



Planungsdialog Südschnellweg

8. Sitzung am 26.04.2017

Ergebnisprotokoll – Entwurf



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>
17:40 UHR	Top 2 – Aktueller Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> Blick in die Werkstatt Kurze Rückschau auf den Infomarkt Verstärkungsmaßnahmen am Brückenbauwerk 	<i>NLStBV, Emch+Berger GmbH</i>
18:35 UHR	Top 3 – Bericht zum Scoping-Termin <ul style="list-style-type: none"> Impuls zum Scoping-Termin vom Gutachter und weitere formelle Schritte 	<i>Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB, Landschaftsarchitekten</i>
18:55 UHR	Top 4 – Einführung in das Thema Verkehr <ul style="list-style-type: none"> Vorstellung eines Verkehrsmodells zum Südschnellweg Rückmeldung zu den Ideen von Anschlussstellen aus dem Planungsdialog 	<i>Teilnehmende</i> <i>PGT Umwelt und Verkehr GmbH</i> <i>Teilnehmende</i>
19:45 UHR	TOP 5 – Pressemitteilung und nächster Termin, Schlusswort <ul style="list-style-type: none"> Abstimmung der Eckpunkte für die Pressemitteilung Nächster Termin voraussichtlich im September 	<i>IFOK</i> <i>Teilnehmende</i>
20:30 UHR	Ende der Veranstaltung	

TOP 1 – Begrüßung

Thema

Begrüßung der Teilnehmenden

Referent/Sprecher

Ralf Eggert, IFOK

Zur achten Sitzung begrüßt Ralf Eggert den Planungsdialog in den Räumen der Region Hannover und bedankt sich bei den Gastgebern für die Bereitstellung des Sitzungsraumes.

Als Gäste nehmen ein Vertreter von team ewen, eine Vertreterin der NLStBV und ein Anwohner des Südschnellwegs an der Sitzung teil. Darüber hinaus begrüßt der Moderator die Planer von der Gruppe Freiraumplanung (Ostermeyer + Partner mbB Landschaftsarchitekten) von der PGT Verkehr und Umwelt GmbH und Emch+ Berger GmbH als Referenten im Planungsdialog. Im Mittelpunkt der achten Sitzung steht das Verkehrsmodell zum Südschnellweg und die Rückmeldung zu den Ideen von Anschlusskonzepten aus der letzten Sitzung im Februar. Überdies berichtet der Umweltgutachter vom Scoping-Termin, der einen Tag vor der Sitzung des Planungsdialogs stattgefunden hat. Teilnehmende aus dem Gremium nahmen als Gäste am Scoping-Termin teil und berichten zusätzlich aus einer anderen Perspektive.

Im Protokollentwurf zur letzten Sitzung wurden nach der Sichtung des Gremiums Änderungswünsche geäußert, die in der heutigen Runde besprochen werden. Im Nachgang werden die Punkte aufbereitet und dem Gremium zur Freigabe übergeben. Über aktuelle Baumaßnahmen und Informationen rund um den Südschnellweg wird der Planungsdialog nicht wöchentlich, sondern wie bisher bei größeren Maßnahmen und Ankündigungen informiert. Die neue Newsletter-Funktion bietet zusätzlich die Möglichkeit, sich über Aktuelles zu informieren.

Änderungswünsche im Protokoll zur siebten Sitzung

Nach Versand des Protokollentwurfs wurden Änderungswünsche an die Moderation herangetragen. Diese sollen nun im Gremium beleuchtet und diskutiert werden. Herr Eggert stellt die Ergänzungswünsche und Anregungen vor:

1. Der östliche Bereich hinter der Hildesheimer Straße sollte ebenfalls mit einer geschlossenen Variante vorgesehen werden, um die Menschen von Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Vorgehen: Dieser Punkt wird in dem Protokoll zur siebten Sitzung noch einmal ausformuliert und deutlich herausgestellt.

2. Die Untersuchungen im Rahmen der Lärmsanierungen ergeben unterschiedliche Ergebnisse, die in der Konsequenz zu verschiedenen Lärmsanierungsmaßnahmen führen und einige Gebäude berücksichtigt und andere wiederum nicht. Der Schallimmissionsplan der Stadt Hannover aus 2009 beinhaltet andere Werte als die Lärmtechnische Untersuchung für die Lärmsanierung.

Vorgehen: Die Vertreter der NLStBV führen die unterschiedlichen Ergebnisse darauf zurück, dass verschiedene Annahmen bzw. Parameter bei den Berechnungen von der Stadt und der NLStBV berücksichtigt worden sind. Unterschiede können auftreten wenn z.B. anstatt des der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke [DTV in Kfz/24h] die durchschnittliche Werk tägliche Verkehrsstärke berücksichtigt wird [DTV_w in Kfz/24h] bzw. an welchen Tagen unter welchen Einflüssen gezählt wurde. Entscheidend ist, dass der für das Berechnungsverfahren zulässige Wert verwendet wird. Im Fall der Lärmsanierung ist die RLS 90 die Berechnungsgrundlage. Diese geht vom DTV aus. In die aktuellen Planungen gehen die aktuellsten Zählraten aus unterschiedlichen Zählungen ein. Aus den Daten wird ein robuster Prognosewert ermittelt. Zudem ist die Stadt von Lärmschutzwänden von 3 Meter Höhe ausgegangen, tatsächlich sind sie jedoch 3,5 Meter hoch und wurden so auch in den Berechnungen für die Lärmsanierung berücksichtigt. Weiterhin ist die Abschirmwirkung der Lärmschutzwände wahrscheinlich unterschiedlich eingerechnet worden. Ein entsprechender Hinweis auf diesen Unterschied wird im Protokoll zur siebten Sitzung mit aufgenommen. Von einem Anstieg des Verkehrs in Zwischenzeit kann ausgegangen werden, jedoch spielt dies bei der Berechnung zur Lärmsanierung keine Rolle.

3. Die Schutzgüter Flora und Fauna im Westbereich scheinen bei der Variantenuntersuchung mehr ins Gewicht zu fallen, als das Schutzgut Mensch.

Vorgehen: Die NLStBV weist darauf hin, dass der Naturraum mit den Ricklinger Teichen im Westbereich natürlich eine besondere Herausforderung bei der Variantenuntersuchung darstellt, das Schutzgut Mensch dort jedoch vergleichbar hoch gewichtet wird. Im Ostbereich durchläuft der Südschnellweg ein ganz anderes Stadtbild, indem andere Faktoren bei den Voruntersuchungen berücksichtigt werden müssen, als im Westbereich. Hier wird das Schutzgut Mensch dementsprechend höher gewichtet. Der Landschaftsplaner wird im nachfolgenden TOP 3 noch einmal genauer Stellung zur Gewichtung der einzelnen Faktoren beziehen.

TOP 2 – Aktueller Planungsstand

Thema

*Querschnitts- und Risikopapier
Rückblick auf den Infomarkt, Infoplakat
Verstärkungsmaßnahmen*

Referent/Sprecher

*NLStBV
Emch+Berger GmbH
Teilnehmende*

Anlagen/Anhänge

- 1. Präsentation zum aktuellen Planungsstand*

Blick in die Werkstatt

Die NLStBV stellt neu gewonnene Informationen und Erkenntnisse dem Planungsdialog vor (Siehe Präsentation, Anlage 1).

Wesentliche Punkte aus dem Vortrag:

Unterlagen zur Voruntersuchung:

Im Sommer werden dem BMVI die Unterlagen zur Voruntersuchung übergeben. Zentraler Bestandteil dieser ist der Variantenvergleich. Ergänzt wird die Voruntersuchung um zwei Dokumente, die nicht im Standardplanungsprozess enthalten sind:

- Risikopapier: Dieses Papier soll zusätzlich zu den bisher erfolgten Untersuchungen darstellen, welche Folgen bei der Wahl einer Brücke als Vorzugsvariante zu erwarten sind. Aufgrund der Auswirkungen der Planung auf private Grundstücke, Lärmschutz, Schadstoffbelastung, etc. birgt eine Brückenvariante erhöhte Verzögerungsrisiken infolge von zu erwartenden Einwendungen und Klagen sowohl von privat Betroffenen, als auch von Trägern öffentlicher Belange. Diese Verzögerungen wirken sich unmittelbar auf die Verkehrssituation im nachgeordneten Netz in Form von Reisezeitverlusten aus. Diese werden gemeinsam mit aufgrund der Umwege und Zeitverluste zu erwartenden erhöhten Betriebskosten monetarisiert wodurch ein volkswirtschaftlicher Aufwand dargestellt werden kann. Zudem werden die durch die veränderte Verkehrssituation auf den Wirtschaftsraum Hannover und die Lebensqualität zu erwartenden Auswirkungen qualitativ betrachtet. Die Vertreter der NLStBV betonen, dass diese Betrachtungen nicht zum klassischen Planungsgeschäft bei vergleichbaren Projekten gehören und diesbezüglich eine enge Abstimmung mit der LHH stattfindet.

- Querschnittspapier: Dieses Papier untersucht die Randbedingungen für die Wahl des Querschnitts im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit im Normalbetrieb, bei Unfällen und bei Bau- und Erhaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Eingriffsminimierung.

Planungsstand:

Aktuell befasst sich die NLStBV insbesondere mit der Optimierung der Gradienten (Höhenlage) der Straße unter Berücksichtigung verschiedener Einflussgrößen wie der Entwässerung der Strecke, der Konstruktion der Bauwerke und dem Anschluss an den Bestand mit Beachtung verschiedener Zwangspunkte (querende Verkehrswege und Gewässer, Leitungen, umweltfachliche Belange, Hochwasser).

Verschiedene Fragestellungen rücken dabei in den Mittelpunkt:

- Welche lichte Höhe muss unter den Bauwerken gewährleistet werden?
- Wie kann der Anschluss an den Bestand (insbesondere an den vorhandenen Trog im Osten) gewährleistet werden?
- Wie stark muss und darf in die Auenlandschaft eingegriffen werden?
- Wie lässt sich mit möglichst wenig Auf- und Abtrag die Gradienten richtlinienkonform ausbilden?
- Wie kann eine richtlinienkonforme Entwässerung der Straße bei möglichst geringen Längsneigungen gewährleistet werden?

Diese und weitere Fragen stellen sich die Gutachter und Planer nicht nur bei einer möglichen Vorzugsvariante, sondern auch bei allen anderen Varianten, die zum aktuellen Planungszeitpunkt betrachtet werden, in der gleichen Detailtiefe.

Der Projektleiter der Planungsgemeinschaft erläutert dem Planungsdialog, wie sich bestimmte Randbedingungen auf die Konstruktion einer Straßengradienten auswirken.

Hierzu werden die bisherigen Überlegungen anhand von Plänen erklärt und unter reger Beteiligung des Planungsdialogs diskutiert.

Die Planung ist darauf ausgelegt, den Ausbaustandard zu gegebener Zeit in Richtung Osten bis zum Seelhorster Kreuz fortzusetzen. Dies ist jedoch erst dann umsetzbar, wenn die Deutsche Bahn ihre querenden Brücken ersetzt.

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion:

- ? Wie wird der Verkehr während der Bauphase umgeleitet, gibt es Unterschiede bei der Tunnel- und Brücken Variante?

- ! *Antwort NLStBV: Gemäß dem aktuellen Planungsstand wird neben der vorhandenen Brücke ein Provisorium gebaut. Der Verkehr des Südschnellwegs wird anschließend auf das Provisorium umgelegt. Daraufhin kann die alte Brücke abgerissen werden, wodurch ein freies Baufeld für ein neues Bauwerk entsteht. Nach Fertigstellung des neuen Bauwerks wird das Provisorium wieder zurückgebaut. Diese grundsätzliche Vorgehensweise wird unabhängig von der jeweiligen Variante verfolgt. Variantenabhängig ist jedoch die Lage des Provisoriums. Die genauen Bauphasen werden im nächsten Planungsschritt für die Vorzugsvariante erarbeitet. Dann muss auch geprüft werden, welche Verkehrsbeziehungen ggf. für welchen Zeitraum aufgehoben werden müssen.*
- ? *Wie werden die Fahrradwege geführt?*
- ! *Antwort NLStBV: Aktuell ist die Planung der Fahrradwege nicht entscheidungserheblich für die grundsätzlich weiter zu verfolgende Variante. Im Rahmen der Bauphasenplanung und der Entwurfsplanung der Vorzugsvariante ist die Führung der Rad- und Fußgängerverkehrer selbstverständlich zu berücksichtigen.*
- Hinsichtlich eines Radweges parallel zum Südschnellweg hat die Region Hannover den Bedarf festgestellt. Eine Berücksichtigung in der Planung ist im Rahmen der nächsten Planungsstufe vorgesehen.*

Infomarkt und Infoplakat:

Das Informationsplakat wurde finalisiert und wird demnächst vor Ort angebracht. Wie bereits erwähnt, ist die angekündigte Newsletter-Funktion freigeschaltet und bietet den Leserinnen und Lesern aktuelle Informationen rund um den Ausbau des Südschnellweges unter folgendem LINK: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/newsletter_abonnieren/newsletter-abonnieren-150994.html

The poster is titled 'INFO | Baumaßnahme Südschnellweg B3'. It is divided into two main sections: 'jetzt' (now) and 'ab 2023' (from 2023). The 'jetzt' section is titled 'Verstärkungs- und Erhaltungsmaßnahme' (Strengthening and maintenance measure) and covers the period 'Zeitraum 2015 – 2018'. It states that the bridge at Hildesheimer Straße can only be used until 2023 and will be renovated. It also mentions that parking spaces under the bridge will be removed and that further maintenance measures like road repaving and bridge reinforcement are planned for 2017. The 'ab 2023' section is titled 'Ausbau Südschnellweg B3' (Expansion of Süd Schnellweg B3) and covers the period 'Zeitraum: ab 2023'. It states that planning for the expansion is underway but the final appearance is not yet decided. It provides the website 'www.suedschnellweg.niedersachsen.de' and a newsletter sign-up link. The poster includes logos for NLSStBV, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, and the state of Niedersachsen. It also features a QR code and a small map of the project area.

Abbildung 1 Informationsplakat zur Baumaßnahmen Südschnellweg B3 vor Ort

Am 9. Mai findet in der Aula der Dietrich-Bonhoeffer-Schule der zweite Infomarkt statt. Zwischen 16:30 Uhr und 19:30 Uhr können sich die Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Planungsstand informieren. Aus dem Planungsdialog stellt sich Frau Althaus dankenswerterweise als Ansprechpartnerin für Rückfragen der Besucherinnen und Besucher zur Verfügung.

Nota bene: Die Pressemitteilungen wurden an den Planungsdialog versendet. Die angefertigten Dokumente mit Hintergrundinformationen und einer Übersicht über die verschiedenen Alternativen finden Sie auf der Webseite der NLSStBV zum Download: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/b_3_suedschnellweg_hannover/ausbau-des-sued-schnellwegs-b-3-in-hannover-127803.html

Baumaßnahmen am Südschnellweg:

Die NLSStBV weist auf aktuell anstehende Verstärkungsmaßnahmen im Bereich der Südschnellweg-Brücke hin. Am Freitag, den 5. Mai ab 20.00 Uhr bis zum Dienstag, den 9. Mai 5.30 Uhr morgens, werden Längsspannglieder eingezogen. In der Nacht von Dienstag, den 30. Mai auf Mittwoch, den 31. Mai muss die Hildesheimer Straße voll gesperrt werden. Der Umleitungsverkehr wird, wie bereits bei dem ersten Sperrwochenende, über das Seelhorster Kreuz bzw. den Landwehrkreisel geführt, es ist nur ein rechtsabbiegen möglich. Rund zwei Wochen lang nach der Aufhebung der Vollsperrung wird der Verkehr auf der Hildesheimer Straße im Bereich des Bauwerks

einspurig je Fahrtrichtung geführt. Ein Linksabbiegen ist aus nördlicher und südlicher Fahrtrichtung ist nicht möglich.

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion:

- ! *Anregung aus dem Teilnehmerkreis: Es kam eine Anfrage von einem Gewerbetreibenden, wann genau die Baumaßnahmen stattfinden, damit dieser seine Betriebszeiten dementsprechend anpassen kann. Dies zeigt, dass die Information der Anlieger nicht optimal verläuft. Die Anlieger, die direkt von den Baumaßnahmen betroffen sind, sollten Handzettel erhalten.*
- ! *Hinweis der NLStBV: Die Informationen wurden frühzeitig auf der ersten Infomesse bekanntgegeben und sind am zügigsten über das Infoplakat zu erhalten.*

TOP 3 – Umweltuntersuchungen, Faktoren und Einflüsse

Thema

Scoping-Termin

Referent/Sprecher

Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB, Landschaftsarchitekten

Anlagen/Anhänge

2. *Präsentation zum Scoping-Termin*

Der beauftragte Landschaftsplaner berichtet dem Planungsdialog vom Scoping-Termin vom 25. April 2017 und erläutert die Betrachtung der Schutzgüter und des Untersuchungsraums (Siehe Präsentation Anlage 2). Folgende Punkte wurden angesprochen:

- Zur Festlegung der Untersuchungsinhalte der vom Vorhabenträger vorzulegenden Unterlagen nach § 6 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) bzw. Art. 5 UVP-RL (Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen Projekten) wird ein sogenanntes Scoping-Verfahren gemäß § 5 UVPG „Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen“ unter Beteiligung der Umwelt- und Naturschutzbehörden, der nach § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Umweltvereinigungen und weiterer sachkundiger Dritter durchgeführt. Die Ergebnisse finden anschließend Berücksichtigung im Unterrichtungsschreiben, es besteht jedoch keine rechtliche Bindungswirkung. Der Scoping-Termin fand unter Teilnahme des Vorhabenträgers, der beteiligten Fachbehörden und weiterer Träger Öffentlicher Belange und Gutachtern unter Leitung der Planfeststellungsbehörde (Region Hannover) statt.

- Vorgesehene Fachgutachten sind der in der letzten Sitzung besprochene Landschaftspflegerische Begleitplan, eine Umweltverträglichkeitsstudie, ein Artenschutzbeitrag, ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie sowie eine FFH-Vorprüfung.
- Grundlage der o.g. Unterlagen sind Fachbeiträge von verschiedenen Gutachtern, wie bspw. Biotopkartierung, Faunistische Kartierung, Schalltechnische Untersuchung, Luftschadstoffuntersuchung, Hoch- und Grundwassermodellierung. Weiterhin werden Kartenmaterialien zur städtischen Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne) sowie zum Regionalen- und Landesraumordnungsprogramm hinzugezogen. Auch Waldfunktionskarten oder Rad- und Wanderwegkarten werden berücksichtigt.
- Der Untersuchungsraum am Südschnellweg unterscheidet sich in Ost- und Westbereich. Im östlichen Bereich, der weniger von natürlicher Landschaft geprägten ist, steht das Schutzgut Mensch im Vordergrund, im Westbereich ist die Gewichtung zwischen Mensch und Pflanzen/Tieren eher gleichrangig. Die Bestandserfassung und –bewertung sowie die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hinsichtlich Wohnumfeld und Erholung werden erläutert.
- Im Scoping-Termin wurde deutlich, dass bereits vieles berücksichtigt wird. Auf der anderen Seite wurden wertvolle Anregungen wie zum Beispiel die Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt Hannover eingebracht, die nunmehr ggf. berücksichtigt werden kann.
- Drei Mitglieder aus dem Planungsdialog nahmen als Gäste am Scoping-Termin teil. Zwei von Ihnen berichten dem Gremium, welche Eindrücke sie am Vortag gewonnen haben und welche Erkenntnisse sie mitgenommen haben. Vornehmlich sind der Planungsstand und die verschiedenen Varianten umfangreich und anschaulich von der Behörde und den entsprechenden Planern vorgestellt worden. Es wurde deutlich, dass der Vorhabenträger und die Planer bereits frühzeitig den Kontakt mit vielen Fachbehörden aufgenommen und ein intensiver Informationsaustausch stattgefunden hat, so dass wenige neue Hinweise vorgebracht wurden. Diese werden jedoch konsequent weiterverfolgt.

TOP 4 – Einführung in das Thema Verkehr

Thema

Anschlussstellen des zukünftigen Südschnellwegs

Referent/Sprecher

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Emch + Berger GmbH

Teilnehmenden

Anlagen/Anhänge

3. Präsentation zum Thema Verkehr

Der Projektleiter der PGT Umwelt und Verkehr GmbH erläutert dem Planungsdialog das Vorgehen bei der Entwicklung eines Verkehrsmodells.

- **Schritt 1 Analyse:** Zur Erlangung einer ausreichenden Datenbasis wurden die Verkehrsmengen an zahlreichen Messstellen im Zuge des Südschnellweges und im Straßennetz von Hannover mit Hilfe von Videokameras an einem Werktag im Jahr 2015 erhoben (siehe Präsentation zum Thema Verkehr). Neben den 24-Stunden-Werten wurden auch die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden am Morgen und am Nachmittag ausgewertet. Für den Südschnellweg liegen Angaben aus weiteren Verkehrserhebungen z. B. einer Messplatenerhebung aus dem Jahr 2012 sowie der Straßenverkehrszählung, die alle 5 Jahre durchgeführt wird, vor.

Die in der Präsentation genannten Zahlen beziehen sich auf einen mittleren Werktag. Demgegenüber sind im Rahmen der Lärmberechnung Jahresmittelwerte heranzuziehen, die auch die Wochenenden, Feiertage oder Schulferien umfassen.

Die Bewertung der Verkehrsqualität von Knotenpunkten erfolgt auf Grundlage der ermittelten Wartezeiten und werden in den Kategorien A bis F eingeteilt. Die Kategorie E bedeutet in diesem Fall eine mangelhafte Verkehrsqualität. Ziel ist grundsätzlich das Erreichen einer ausreichenden Verkehrsqualität der Stufe D.

Um den Einfluss der Vorrangschaltung der Stadtbahn abbilden zu können, ist die Durchführung einer Verkehrssimulation erforderlich.

- **Schritt 2 Prognose:** Anhand eines Verkehrsmodelles können die Veränderungen der Verkehrsmengen im Prognosejahr 2030 ermitteln.
Dieser Arbeitsschritt ist noch nicht abschließend bearbeitet, so dass noch keine abschließenden Aussagen über die zukünftige Prognosemengen getroffen werden können.
- **Schritt 3 Variantenbewertung:** Die Verkehrsgutachter und die Planer der INGE B3 untersuchten Varianten aus dem Ideenwettbewerb und die Ideen zu Anschlüssen aus dem Planungsdialog. Der Verkehrsgutachter stellt die Ergebnisse der abgekürzt vor: Alle Tunnelvarianten haben im Osten zwei Verbindungsrampen, auf dieser Seite verändert sich nicht viel. Im Westen gibt es bezogen auf die Lage der Rampen deutliche Unterschiede. Bei der

Bewertung der Varianten werden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Verkehrsmengen in der Willmerstraße (Differenzierung von und zur Schützenallee mit roten Balken und von und zum SSW mit blauen Balken).
- Lage der Rampen vor allem im Hinblick auf die Trennwirkung in der Willmerstraße
- Entlastung des Knotenpunktes Hildesheimer Straße/ Willmerstraße.

Im Ergebnis zeigt sich, dass alle Varianten, bei denen Verbindungsrampen im Bereich der Willmerstraße zwischen der Schützenallee und der Hildesheimer Straße angeordnet werden, zwar zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen aber auch zu einer starken Trennwirkung in der Willmerstraße führen. Daher werden diese Varianten als nicht zielführend eingestuft.

Werden westlich der Schützenallee sogenannte Schleifenrampen angeordnet, würde die Willmerstraße entlastet. Für die vom SSW auf- und abfahrenden Fahrten ergibt sich jedoch eine sehr umwegige Verkehrsführungen. Vor diesem Hintergrund und dem hohen Flächenbedarf werden auch diese Varianten als nicht zielführend eingestuft.

Die Variante mit einem Kreisverkehr in der Minus-1-Ebene führt zu Rampenbauwerken in allen Knotenarmen, die aufgrund der Zwangspunkte, z. B. der vorhandenen Eisenbahnbrücke, nicht realisierbar sind.

Als Vorzugsvariante ergibt sich ein Anschluss des Südschnellwegs in Höhe der Schützenallee mit folgenden Alternativen:

- Die Rampen befinden sich westlich der Schützenallee mit ebenerdigen Knotenpunkten. Die Frage der zulässigen Verkehrsführungen an der Kreuzung mit der Schützenallee ist im weiteren Verfahren zu klären
- Die Rampen befinden sich westlich der Schützenallee mit Brückenbauwerken über die Schützenallee
- Die Rampen befinden sich östlich der Schützenallee, wobei die Rampen bis zur Pagenstraße reichen.

Im Anschluss zeigte der Verkehrsgutachter dem Planungsdialog die Visualisierung des berechneten Verkehrsmodells. Von der Stadt Hannover erhielt die PGT Umwelt und Verkehr GmbH die Schaltung der Signalanlage, die Grünzeitanforderungen der Stadtbahnen von dem damaligen Zählungstag aus 2015. Neben der Berechnung der Wartezeiten werden auch die Rückstaulängen ermittelt. Somit können im weiteren Verfahren die verkehrlichen Auswirkungen der Planungsvarianten berechnet werden.

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion:

- ! *Hinweis aus dem Teilnehmerkreis: Die Situation im Bereich der Zeißstraße ist teilweise so schlimm, dass das Rote Kreuz und auch Krankenwagen nicht durchkommen und über den Bürgersteig fahren müssen, um auf die Hildesheimer Straße zu gelangen. In diesem Bereich muss sich dringend etwas ändern. In Summe zeigen die Untersuchungen der Varianten, dass die Verkehre zwar bleiben werden, jedoch die beste und angenehmste Verkehrsführung gefunden werden muss.*
- ! *Hinweis NLStBV: Die Ideen aus dem Planungsdialog waren sehr gut und einfallsreich, die Behörde hat sämtliche Ideen untersucht, mit der Stadt besprochen und an den Verkehrsgutachter übergeben. Darüber hinaus wurde der NLStBV noch eine weitere Variante von außen zugespült, eine sogenannte Doppelstockbrücke. Diese ebenfalls interessante Idee wird in der nächsten Sitzung noch einmal kurz vorgestellt. Grundsätzlich handelt es sich bei dem Anschluss der Zeißstraße an die Willmerstraße um eine städtische Verkehrsbeziehung. Die NLStBV wird an der jetzigen Situation nichts verändern, wenn sich dieses Erfordernis nicht aus der Planung zum Südschnellweg heraus als Folgemaßnahme ergeben sollte. Da die LHH im Planungsprozess involviert ist, wird dieses Thema im weiteren Planungsverlauf jedoch sehr wahrscheinlich zur Sprache kommen.*

TOP 5 – Pressemitteilung und nächster Termin

Nächste Sitzung des Planungsdialogs

Das nächste gemeinsame Treffen wird voraussichtlich nach der Sommerpause im September 2017 stattfinden, bis dahin werden neue Informationen vom Bundesverkehrsministerium erwartet. Mögliche Themeninhalte könnten sein: Welche Variante weiter betrachtet wird und weitere Ergebnisse aus Fachgutachten.

Pressemitteilung

Der Planungsdialog einigt sich, dass kein Versand einer Pressemitteilung im Nachgang der Sitzung erfolgt.

Feedback

Zum Abschluss bittet Herr Eggert den teilnehmenden Gast in der Runde um ein Feedback zur Sitzung: „Ich bin überrascht über das vorhandene Wissen in der Runde und habe viel Neues erfahren und gelernt“.

Anlagen

Anlage 1: Präsentation zum aktuellen Planungsstand (NLStBV)

Anlage 2: Präsentation zum Scoping-Termin (Ostermeyer + Partner mbB)

Anlage 3: Präsentation zum Thema Verkehr (PGT Umwelt und Verkehr GmbH)