



# Planungsdialog Südschnellweg

11. Sitzung am 19.03.2018

## 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 GmbH</i>
17:40 UHR	<b>Top 2 – Aktueller Planungsstand</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Ergebnisse aus dem Abstimmungstermin mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)</li> </ul>	<i>Hr. Tacke (NLStBV)</i>
18:20 UHR	<b>Ein Blick in die Werkstatt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuelle Planungstätigkeiten</li> <li>• Aktueller Stand im Planungsprozess</li> </ul> <b>Weiterführung: Vortrag zum Thema Lärmschutz</b>	<i>Hr. Tacke (NLStBV)</i> <i>Hr. Dr. Krakowski (Emch + Berger)</i>  <i>Hr. Meyer (Ingenieurbüro für Immissionsschutz)</i> <i>Teilnehmende</i>
19:30 UHR	<b>Top 3 – Einführung in die Grundlagen der Grundwassermodellierung</b>	<i>Hr. Dr. Rogge (Geo-Dienste GmbH)</i> <i>Teilnehmende</i>
20:05 UHR	<b>Top 4 – Pressemitteilung und nächster Termin, Schlusswort</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nächster Termin voraussichtlich im Mai</li> </ul>	<i>IFOK GmbH</i> <i>Teilnehmende</i>
20:30 UHR	<b>Ende der Veranstaltung</b>	



## **TOP 1 – Begrüßung**

### **Thema**

*Begrüßung der Teilnehmenden*

*Vorstellung der Tagesordnung*

### **Referent/Sprecher**

*Ralf Eggert, IFOK GmbH*

Herr Eggert begrüßt das Gremium zur 11. Sitzung und erklärt die Verschiebung des ursprünglich angesetzten Sitzungstermins. Durch die weitere Abstimmung mit dem Bund war die Verschiebung des Sitzungstermins sinnvoll, um das Gremium weiterhin aktuell über den Planungsfortschritt zu informieren. Anschließend stellt er noch einmal kurz den Ablauf und die anwesenden Referenten und Gäste vor. Für ein bisheriges Mitglied des Planungsdialogs, das es zeitlich nicht mehr zu den Sitzungen des Planungsdialoges schafft, nimmt künftig eine Vertreterin teil. Das Protokoll der letzten Sitzung geht den Teilnehmenden zur Kommentierung zu.

## **TOP 2 – Aktueller Planungsstand**

### **Thema**

*Ergebnisse aktueller Abstimmungen*

*Aktueller Planungsstand*

*Weiterführung zum Thema Lärmschutz*

### **Referent/Sprecher**

*NLStBV*

*Emch + Berger*

*Hr. Meyer (Ingenieurbüro für Immissionsschutz)*

*Teilnehmende*

### **Anlagen/Anhänge**

*Anlage 1, Präsentation zum aktuellen Planungsstand und zum Thema Lärmschutz*

## **Weitere Ergebnisse aus dem Abstimmungstermin mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**

Die NLStBV berichtet über den vergangenen Abstimmungstermin mit dem Bundesverkehrsministerium:



- Bisher liegt nach wie vor keine formale, schriftliche Entscheidung zu den Vorzugsvarianten und damit auch zum Bau eines Tunnels vor. Die Stellungnahme des BMVI wird derzeit bearbeitet und in den Fachreferaten abgestimmt. Eine Zustellung wird zeitnah erwartet. Im Falle einer öffentlichen Kommunikation möglicher Entscheidungen (bspw. Presseerklärung) werden ebenfalls die Mitglieder des PD informiert.
- Die bisherigen Planungen sahen einen Sonderquerschnitt mit einer Breite von 26,5 Metern (ein sogenannter SQ26,5) für den Ausbau des Südschnellwegs vor. Dies entsprach im Wesentlichen auch dem Wunsch der LHH. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und Netzrelevanz des Südschnellwegs wird nun jedoch auf fachliche Empfehlung der NLStBV und in Abstimmung mit dem BMVI ein 3 m breiterer Straßenquerschnitt, ein sogenannter SQ 29,5 m, realisiert. Dies ermöglicht auch bei Arbeitsstellen, die auf gesamte Fahrbahnbreite einer Fahrtrichtung erfolgen, alle vier Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn aufrecht zu erhalten (sogenannte 4+0 Verkehrsführung). Der Querschnitt von 29,5 m gilt für die freie Strecke, im Tunnel gelten andere Vorschriften. Zum einen reduziert sich im Tunnel aufgrund der Anschlussstelle Hildesheimer Straße die Verkehrsstärke auf dem Südschnellweg deutlich. Zum anderen übersteigen die für einen breiteren Querschnitt erforderlichen höheren finanziellen Aufwendungen (höhere Baukosten, höhere Unterhaltungskosten, höhere Kosten für Technische Ausstattung) den Nutzen, der sich durch die Möglichkeit einer 4+0-Führung in diesem Bereich ergibt. Allerdings liegt auch hinsichtlich der Querschnittsentscheidung aktuell lediglich die mündliche Bestätigung des BMVI vor.
- Bund, Land und Stadt Hannover befinden sich zurzeit in der Abstimmung über die Kostenteilung.

## Ein Blick in die Werkstatt der Landesbehörde

(Anlage 1, Präsentation zum aktuellen Planungsstand)

Die NLStBV berichtet anschließend von den aktuellen Aktivitäten in Bezug auf die Planung:

### Anpassung des Querschnitts

- Die beschriebene Anpassung des Querschnitts wurde sehr lange und intensiv diskutiert. Im Fall von liegengebliebenen Fahrzeugen, Unfällen, betrieblichen Unterhaltungsmaßnahmen oder kleineren Erhaltungsmaßnahmen kann bei einem SQ 26,5 die Aufrechterhaltung des Verkehrs entweder nur eingeschränkt oder gar nicht gewährleistet werden. Leistungsfähige Umleitungen sind nicht vorhanden, Verkehre (mit ihren Belastungen wie Schadstoffen und Lärm) würden in bereits hoch belastete Bereiche der Innenstadt verlagert.
- Deswegen hat die NLStBV einen Querschnitt mit 29,5 Metern (SQ 29,5) auf der freien Strecke und auf Brückenbauwerken vorgeschlagen. Dies führt zu ca. 15 Prozent Mehrkosten.

### Neuer Radweg



- Ein neuer Radweg soll straßenbegleitend geführt werden. Die bisher bevorzugte Variante nördlich des SSW wird aufgrund des breiteren Querschnitts vermutlich nicht mehr möglich sein. Die Prüfung ist allerdings noch nicht endgültig abgeschlossen.
- Wer die Kosten des Radwegebaus trägt bzw. wie hier eine Kostenteilung erfolgen kann, ist derzeit Gegenstand einer Abstimmung zwischen der LHH, dem Land Niedersachsen und des Bundes.

#### Vorhandene Radwege

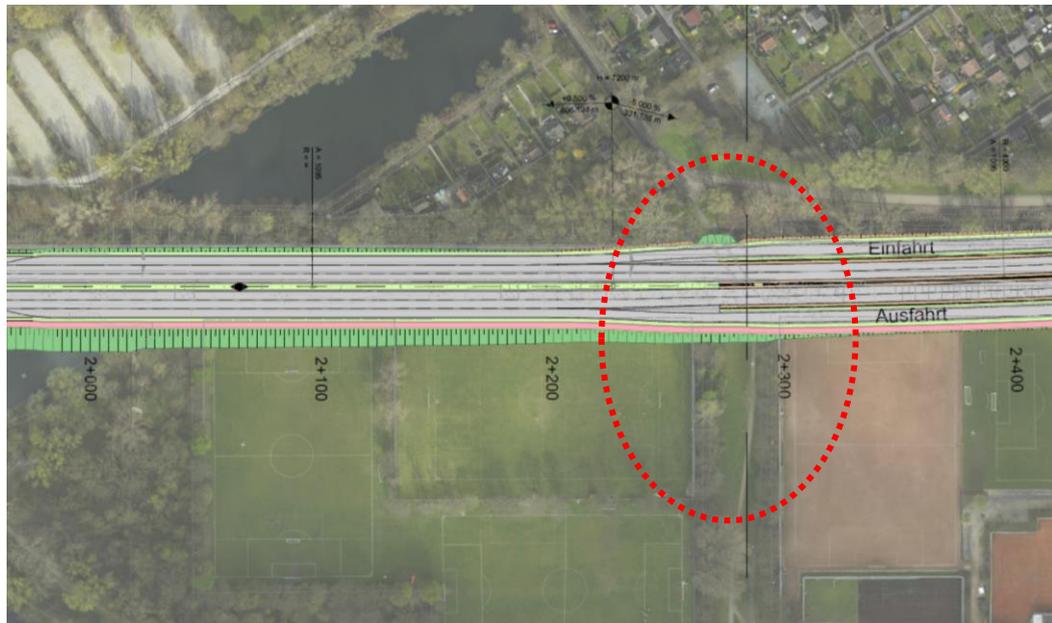
- Die Radwegverbindung Döhrener Maschpark (Unterführung unter dem SSW), ist im Zuge des Ausbaus des Südschnellwegs nur noch mit erheblichen Kosten wiederherzustellen. Sie müsste entweder
  - noch tiefer, bis ins Grundwasser gelegt werden, da der Südschnellweg an der Stelle bereits „abtaucht“, um die Schützenallee zu unterqueren,
  - oder über eine neue Brücke über die Bundesstraße geführt werden.
  - oder umverlegt werden

Eine Umlegung des Radweges führt zu weiterem Flächenverlust des Sportplatzes. Eine Unterquerung jedweder Art ist aufgrund der künftig großen Länge (>30m statt bisherigen 15m) wenig attraktiv und aus sozialen Gesichtspunkten nicht empfehlenswert, zumal sie mit erheblichen Kosten verbunden ist. Eine Brücke ist aufgrund der Steigungen wenig attraktiv, führt zu Flächenverlusten auf den Sportflächen wegen der langen Rampen und ist ebenfalls sehr kostenintensiv.

- Ein Radwegeverkehrsplaner wurde beauftragt, um zu untersuchen, wie dieser Radweg genutzt wird und ob es zumutbare Alternativen – im Osten oder im Westen – gibt.



- Die Teilnehmenden zeigen Verständnis dafür, dass die aufwendige und entsprechend teure Lösung (die bestehende Radwegeunterführung zu halten) nicht im Fokus steht. Wenn die Qualität der alternativen Strecken erhöht werden kann, wäre die betroffene Unterführung verzichtbar. Der notwendige Umweg wäre wohl akzeptabel, da keine großen Distanzen überbrückt werden müssten, so die Rückmeldung der Teilnehmenden.



- Die Teilnehmenden geben den Hinweis, dass der Radverkehr bei der Überquerung der B3 aber nicht „ausgebremst“ werden sollte (hier Kreuzung Schützenallee). Ein Vorrang für Radfahrer ist jedoch auf Grund der komplexen Verkehrsführung und Signalisierung an der Kreuzung nicht zu realisieren.

Die Ergebnisse der Radverkehrsuntersuchung bleiben abzuwarten und werden im PD wieder thematisiert.

#### Tunnelbau Hildesheimer Straße

- Die verkehrlichen Auswirkungen werden für alle unterschiedlichen Bauphasen einzeln untersucht. Die wahrscheinlich stärkste Auswirkung wird sein, dass für mehrere Monate während der Bauarbeiten für den Tunnel an der Kreuzung Hildesheimer Straße ein Linksabbiegen aus jeder Richtung unterbunden sein wird, da die Gleise der Stadtbahn auf Behelfsbrücken geführt und damit nicht mehr gequert werden können. Durch die notwendigen Umleitungen kommt es zu Verkehrsverlagerungen im städtischen Straßennetz.

- Hinsichtlich der parallel in Planung befindlichen Maßnahme des S-Bahn Haltepunkts Waldhausen stimmt sich die NLStBV mit der DB und der Region Hannover ab. Hierdurch sollen die negativen Auswirkungen reduziert und mögliche Synergieeffekte genutzt werden. Letztlich handelt es sich aber um zwei verschiedene Planfeststellungsverfahren mit zeitlichen Unsicherheitsfaktoren. Verzögerungen in den Verfahren können dazu führen, dass bis dahin erfolgte Abstimmungen zwischen den Bauabläufen keine Gültigkeit mehr haben bzw. überholt sind. Sollten die Maßnahmen tatsächlich einen identischen oder ähnlichen Baubeginn aufweisen, der zu einer Überschneidung führen würde, empfiehlt der Planungsdialog, eine zeitliche Verschiebung einer der Maßnahmen in Erwägung zu ziehen. Die NLStBV betont jedoch, dass der Südschnellweg aufgrund des schlechten Bauwerkszustands zeitlich nicht aufgehalten werden kann. Die Abstimmungstreffen zwischen den planenden Akteuren werden fortgesetzt.
- Das Thema „Bauablauf“ unter Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen und Drittprojekte wird in einer späteren Sitzung des PD noch einmal im Detail erläutert.

#### Knotenpunkt Schützenallee

- Im Knotenpunkt zwischen Schützenallee, Willmerstraße und Anschlussrampen entsteht eine lichtsignalisierte Kreuzung. Eine Brückenkonstruktion zur kreuzungsfreien Überführung der Rampen über die Schützenallee („Overfly“) kommt aufgrund der Kosten und der Gestaltung als Alternative nicht in Betracht. Die genaue Ausbildung des Knotenpunkts befindet sich noch in Abstimmung zwischen NLStBV und LHH.
- Grundsätzlich sollen keine neuen Verkehrsbeziehungen geschaffen werden, da sich durch die sich verlagernden Verkehr zusätzliche Betroffenheiten von Anliegern an Straßen ergäben, die derzeit noch nicht mit der Maßnahme in Verbindung stehen. Hier sind zus. Ansprache im Hinblick auf den Lärmschutz zu erwarten. Zudem entsteht im Planfeststellungsverfahren zus. Einwendungs- und Konfliktpotential. Dies kann den Zeitplan für eine Realisierung und damit das Gesamtprojekt gefährden. Das Abbiegen z.B. vom SSW kommend nach Norden oder Süden auf die Schützenallee soll unterbunden werden.
- Wie das Abbiegen vermieden werden kann, muss noch abschließend geprüft werden. Neben verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Form von Beschilderungen sind auch bauliche Maßnahmen in Form von Anpassung von Radien, Anordnung von Fahrbahnteilern, die ein Abbiegen geometrisch erschweren, vorgesehen.
- In wie weit die beschriebenen Maßnahmen ein regelwidriges Abbiegen unterbinden, wird derzeit durch Fachleute untersucht. LHH und NLStBV sind sich prinzipiell einig darüber, dass neue Verkehrsbeziehung vermieden werden sollen.

- Die vertretenen Anwohner sehen zusätzliche Abbiegemöglichkeiten durchaus sinnvoll an, um die Wohngebiete zu entlasten. Ebenfalls kommen aus dem Teilnehmerkreis Ideen, wie ein Abbiegen baulich verhindert werden könnte (bspw. „durch ein Anheben der Schützenallee“). Ein höhenungleicher Knoten durch z.B. Anheben der Schützenallee würde jedoch auch die bestehenden Abbiegebeziehungen beeinträchtigen und ist daher nicht umsetzbar.
- Die NLStBV kann diesen Aspekt durchaus nachvollziehen, weist jedoch darauf hin, dass die Schützenallee eine Stadtstraße ist. Zusätzliche Abbiegebeziehungen könnten durch die Stadt Hannover auch nach dem Ausbau des Südschnellwegs jederzeit geschaffen werden, wenn dies verkehrspolitisch gewünscht ist, ohne dass dabei ein Risiko für das Projekt Südschnellweg entstünde
- Es wird noch einmal über das Thema berichtet, wenn das Ergebnis des Gutachtens vorliegt.

#### Ostportal

- Untersucht werden unterschiedliche Gradienten- und Portallagen des Tunnels. Diese werden in einem Variantenvergleich untersucht.
- Untersucht werden derzeit drei unterschiedliche Portallagen. Weitere Varianten können sich ergeben.
- Die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes werden für die unterschiedlichen Tunnelvarianten genau untersucht. (Lärmschutzwände, OPA (sog. „Flüsterasphalt“), Einhausung)
- Ein Portal unmittelbar an die Bahnunterführung wird aller Voraussicht nicht umzusetzen sein. U. a. aufgrund der geringen Breite der B3 unter den Bahngleisen, an die anzuschließen ist. Ein Mittelstreifen ist an dieser Stelle nicht vorhanden. Somit kann auch keine Mitteltrennung, die für die Tunnelsicherheit notwendig ist, um im Brandfall eine Verrauchung der zweiten nicht betroffenen Röhre zu verhindern, realisiert werden. Berücksichtigt wird stattdessen eine Überdeckung der B3 in maximal technisch realisierbarer Länge.
- Die genaue Lage des Ostportals und der Schutz der umliegenden Bevölkerung sind derzeit Schwerpunkt der Planung.

## **Weiterführung zum Thema Lärmschutz**

(Anlage 1, Präsentation zum Thema Lärmschutz)

Der Gutachter vom Ingenieurbüro für Immissionsschutz erläutert die grundsätzliche Methodik bei der Untersuchung von Lärmschutzmaßnahmen und die vorläufigen Ergebnisse für den Ost- und den Westteil der Trasse.

- Zwei Stufen der Planung sind grundsätzlich zu unterscheiden: Die Vorplanung (Trassenvarianten) und die Entwurfsplanung (Lärmschutzvarianten)

- In der Vorplanung (Trassenvarianten) wird die Trassenvariante gesucht, die insgesamt möglichst wenig Konflikte auslöst. Lärmschutz ist ein Prüf aspekt. Entscheidend hier sind die Orientierungswerte nach DIN 18005.
- In der Entwurfsplanung wird für die Vorzugstrasse die konkreten Auswirkungen untersucht und Lärmschutzmaßnahmen entwickelt. Entscheidend ist hier, dass die Grenzwerte der 16. BimSchV eingehalten werden.
- Die verschiedenen Optionen des Tunnelportals und die jeweils unterschiedlichen Betroffenheiten (Schutzfälle) werden aufgezeigt und bewertet.
- Für einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen muss der Grenzwert überschritten sein. Alle Gebäude mit einem Anspruch werden identifiziert.
- Ein Anspruch besteht, wenn sich durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht.

#### Westteil:

- Jetzt vorhanden Lärmschutzwände werden durch neue Wände ersetzt.
- Im Süden wird es nur in wenigen Fällen zu einer entsprechenden Erhöhung des Lärmpegels kommen. Daher sind dort Lärmschutzmaßnahmen derzeit rechtlich nicht erforderlich.

#### Ostteil:

- im östlichen Projektbereich bestehen bei einer Vielzahl von Anwohnern Ansprüche auf Lärmschutz. Hier werden verschiedenste Möglichkeiten der Umsetzung geprüft (u.a. die Verlängerung des Tunnels, als Hochtunnel (eingehauster Fahrbahn), verschiedene Höhen und Materialien von Lärmschutzwänden)
- Grundsätzlich gilt, dass aktiver Lärmschutz (Wände, Fahrbahnbelag, Tunnel) immer vor passiven Lärmschutz (am Gebäude selber in Form von Lärmschutzfenstern oder Lüftern) geht.
- Der Gesetzgeber schreibt eine Verhältnismäßigkeitsuntersuchung vor. D. h. die Kosten der Maßnahmen und die Auswirkungen auf die einzelnen „Schutzfälle“ wird in ein Verhältnis gesetzt. So kann es sein, dass z. B. einzelne Betroffene passiven Lärmschutz am Gebäude bekommen, und nicht eine gesamte Lärmschutzwand um mehrere Meter erhöht wird.
- Die Ergebnisse der Untersuchungen werden im PD vorgestellt, sobald sie vorliegen.

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

- ? *Ist die Lärmuntersuchung der einzige relevante Aspekt, um über die Einhausung zu entscheiden? Was ist mit Erschütterungen? Luftverunreinigungen? Durch den Bau des Tunnelportals ist die Schadstoffbelastung bei uns besonders hoch.*



! Antwort NLStBV: Grundsätzlich gilt, dass bei allen aktuell diskutierten Varianten die vorgeschriebenen Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden können. Es ist kein Einbau spezieller Filteranlagen notwendig. Die Möglichkeiten der weiteren Einhausung der Straße (nach dem eigentlichen Tunnelportal) ist in der Vorplanung als eine Planungsvariante mit aufgenommen. Die Prüfung folgt der Bundesimmissionschutzverordnung. Zu den entscheidungserheblichen Faktoren zählt das Wohnumfeld, also insbesondere die Auswirkungen auf Luftschadstoffe und Lärmemissionen. Bei einer faktischen Verlängerung des Tunnels (z. B. durch komplette Einhausung) sammeln sich mehr Schadstoffe im Tunnel, die dann an einer anderen Stelle verstärkt austreten oder sogar durch Lüftungsanlagen abgeleitet werden müssen.

Der Abwägungsprozess ist sehr formalisiert. Am Ende muss eine Lösung stehen, die genehmigungsfähig und planfeststellbar ist.

? Ich fordere, dass bei dem Thema Schutz der Bevölkerung im östlichen Planungsgebiet mit der gleichen Akribie wie beim Knotenpunkt Schützenallee vorgegangen wird!

! Antwort NLStBV: Der Schutz und die Reduzierung der Belastungen für die Anwohner im östlichen Projektgebiet ist ein Schwerpunkt in der gesamten Planung. Hier gilt es alle (Schutz)Möglichkeiten auszuschöpfen und gleichzeitig das hoch formalisierte Verfahren des Variantenvergleichs zu bearbeiten. Es muss eine Lösung gefunden werden, die alle gesetzlichen Ansprüche standhält und somit überhaupt zu realisieren ist. Gleichzeitig strebt die NLStBV im Rahmen des rechtlich möglichen einen optimalen Schutz der Anwohner an.

? Wie positioniert sich die Stadt Hannover?

! Antwort NLStBV: Die Stadt ist in den Planungsprozess eingebunden..

## **TOP 3 – Einführung in die Grundlagen der Grundwassermodellierung**

### **Thema**

*Einführung in die Grundlagen der Grundwassermodellierung*

### **Referent/Sprecher**

*Hr. Dr. Rogge, GeoDienste GmbH*

*Teilnehmende*

### **Anlagen/Anhänge**

*Anlage 2, Präsentation zur Einführung in die Grundlagen der Grundwassermodellierung*

Der Gutachter von der GeoDienste GmbH präsentiert die Vorgehensweise bei der Grundwassermodellierung und die möglichen Konsequenzen für die Planung:



- Mathematische Modelle sind heutzutage Standard bei der Gutachtenerstellung: Zunächst wurde hier der geologische Untergrund anhand von 100 Bohrungen nachgebildet, dann wird im Modell die Grundwasserbewegung simuliert und die geplante Tunnelvariante eingebaut.
- Mehrere geologische Profilschnitte wurden erstellt, so dass letztlich ein dreidimensionales Modell möglich ist.
- Durch einen Tunnel wird der Grundwasser zu und -abstrom eingeschränkt. In Fließrichtung hinter dem Tunnel senkt sich das Grundwasser ab, vor dem Tunnel wird es angestaut.
- Im Projektbereich ist die Ihme die Vorflut, die Leine wird teilweise unterströmt.
- Das Grundwasserströmungsmodell wurde u.a. daran kalibriert, dass die berechneten Werte mit den tatsächlich gemessenen Grundwasserständen abgeglichen werden. Die bereits bestehende Grundwasserkarte wurde daher noch mal mit Hilfe vorhandener Messstellen überprüft. Denn die höchsten zu erwartenden Grundwasserstände der historischen Messungen sind zum Teil höher als die in der Karte verzeichneten.
- Verschiedene Modellszenarien der Tunnelbauweise wurden gerechnet und resultierende Aufstauungen bzw. Absenkungen dargestellt.
- Wo Grundwasser gestaut wird, sind ggf. geeignete Kompensationsmaßnahmen erforderlich.



## **TOP 4 – Pressemitteilung und nächster Termin**

### **Nächste Sitzung des Planungsdialogs**

Die nächste Sitzung des Planungsdialoges wird angekündigt, wenn es neue Erkenntnisse gibt (möglicherweise im Mai). Mögliche Themeninhalte könnten sein: Lärmschutzmaßnahmen, Knotenpunkt Schützenallee, Radverkehrsplanung.

### **Pressemitteilung**

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

### **Feedback**

Teilnehmende werden um ein Feedback zu dem bisherigen Planungsstand und ihrer Einschätzung gebeten:

- Der Tunnel ist grundsätzlich die richtige Lösung.
- Es gibt keine Alternative zu dem Tunnel und die Planung ist auf einem guten Weg.
- Noch keine abschließende Einschätzung möglich, da noch nicht alle relevanten Ergebnisse final vorliegen.
- Der Tunnel ist sehr wahrscheinlich. Wichtig ist die Sicherheit beim Planfeststellungsverfahren. Es muss sichergestellt sein, dass der Zeitablauf eingehalten wird. Deswegen sollte man auf das Notwendige fokussieren und das vernünftig abarbeiten.
- Hoffnung, dass es ein Tunnel wird und dass es schnell geht.

### **Anlagen**

**Anlage 1:** Präsentation zum aktuellen Planungsstand und zum Thema Lärmschutz

**Anlage 2:** Präsentation zur Einführung in die Grundlagen der Grundwassermodellierung

