zur Verfügung stehen. Weiterhin wäre eine Vorstellung erreichter Meilensteine im Bezirksrat vorstellbar.*

## TOP 5 – Pressemitteilung und nächster Termin

### Nächste Sitzung des Planungsdialogs

Das nächste gemeinsame Treffen wird voraussichtlich am 19. Januar 2017 stattfinden, je nachdem, ob bis dahin neue Informationen vorliegen. Mögliche Themeninhalte könnten sein: Erste Entscheidungen vom Bundesverkehrsministerium zu den weiter zu untersuchenden Hauptalternativen. Der Beginn der Sitzung bleibt bei 17.30 Uhr, der Ort wird noch bekannt gegeben.

### 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 vierten Teilnehmenden in der Runde um ein Feedback zu der Frage: Was nehmen Sie mit zum Thema Lärm?

Antworten der befragten Teilnehmenden:

- Die Grundlagen und Gesetzmäßigkeiten von Lärmberechnungen wurden deutlich, die Details im weiteren Verlauf werden sicherlich spannend.
- Lärm ist permanent ein wichtiges Thema, momentan kann noch nichts Konkretes (Höhe und Lage der Lärmschutzwände) abgeleitet werden.
- Grundlagen sind für den Einstieg sehr gut, aber schade, dass die Lärmschutzmaßnahmen lediglich berechnet und nicht gemessen werden. Die Maßnahmen zu den Baugrunduntersuchungen sind zum aktuellem Zeitpunkt konkreter.
- Mit verschiedenen Rechnungen und Messungen werden wir noch oft zu tun haben. Schön ist es, neben abstrakten Planungen auch konkrete Pläne zeigen zu können.

## Anhang 1

### **Pressemitteilung des Planungsdialogs Südschnellweg**

#### **Lärmschutz und Baugrunduntersuchungen: Planungsdialog Südschnellweg diskutiert Maßnahmen**

**Gutachter Meyer und Hebestreidt standen dem Gremium gemeinsam mit der NLStBV Rede und Antwort für Fragen rund um die Themen Lärmmessung, gesetzliche Vorgaben und Baugrunduntersuchungen, die ab Dezember am Südschnellweg durchgeführt werden.**

Am Mittwoch, den 23.11.16, kam der Planungsdialog zu seiner sechsten Sitzung zusammen. Die Untersuchungen der Alternativen für den Südschnellweg werden zunehmend konkret und bieten Grundlage für die Abstimmung der Landesbehörde mit dem Bundesverkehrsministerium in Bonn.

Das Gremium informierte sich über den aktuellen Planungsstand und befasste sich intensiv mit den Themen Lärmemissionen und Lärmschutz. Durch den Neubau werden umfassende Lärmschutzmaßnahmen nötig. Dabei bestimmen rechtliche Vorgaben den Umfang und die konkreten Maßnahmen, erklärte Volker Meyer vom VolkerMeyer Ingenieurbüro für Immissionsschutz. In weiteren Treffen möchte sich der Planungsdialog mit dem jeweils zu erwartenden Verkehrslärm der aktuell ausgewählten Alternativen auseinandersetzen. Darüber hinaus informierte der zuständige Gutachter Joost Hebestreidt, Schnack Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG, über die verschiedenen Bohrungstechniken bei den anstehenden Baugrunduntersuchungen am SSW. Vornehmlich bestimmt die Bodenbeschaffenheit den benötigten Ausführungszeitraum und die Auswahl der Bohrgeräte. Für die Durchführung der Bohrarbeiten werden Straßensperrungen nötig sein, die zu verkehrlichen Einschränkungen führen werden.

Die Vertreter der NLStBV führten im Zuge der aktuellen Untersuchungen am SSW aus, dass sich die Landesbehörde in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium in Bonn befindet. Weiterhin informierte die NLStBV über die aktuellen Betonierungsarbeiten und eine angestrebte Fertigstellung der Verstärkungsmaßnahmen in 2017.

Anfang nächsten Jahres wird sich der Planungsdialog mit verschiedenen Vorzugsalternativen befassen, die später weitergehend untersucht werden sollen.

#### **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.

## **Anlagen**

**Anlage 1:** Präsentation der NLStBV zum aktuellen Planungsstand

**Anlage 2:** Präsentation des VolkerMeyer Ingeniuerbüros zum Thema Lärm

**Anlage 3:** Handout Grundlagen Lärmschutz

**Anlage 4:** Präsentation der Schnack Geotechnik Ingenieurgesellschaft zum Thema Baugrund