



Planungsdialog Südschnellweg

9. Sitzung am 21.09.2017

Ergebnisprotokoll



Tagesordnung

UHRZEIT	PROGRAMMPUNKT	SPRECHER
17:30 UHR	Top 1 – Begrüßung <ul style="list-style-type: none"> • Begrüßung durch Ralf Eggert • Abnahme des Protokolls • Vorstellung der Tagesordnung 	<i>IFOK GmbH</i>
17:40 UHR	Top 2 – Aktueller Planungsstand Teil 1 <ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisse aus dem Abstimmungstermin beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 	<i>NLStBV, Teilnehmende</i>
18:35 UHR	Top 3 – Einführung in das Thema Luftschadstoffe <ul style="list-style-type: none"> • Impulsvortrag vom Gutachter und anschließende Diskussion 	<i>Müller-BBM GmbH, Teilnehmende</i>
18:55 UHR	Top 4 – Aktueller Planungsstand Teil II <ul style="list-style-type: none"> • Ein Blick die Werkstatt 	<i>NLStBV, Emch + Berger GmbH Teilnehmende</i>
19:45 UHR	Top 5 – Pressemitteilung und nächster Termin, Schlusswort <ul style="list-style-type: none"> • Nächster Termin im November /Dezember 	<i>IFOK Teilnehmende</i>
20:30 UHR	Ende der Veranstaltung	



TOP 1 – Begrüßung

Thema

Begrüßung der Teilnehmenden

Referent/Sprecher

Ralf Eggert, IFOK GmbH

Der Moderator heißt die Mitglieder des Planungsdialogs zur neunten Sitzung in den zentralen Geschäftsbereichen der NLStBV herzlich willkommen. Für eine optimale Vorbereitung der Sitzung werden die Teilnehmenden gebeten sich frühzeitig für die Sitzungen an- oder abzumelden. Jede Sitzung wird ausführlich vorbereitet und die entsprechenden Gutachter für die fachlich spezifischen Themen eingeladen. Die Vorträge und Diskussionen können nur in abstrakter Form in das Protokoll mit aufgenommen werden, um die hohe Qualität des Austauschs im Planungsdialog weiterhin aufrecht zu erhalten. Als Gäste nehmen ein Vertreter von team ewen, und eine Vertreterin der NLStBV an der Sitzung teil. Darüber hinaus begrüßt der Moderator die Planer von Emch+Berger GmbH und Müller MBB GmbH als Referenten im Planungsdialog. Im Mittelpunkt der Sitzung stehen die Ergebnisse aus dem Abstimmungstermin beim Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI), sowie die Einführung in das Thema Luftschadstoffe. Zum Protokoll zur letzten Sitzung sind keine Änderungswünsche von den Teilnehmenden geäußert worden, insofern wird das Protokoll veröffentlicht und auf die Webseite eingestellt. Darüber hinaus scheidet ein Mitglied des Ricklinger Bezirksrates aus dem Planungsdialog aus und überträgt seine Mitgliedschaft an seine Nachfolgerin. Der Planungsdialog bedankt sich recht herzlich für viele Anregungen und Hinweise.



TOP 2 – Aktueller Planungsstand Teil 1

Thema

Ergebnisse aus dem Abstimmungstermin beim (BMVI)

Referent/Sprecher

NLStBV

Teilnehmende

Anlagen/Anhänge

Ergebnisse aus dem Abstimmungstermin beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Die NLStBV stellt die Ergebnisse aus dem Abstimmungstermin vom 13. September 2017 mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vor.

Wesentliche Punkte aus dem Vortrag:

Im Sommer wurde die Vorplanung des Projekts B3 | Südschnellweg aus fachlicher Sicht mit Fertigstellung der Voruntersuchung und Vorlage der Unterlagen zur Projektabstimmung (PA) 2 sowie Durchführung der PA 2 mit dem BMVI am 13.09.2017 abgeschlossen.

Zentraler Bestandteil der Voruntersuchung und damit auch der PA 2 war der Variantenvergleich. Ergänzt wird die Voruntersuchung um ein Risikopapier und ein Querschnittspapier, die nicht im Standardplanungsprozess enthalten sind und in der letzten Sitzung ausführlich vorgestellt wurden (siehe Protokoll zur achten Sitzung).

Unter Beteiligung der Fachreferate des BMVI zu den verschiedenen Themen Straßenplanung, Konstruktiver Ingenieurbau (Brücke/Tunnel), Lärm- und Schadstoffemissionen, Betrieb und Verkehr wurden die verschiedenen Varianten sowie die Ergebnisse der Voruntersuchung und die relevanten Abwägungsbelange vorgestellt. Die eingeschränkte Restnutzungsdauer des vorhandenen Brückenbauwerks bis 2030 steht dabei immer als wesentliche Projektrandbedingung im Mittelpunkt.

Die Landesbehörde hat ihre Entscheidung für die Vorzugsvarianten W3 (Ersatzneubau bestandsorientiert) und O3 (Tunnel mit Portal westlich Schützenallee) im Detail begründet. In den Gesprächen wurde deutlich, dass ein Tunnel beim Bund große Sympathien genießt und genehmigungsfähig sein könnte. Eine definitive Entscheidung des Bundes gibt es derzeit aber noch nicht. Aufgrund der Ergebnisse des europaweit durchgeführten Ideenwettbewerbs und der soliden Prüfung

der Planungsalternativen durch die Landesbehörde rechnet die Behörde aber mit einer Zustimmung des Bundes. Auch die Frage der Kostenverteilung ist Teil des noch laufenden Genehmigungsprozesses.

Für die Variante O1 (Ersatzneubau Brücke über die Hildesheimer Straße) ist im Nachgang durch die Landesbehörde ergänzend darzulegen, ob diese genehmigungsfähig wäre, wenn sie weiterverfolgt werden würde. Die NLStBV hat dies bereits verneint, wird dem BMVI jedoch eine schriftliche Stellungnahme übersenden. Für die Variante O4 (Abdeckung Hildesheimer Straße mit Trogstrecke) sind die Ausschlussgründe ebenfalls im Nachgang schriftlich zu konkretisieren. Eine Anpassung des Variantenvergleichs ergibt sich hieraus nicht.

Aktuell gehen die Planungen für den Tunnel parallel weiter. Ziel ist, 2022 mit dem Bau eines provisorischen Brückenbauwerks zu starten, um wie vorgesehen 2023 mit dem Abriss der alten Brücke beginnen zu können.

Als zusätzliche Argumentation und Stärkung des Ergebnisses des Variantenvergleichs wurde die im Rahmen der Voruntersuchung erstellte Risikobetrachtung vorgestellt. Im Ergebnis konnte dargelegt werden, dass die scheinbar kostengünstigeren Varianten O1 (Ersatzneubau Brücke) und O2 (Dammlage nördlich abgerückt) insbesondere im Genehmigungsprozess ein deutlich höheres Risiko von zeitlichen Verzögerungen als die Vorzugsvariante O3 (Tunnel) aufweisen.

Die sich daraus ergebenden zusätzlichen Risikokosten in Form von volkswirtschaftlichen Kosten durch Reisezeitverluste erreichen in etwa die Höhe der eigentlichen Investitionskosten. Aufgrund dieser Betrachtung ist die Wirtschaftlichkeit der Varianten O1 und O2 trotz der verhältnismäßig geringen Investitionskosten in Frage zu stellen.

- Darüber hinaus wird die Variante W3 (Ersatzneubau bestandsorientiert) unter Berücksichtigung einer Optimierung der Bauwerke im Hinblick auf die umweltfachlichen Belange und den Hochwasserschutz weiterverfolgt.
- Die NLStBV nimmt zudem Ergänzung/Anpassung einzelner Unterlagen (Anpassung der Betriebs- und Erhaltungskosten der einzelnen Varianten) vor. Diese haben keinen Einfluss auf die Variantenentscheidung.
- Das BMVI erteilt abschließend noch einen Prüfauftrag für die nächste Planungsphase bzgl. des Lärmschutz im Ostbereich.

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion:

- ? Wie lang wird der Tunnel möglicherweise sein?
- ! *Antwort NLStBV: In der Vorzugsvariante weist der Tunnel eine Länge von 800 Metern (ohne anschließende Trogstrecken) auf.*
- ? Wird bei den Planungen ein Fahrradweg mitgedacht und wie wird dieser geführt?

- ! *Antwort NLStBV: Im Rahmen der weiteren Planung der Vorzugsvariante wird die Führung der Rad- und Fußgängerverkehre mitberücksichtigt. Dies gilt insbesondere auch für die Bauablaufplanung. Der Bedarf für einen unselbstständigen Radweg parallel zum Südschnellweg wurde bereits festgestellt. Wie und in welcher Höhe der Radweg verlaufen wird ist noch in der Prüfung. Der Radweg, würde sowohl westlich als auch östlich an das bestehende Radwegenetz angeschlossen werden.*

TOP 3 – Einführung in das Thema Luftschadstoffe

Thema

Luftschadstoffuntersuchung der Planvarianten

Referent/Sprecher

Müller BBM GmbH

Anlagen/Anhänge

1. *Präsentation zum Thema Luftschadstoffe*

Der beauftragte Gutachter stellt dem Planungsdialog die zu beachtenden Rahmenbedingungen die Methodik und Vorgehensweise sowie erste Ergebnisse der Immissionsprognosen vor (siehe Anhang 1, Präsentation zum Thema Luftschadstoffe)

- Zunächst stellt der Gutachter heraus, dass sich die Betrachtungsräume im eher versiegelten Osten und von Vegetation geprägtem Westen hinsichtlich der Ausbreitung von Schadstoffen erheblich voneinander unterscheiden,
- Bei der Untersuchung werden bestimmte Leitsubstanzen wie bspw. Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub besonders beachtet. Vorliegende Verkehrsdaten und Meteorologische Daten werden bei der Modellierung mitberücksichtigt. Die sogenannte Hintergrundbelastung, die die lufthygienische Ausgangssituation beschreibt, wurde auf der Grundlage von Messdaten geschätzt und zudem in die Immissionsprognosen mit einbezogen: 20 µg/m³ für NO₂, 12 µg/m³ für PM_{2,5}, 17 µg/m³ für PM₁₀.¹
- Die Immissionsprognose mit diesem Ansatz der Hintergrundbelastung zeigt für den Messort in der Friedrich-Ebert-Straße eine gute Übereinstimmung.
- Als Beurteilungsgrundlage dient die 39. BImSchV, die die relevanten Grenzwerte für Luftschadstoffimmissionen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgibt. Für die jeweiligen Leitsubstanzen sind zulässige Überschreitungen im Kalenderjahr festgelegt.

¹ PM₁₀ sind Partikel mit einem max. Durchmesser von 10 Mikrometer.
PM_{2,5} sind Partikel mit einem max. Durchmesser von 2,5 Mikrometer.

- Am Südschnellweg wurde die Immissionsprognose für verschiedene Untersuchungspunkte (Insgesamt 29) ausgewertet. Alle Varianten wurden an diesen Untersuchungspunkten gegenübergestellt, um eine Bewertung hinsichtlich Schadstoffbelastung vornehmen zu können. Die Ergebnisse dieser Gegenüberstellung wurden in eine Tabelle überführt (siehe Anlage 1, Präsentation zum Thema Luftschadstoffe, Folie 23 bis 26). Die rot gefärbten Werte überschreiten die Grenzwerte, die grün und gelb gefärbten Werte nähern sich den Grenzwerten.
- Bei der Variante eines durchgehenden Tunnels zwischen Landwehrkreisel und Bahnunterführungen, wurden starke Überschreitungen beim Feinstaub (PM₁₀) und NO₂ im Bereich der Abbestraße und Klinkerfuesstraße festgestellt. Diese größere „Immissionsglocke“ bildet sich im Durchgangstunnel durch die jeweilige Röhre pro Richtung, in der die Fahrzeuge in nur eine Richtung fahren. Insofern entsteht ein akkumulierter Luftstrom, der in jeweils eine Richtung transportiert wird.
- Aufgrund von komplexer Quell- und Bebauungsstruktur wird im weiteren Planungsverlauf ein mikroskaliges Simulationsmodell („MISKAM“) zur Detailuntersuchung der Vorzugsvariante W3-O3 genutzt. Im Variantenvergleich war dies aufgrund der vergleichenden Betrachtung der Varianten untereinander entbehrlich. Hier wurde das Ausbreitungsmodell LASAT (Lagrange-Simulation von Aerosol-Transport) angewendet.

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion:

- ? Aus welchem Jahr stammen die Verkehrsdaten, die in die Emissionsprognose aus dem Luftreinhalteplan Hannover eingeflossen sind?
- ! *Antwort Müller BBM GmbH: Für den Südschnellweg wurde die Verkehrsprognose 2030 (s.u.) angesetzt, für das umliegende Straßennetz wurden Verkehrsdaten aus dem Jahr 2011 verwendet.*
- ? Wieso sind die Immissionswerte bei einer Variante mit einer Hochstraße weniger hoch?
- ! *Antwort Müller BBM GmbH: Die Belastung nimmt mit der Höhe ab, da eine größere Verwirbelung der Luftschadstoffe stattfindet.*
- ? Welche Durchschnittsgeschwindigkeiten wurden bei den Berechnungen angenommen?
- ! *Antwort Müller BBM GmbH: Es wurde keine Durchschnittsgeschwindigkeit angesetzt, sondern die für den Streckenabschnitt geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempolimit). Für den Südschnellweg wurde ein Tempolimit von 80 km/h und für die umliegenden Straßen eine Tempolimit von 50 km/h angenommen.*
- ? *Der Südschnellweg ist aktuell trotz Einschränkungen eine vielbefahrene Straße, wird die Strecke mit dem Ausbau nicht attraktiver, so dass mit höheren Verkehrszahlen gerechnet werden muss? Hier könnte in der Tat von einer Stadtautobahn gesprochen werden.*

- ! Antwort Müller BBM GmbH: Ebenfalls wie bei der Lärmberechnung, steht der Vergleich der Varianten im Mittelpunkt. Wichtig ist, gleiche Parameter bei der Berechnung einzuspeisen, um eine Bewertung der Varianten zu ermöglichen. Welche genauen Zahlen in der Prognose angenommen werden, ist an dieser Stelle weniger relevant.
- ! Hinweis NLStBV: Aktuell wird für das Jahr 2030 von folgenden prognostizierten Verkehrsstärken ausgegangen:

Abschnitt	DTV _w *
Westabschnitt östlich Landwehrkreisel	60.500 Kfz/24 h
Brücke über die Hildesheimer Straße	47.500 Kfz/24 h
Ostabschnitt bis Seelhorster Kreuz	66.300 Kfz/24 h

Bei diesen Zahlen wurden Verkehrszunahmen auf Grund von Änderungen im Straßennetz (z.B. OU Hemmingen) berücksichtigt.

Die aktuelle sogenannte Analyseverkehrsstärke beträgt:

Abschnitt	DTV _w *
Westabschnitt östlich Landwehrkreisel	50.000 Kfz/24 h
Brücke über die Hildesheimer Straße	38.000 Kfz/24 h
Ostabschnitt bis Seelhorster Kreuz	55.000 Kfz/24 h

*DTV_w = Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke an Werktagen

Die Zahlen werden bei Vorliegen neuer Zählwerte aktualisiert und in der Planung berücksichtigt.

TOP 4 – Aktueller Planungsstand Teil 2

Thema

Aktuelle Planungstätigkeiten

Referent/Sprecher

NLStBV

Emch + Berger GmbH

Teilnehmenden

Anlagen/Anhänge

2. Präsentation zum aktuellen Planungsstand

Aktuelle Planungstätigkeiten:



Bereits in der letzten Sitzung stellte die Landesbehörde vor, welche verschiedenen Einflussgrößen und Zwangspunkte berücksichtigt werden müssen (siehe Anlage 2, Präsentation zum aktuellen Planungsstand).

Die NLStBV befasst sich 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). Darüber hinaus fokussiert die NLStBV eine detaillierte Betrachtung der Bauablaufplanung. Auch die konkrete Bemessung von Lärmschutzanlagen ist ein aktuelles Thema.

Querschnitt

Die Festlegung des Querschnitts kann nicht isoliert für den Südschnellweg erfolgen, sondern muss im Zusammenhang eines künftigen Ausbaus des gesamten Schnellwegenetzes betrachtet werden (siehe Abbildung 1). Veranlassung der Überlegungen hinsichtlich eines Gesamtausbaus der Schnellwege sind die bereits hinlänglich bekannten eingeschränkten Tragfähigkeiten vieler Bauwerke im deutschen Bundesfernstraßennetz. Die Schnellwege sind hierbei nicht ausgenommen. Die NLStBV hat hierzu ein Strategiepapier für den Ausbau der Schnellwege in Hannover entwickelt, welches dem BMVI zur Abstimmung vorliegt. Demzufolge sollte der Straßenquerschnitt auf den Schnellwegen unter Berücksichtigung der aktuellen Belastung des Straßennetzes in und um Hannover aus betrieblicher und verkehrlicher Sicht möglichst optimal gewählt werden. Daher hat die Landesbehörde als variantenunabhängigen Querschnitt für die Planung folgende Querschnitte vorgeschlagen:

- RQ 31 für die freie Strecke
- RQ 31B für alle Brücken
- RQ 31t für alle Tunnel

Der RQ 31 ermöglicht sowohl eine vierstreifige Verkehrsführung, auch wenn eine Fahrbahnseite z.B. aufgrund von Brückensanierungen voll gesperrt werden muss, als auch eine sichere und störungsunanfällige Abwicklung von erforderlichen Betriebsdienst- und kleineren Erhaltungsmaßnahmen sowie ein sicheres Abstellen von havarierten Fahrzeugen auf dem Standstreifen.

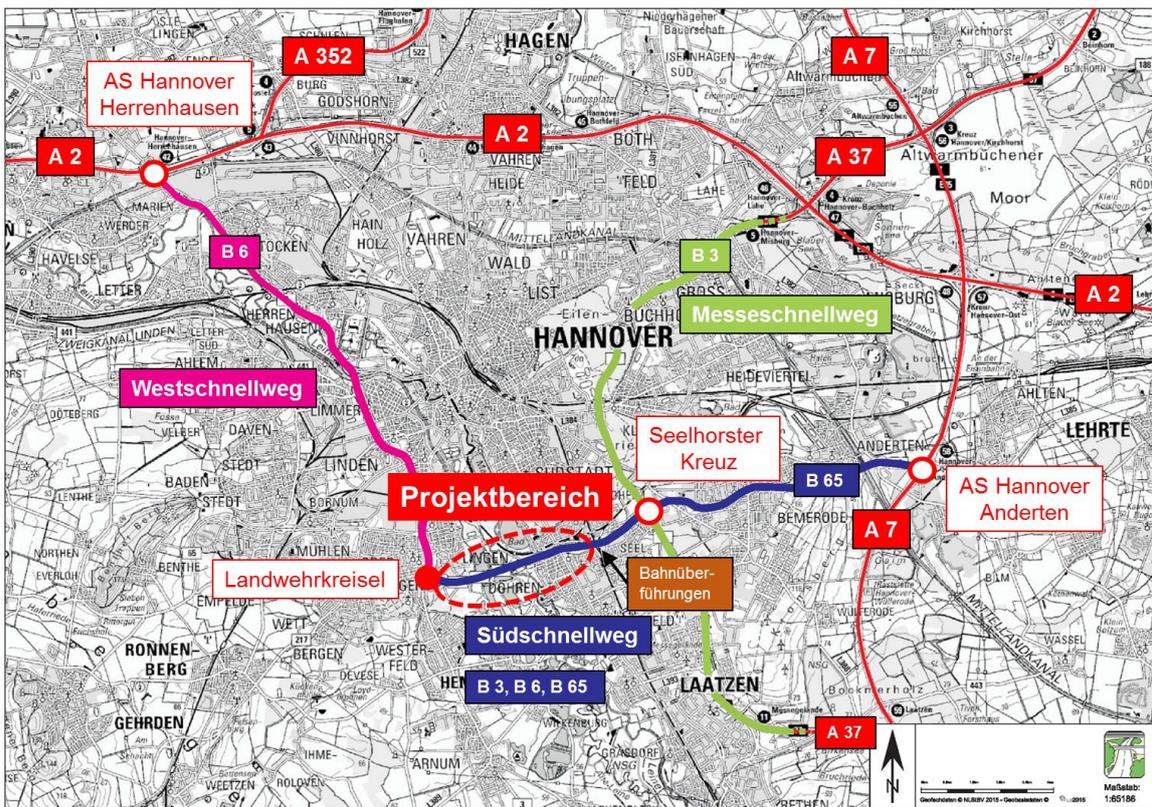


Abbildung 1 Querschnittsbetrachtung in Zusammenhang mit einer Gesamtkonzeption (Quelle: NLStBV)

Gemäß Richtlinie (RAA – Richtlinie für die Anlage von Autobahnen) wäre auch ein Querschnitt von mindestens 25 Metern (RQ 25) ausreichend. Dies wäre auch der favorisierte Querschnitt der LHH. Dieser Querschnitt hat jedoch insbesondere in bauzeitlichen Zuständen und im Fall von liegengebliebenen Fahrzeugen und im Betriebsdienst aufgrund der eingeschränkten Breite der Fahrbahnen und des Standstreifens verkehrliche Nachteile. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Regelungen sowohl aus der RAA als auch aus anderen Vorschriften, ist daher aus fachlicher Sicht eine RQ 31 begründbar. Die Festlegung des Querschnitts befindet sich weiterhin in der Abstimmung zwischen BMVI, LHH und NLStBV.

Blick in die Werkstatt

Die Suche nach Ausgleichs- und Ersatzflächen für die bevorstehenden Eingriffe in den Naturhaushalt im Zuge des Ausbaus gestaltet sich schwierig. Oberstes Ziel ist generell, die Eingriffe in den Naturhaushalt so gering wie möglich zu halten. Dennoch wird der Bedarf an Flächen nicht unerheblich sein. Eine weitere Herausforderung besteht darin, für die in Anspruch genommenen Retentionsräume (=Rückhaltetauraum für Hochwasserereignisse) gleichwertige und funktionale Ausgleichsflächen zu finden. Eine Kombination der Ausgleichsfunktion sowohl für umweltfachlichen als auch hochwassertechnischen Ausgleich wird zu Reduzierung des erforderlichen Flächenbedarfs angestrebt.

- Die Planungen der Verkehrsanlagen im städtischen Netz enden aktuell östlich der Zeißstraße und westlich der Landwehrstraße. Die dazwischenliegenden Verkehrsanlagen des städtischen Straßennetzes liegen nicht zwangsläufig in der Planungshoheit der NLStBV bzw. des Bundes. Hinsichtlich der Planung dieser Verkehrsanlagen und somit auch der Deckelgestaltung befindet sich die NLStBV in der Abstimmung mit der LHH.
- Weiteres zentrales Thema ist der Grund- und Hochwasserschutz für die Anwohner. Da im Untersuchungsgebiet die meisten Bebauungen unterkellert sind, müssen hier die Auswirkungen für die Vorzugsvariante genauestens untersucht und berechnet werden. Etwaige negative Auswirkungen wie der Aufstau von Grundwasser müssen kompensiert werden. Sobald zu den Auswirkungen gesicherte Erkenntnisse vorliegen, wird dieses Thema im Planungsdialog vorgestellt.
- Darüber hinaus werden die nächsten Arbeitsschritte darin bestehen, die Lärmschutzanlagen im Sinne der Verhältnismäßigkeit zu konkretisieren und die Bauablaufplanung zu präzisieren. Ein zentrales Element in der Bauablaufplanung ist die Errichtung des komplexen Provisoriums auf engstem Raum unter Beibehaltung bzw. möglichst geringer Beeinflussung der Verkehrsbeziehungen.

Zentrale Fragen und Antworten aus der anschließenden Diskussion:

- ? Ist es möglich eine Bundesstraße in eine Stadtautobahn umzuwandeln?
- ! *Antwort NLStBV: Der Begriff Stadtautobahn wird nur in der Planung gebraucht, da der Südschnellweg aufgrund seiner Verkehrsbedeutung gem. dem Regelwerk für Autobahnen geplant wird. Der Begriff bestimmt die sogenannte Entwurfsklasse, die wiederum Planungsrandbedingungen wie Kurvenradien oder Neigungen festlegt. Eine Stadtautobahn kann sowohl Bundesstraße als auch Bundesautobahn sein. Die Umstufung einer Bundesstraße in eine Autobahn ist nicht ohne weiteres möglich und aktuell auch nicht vorgesehen.*
- ? Ist es nicht entscheidend für die konkrete Planung, ob von einem RQ 25 oder RQ31 ausgegangen wird?
- ! *Antwort Emch+Berger: Selbstverständlich hat dies Auswirkungen auf die Planungen, da begonnen wurde Grundstücksscharf zu planen. Daher ist die Klärung der Querschnittsfrage von entscheidender Bedeutung. Zwar hat dies insbesondere einen Einfluss auf den Westbereich und die damit verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt, jedoch wirken sich Änderungen im Westen auch auf den Ostbereich aus.*
- ? Wäre ein Tunnel bis zur Bahnlinie nicht anzustreben, um die Leistungsfähigkeit des Anschlusses weiter zu verbessern?

- ! *Antwort NLStBV: Sollte die DB zukünftig anstreben, die Brücken zu erneuern, wird die Landesbehörde den Ausbau des Südschnellweges bis zum Seelhorster Kreuz vorantreiben. In diesem Zusammenhang werden unter anderem auch die Auffahrt zum und Abfahrt vom Südschnellweg östlich der Hildesheimer Straße verlängert, um die Leistungsfähigkeit dieses Anschlusses weiter zu verbessern.*

Darüber hinaus, wurden bereits vor der Sitzung Fragen zu aktuellen Baumaßnahmen und verkehrlichen Beschränkungen gestellt, die im Nachgang der Sitzung von der Behörde beantwortet wurden.

- ? Wann wird die immer noch gesperrte Abbiegespur unter der Brücke hindurch in Richtung Zeißstraße wieder freigegeben?
- ! *Antwort NLStBV: Im Bereich der Zufahrt zur Zeißstraße ist, aus konstruktiven Gründen, die Lage der Längsspannglieder in der Nähe des Verkehrsraums erforderlich gewesen. Um eine Kollision mit der Längsspannglieder mit querenden LKW zu vermeiden, ist ein Anprallschutz zu montieren. Die Produktion dieses Bauteils (Einzelfertigung) hat sich verschoben. Mittlerweile wurde der Anprallschutz geliefert und die Zufahrt ist seit der 41. KW wieder freigegeben.*
- ? Wann wird der Parkplatz in Döhren unter Brücke freigegeben, um die derzeitig chaotische Parksituation zu entlasten?
- ! *Antwort NLStBV: Derzeit sind einzelne Flächen unter dem Bauwerk über die Hildesheimer Straße noch nicht freigegeben, da u.a. in diesem Bereich noch Fragen zum Brandschutz zu klären sind. Es handelt sich hierbei lediglich um Parkflächen im Bereich der Achse 1 und der Achse 15 (Bauwerksanfang, bzw. –ende). Eine potentielle Gefahr geht hier von brennenden Fahrzeugen aus. Durch die entstehende Hitze im Brandfall ist nicht auszuschließen, dass die angebrachten Spannglieder, unterhalb des Hohlkastens, geschwächt oder zerstört werden können. Anders als in den übrigen Bereichen, in welchen ebenfalls ein Brandschutz erforderlich wurde, ist hier die Umsetzung des geplanten Brandschutzes in der selben Form nicht möglich. Es wird derzeit ein geeignetes Brandschutzsystem für diesen Bereich erarbeitet. Sobald eine umzusetzende Lösung zur Gewährleistung des Brandschutzes gefunden ist, werden auch diese Flächen freigegeben (frühestens zum Jahresende).*
- Zudem sind weitere Flächen gesperrt, die als Baustelleneinrichtungsfläche dienen (Lagerung des Materials für die Maßnahme an der Leine- und der Leineflutbrücke). Eine Lagerung direkt an den beiden Brücken, ist aufgrund von Naturschutzaufgaben nicht möglich. Die Baustelleneinrichtungsfläche wird voraussichtlich bis Frühjahr 2018 benötigt werden.*

TOP 5 – Pressemitteilung und nächster Termin

Nächste Sitzung des Planungsdialogs

Das nächste gemeinsame Treffen wird voraussichtlich Ende November, Anfang Dezember stattfinden, bis dahin wird ein neuer Informationsstand erwartet (nota bene: 10. Sitzung am 22.11.2017). Mögliche Themeninhalte könnten sein: Fortschritt der Abstimmungen mit dem BMVI und der Stadt. Konkreter werdende Informationen zum Querschnitt und zur Bauablaufplanung.

Pressemitteilung

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

Feedback

In dieser entscheidenden Phase versichert die NLStBV dem Planungsdialog erneut, den Kreis über Neuigkeiten via E-Mail zu informieren und den nächsten Sitzungstermin gemäß vorliegender Neuigkeiten rechtzeitig einzuberufen.

Anlagen

Anlage 1: Präsentation zum Thema Luftschadstoffe (Müller BBM GmbH)

Anlage 2: Präsentation zum aktuellen Planungsstand (NLStBV)

