



# Planungsdialog Südschnellweg

12. Sitzung am 20.06.2018

Begehung des Westbereichs

## 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 Begehungsrouten</li> </ul>	<i>IFOK GmbH</i>
17:40 UHR	<b>Top 2 Aktueller Planungsstand</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aktuelle Planungstätigkeiten im Westbereich des SSW</li> </ul>	<i>Hr. Tacke (NLStBV)</i> <i>Hr. Dr. Krakowski (Emch + Berger)</i>
18:30 UHR	<b>Einblick in die naturschutzfachlichen Umweltbelange</b>	<i>Hr. Michael Püschel (Bosch&amp;Partner GmbH)</i> <i>Teilnehmende</i>
19:05 UHR	<b>Top 3 Ein kurzer Blick in die Werkstatt und weitere Planungstätigkeiten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Allgemeine Planungstätigkeiten</li> <li>Städtebauliche Entwicklungschancen</li> </ul>	<i>Hr. Tacke (NLStBV)</i> <i>Hr. Dr. Krakowski (Emch + Berger)</i> <i>Teilnehmende</i>
19:45 UHR	<b>Top 4 Pressemitteilung und nächster Termin, Schlusswort</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nächster Termin voraussichtlich im Spätsommer</li> </ul>	<i>IFOK GmbH</i> <i>Teilnehmende</i>
20:00 UHR	<b>Ende der Veranstaltung</b>	



## TOP 1 – Begrüßung

### **Thema**

*Begrüßung der Teilnehmenden  
Vorstellung der Begehungsrouten mit Themenschwerpunkten*

### **Referent/Sprecher**

*Ralf Eggert, IFOK GmbH*

Herr Eggert begrüßt das Gremium zum 12. Treffen für die Begehung der westlichen Bereiche des Südschnellwegs. Unter den anwesenden Gästen befinden sich Vertreter der Stadt Hannover, der Sportvereine FC Schwalbe 1899 und SV Niedersachsen Hannover-Döhren. Ebenfalls sind weitere Gäste, die unmittelbar und direkt in unterschiedlicher Form von den Ausbaumaßnahmen betroffen sind, bei der heutigen Begehung im westlichen Projektbereich dabei. Als Referenten begrüßt das Gremium den Projektleiter der Ingenieurgesellschaft Emch+Berger / BUNG / Schimetta (Objekt- und Tragwerksplanung) und den Gutachter für die landschaftspflegerische Begleitplanung von der Arbeitsgemeinschaft Bosch und Partner / Gruppe Freiraumplanung. Für die Gäste und neu anwesenden Mitglieder des Planungsdialogs erläutert die Moderation noch einmal kurz die Grundsätze der Zusammenarbeit im Planungsdialog.

Hinweis: Die Begehung dient dem Planungsdialog und Gästen, die in den vorherigen Sitzungen besprochenen Inhalte direkt vor Ort einzuordnen. In diesem Kurzprotokoll werden nur wesentliche Besprechungspunkte der Besichtigung aufgegriffen.

## TOP 2 – Begehung der westlichen Bereiche

### **Thema**

*Aktueller Planungsstand im Westbereich  
Einblick in naturschutzfachliche Umweltbelange*

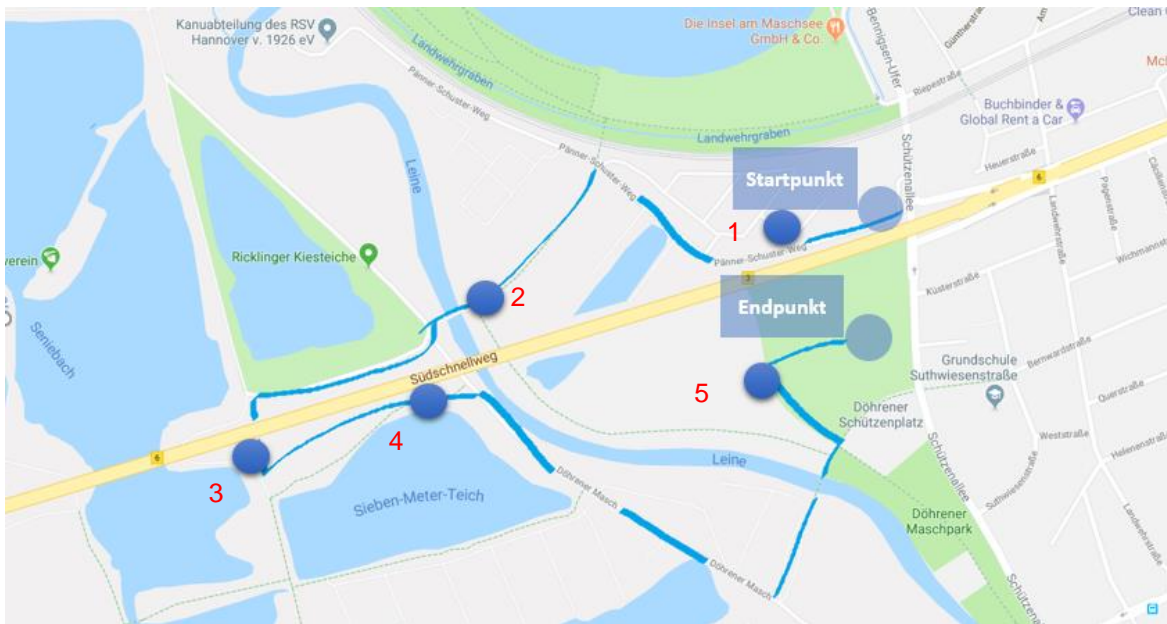
### **Referent/Sprecher**

*NLStBV  
Bosch&Partner  
Emch+Berger  
Teilnehmende*

### **Aktueller Planungsstand im Westbereich**

Der Planungsdialog traf sich an der Ecke Schützenallee/Pänner-Schuster-Weg und besichtigte einen Teil des westlichen Planungsgebietes des Südschnellwegs und steuerte hierzu planungsrelevante Punkte an.





Kartendaten ©2018 GeoBase-DE/BKG (©2009), Google

1. Durch die Verbreiterung des Südschnellweges und die Anordnung der Auf- und Abfahrtsrampen westlich der Schützenallee, kommt es zu einer deutlichen Verbreiterung der künftigen Trasse. Im Bauzustand wird dies durch die Anordnung der provisorischen Verkehrs-führung auf der Nordseite des SSW noch verstärkt. Hierzu ist bauzeitlich eine Verlegung des **Pänner-Schuster-Weges** nach Norden erforderlich. Kleingärten werden nach aktuellem Planungsstand an dieser Stelle nicht betroffen sein. Allerdings werden Gehölze für den Ausbau des Südschnellweges und auch für die Errichtung des Provisoriums weichen müssen. Der Verlust wird entsprechend ausgeglichen. Der Pänner-Schuster-Weg wird während und nach Abschluss der Baumaßnahme in seine Ursprungslage zurückverlegt und wieder vollständig nutzbar sein.
2. Westlich der Radwegequerung Döhrener Maschpark beginnt die Gefällestrecke des Südschnellweges, um die Schützenallee in der -1-Ebene (unterirdisch) queren zu können. Zudem müssen die Auf- und Abfahrtsrampen vom Südschnellweg zur Schützenallee von der Dammlage auf die 0-Ebene geführt werden. Durch diese höhenteknische Anpassung des SSW kann die Unterführung des Radwegs Döhrener Maschpark in ihrer jetzigen Form nicht bestehen bleiben, sondern müsste ebenfalls höhen- oder lagemäßig angepasst werden. Diese Unterführung des Südschnellweges wäre deshalb nur mit erheblichen zusätzlichen Kosten zu halten. Folgende Möglichkeiten werden geprüft:

- a. Wiederherstellung einer Unterführung in vorhandener Lage. Aufgrund der tieferen Lage würde die Unterführung teilweise im Grundwasser liegen und müsste dementsprechend konstruiert werden. Eine Unterführung wäre annähernd 50 m lang (im Vgl. zu heute: ca. 15-20 m). Die soziale Verträglichkeit und die damit verbundene künftige Frequentierung einer solchen Unterführung ist daher nach Ansicht der Landesbehörde durchaus fraglich.
  - b. Eine Verlegung der Radwegequerung weiter nach Westen zur Vermeidung der Eingriffe in das Grundwasser hätte einen größeren Eingriff in die südlichen Sportflächen zur Folge. Zudem würde auch in diesem Fall eine lange und dunkle Unterführung entstehen, deren Akzeptanz fraglich ist.
  - c. Eine neue Brücke über die Bundesstraße führt ebenfalls aufgrund der langen Rampen zu hohen zusätzlichen Flächenverlusten der angrenzenden Sportflächen. Die Akzeptanz bei den Radfahrern dürfte aufgrund der hohen Steigung und langen Rampen begrenzt sein.
  - d. Alternativ wurde geprüft, ob die direkte Wegeverbindung Döhrener Maschpark – Pänner-Schuster-Weg entfallen kann. Der Radverkehr würde auf die parallelen bestehenden Hauptrouten entlang der Leine im Westen und über die Schützenallee im Osten verlegt. Nach Auffassung der Landesbehörde sind die Alternativrouten grundsätzlich geeignet, den Radverkehr der Querung Döhrener Maschpark aufzunehmen. Diese Variante wird daher derzeit von der Landesbehörde präferiert und mit der Landeshauptstadt Hannover (LHH) diskutiert. Einige Teilnehmende des Planungsdialogs betonen, dass Sie die Überlegungen der Landesbehörde für einen Entfall der Querung gut nachvollziehen können.
3. Ähnlich wie die Brücke an der Hildesheimer Straße werden aktuell auch die **Brücken über die Leine** und die **Leineflutmulde** verstärkt. Dazu werden Konsolen aus Stahlbeton an der Brücke angebracht. Demnächst werden hier Stahlspannglieder eingezogen, um die Bauwerke durch eine sog. externe Vorspannung zu stabilisieren.
  4. Der geplante Ersatzneubau der **Leineflutbrücke** wird künftig eine größere Länge aufweisen als die bestehende Brücke. Durch die Verbreiterung des Südschnellwegs und dem Ausbau auf der Südseite würde es zu einer Aufschüttung der sensiblen Uferbereiche kommen, wenn die aktuelle Länge der Brücke beibehalten würde. Durch die Verlängerung wird dies vermieden. Auch kann der bestehende Fahrradweg ohne Sonderkonstruktion erhalten bleiben. Als Nebeneffekt wird die Radwegführung dadurch deutlich harmonischer als aktuell im Bestand.



5. An der nördlichen **Badestelle des Sieben-Meter-Teiches** (Nacktbadebereich) diskutieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Exkursion unter Beteiligung der Badegäste den weiteren Flächenverbrauch durch den Ausbau der Straße (Verbreiterung des Südschnellweges nach Süden) und den zurzeit in der Planung enthaltenen straßenbegleitenden Radweg. Im Endzustand bleiben die Flächen der heutigen Liegebereiche Großteils erhalten. Es bleibt aber im weiteren Planungsverfahren noch zu erarbeiten, ob eine Kompensation der Nutzungsmöglichkeiten der durch die Verbreiterung des Südschnellweges betroffenen Flächen erfolgen kann.

Allerdings verliert der Bereich mindestens bauzeitlich seinen Sichtschutz zum heutigen Südschnellweg und den ggf. mit zu realisierenden Radweg. Zudem rückt die Trasse deutlich näher an die Liegeflächen heran. Gemeinsam mit dem Planungsdialog und Fußpassanten wurde über mögliche temporäre Maßnahmen wie z.B. Sichtschutzzäune diskutiert.

6. Die **Sportstätten des FC Schwalbe von 1899 e.V. und des SV Niedersachsen Hannover-Döhren von 1909 e.V.** werden im Zuge der Ausbaumaßnahmen Teile der jetzigen Sportfläche verlieren. Ein Vertreter der Sportvereine erklärt, dass für einen verbandsgemeldeten Regelspielbetrieb bei den Sportflächen Mindestmaßanforderungen eingehalten werden müssen und daher ein guter Dialog und eine Abstimmung der zu erwartenden Eingriffe für die Vereine von besonderer Wichtigkeit ist. Erste Überlegungen von Vereinsseite sind bspw. die Reduzierung der bestehenden Grünflächen zur Trennung der Sportflächen für einen Flächengewinn oder eine Verschiebung und Umrüstung eines einzelnen Platzes auf Kunstrasenbelag, um eine ganzjährige Spielsaison zu ermöglichen (und dadurch insgesamt weniger Sportplätze zu benötigen). Die Landesbehörde begrüßt einen engen Austausch mit den Sportvereinen und ist für verschiedene Ideen an Kompensationsmöglichkeiten offen. Hier sollte gemeinsam mit dem Sportservice der LHH und dem Fachbereich Umwelt und Stadtgrün weiter diskutiert werden. Die Aufhebung der Querung Döhrener Maschpark könnte zudem weitere Flächenpotentiale generieren.
7. Ein ständiger Vertreter der beiden Vereine wird zukünftig an den Sitzungen des Planungsdialogs teilnehmen. Ebenso ist der SV Ricklingen und TUS Ricklingen durch ein Mitglied vertreten.

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

- ? *Wird der Südschnellweg beidseitig um 7,5 m verbreitert werden zzgl. der entsprechenden Auf- und Abfahrten?*
- ! Antwort Ingenieurgemeinschaft: Das Maß der Verbreiterung unterscheidet sich bereichsweise. Der Tunnelquerschnitt weist z.B. eine geringere Gesamtbreite auf als die freie Strecke. Im Bereich der Ein- und Ausfahrten wird die Verbreiterung größer sein als auf der freien Strecke. Zudem gibt es Bereiche, in denen an den Bestand angeschlossen werden muss (Landwehrkreisel, Bahnunterführungen).



Die Verbreiterung des SSW erfolgt jedoch eher in Richtung Süden, da das Provisorium nördlich errichtet wird sowie aufgrund der sensiblen umweltfachlichen Bereiche am Ricklinger Holz mit der parallel in unmittelbarer Seitenlage zum SSW verlaufenden Ihme.

? *Wurden an der Radwegquerung in Richtung Döhrener Maschpark Zählungen vorgenommen, um die Bedeutung dieses Weges einschätzen zu können?*

! Antwort NLStBV: Ja, es wurden Zählungen durchgeführt. 17 % der Radfahrer nutzen diese Nord-Süd-Verbindung, etwa 12% den Leine-Radweg und die übrigen 71% der Radfahrer die Schützenallee. Der Leine-Radweg kann diese Verbindung nach Ansicht der Landesbehörde und des Radweggutachters ausreichend ersetzen, ohne das größere Umwege zurückgelegt werden müssen. Eine Tunnelführung eines Radweges, wie es hier umgesetzt werden müsste, wird erfahrungsgemäß weniger angenommen.

? *Wird der Bereich zwischen Sieben-Meter-Teich und Südschnellweg für die Bauphase in Anspruch genommen werden?*

! Antwort Ingenieurgemeinschaft: Ja, zum Teil wird dieser Bereich genutzt werden müssen, z.B. für eine Baustraße. Flächen für Baustelleneinrichtung oder Baumaschinen sind eher auf die Bereiche der Widerlager, also die Brückenenden, begrenzt.

! Antwort NLStBV: Es werden Beeinträchtigungen durch die Baustellen in diesem Bereich spürbar sein. Auch die Bäume und Sträucher werden zwischen Südschnellweg und Unterhaltungsweg bzw. Liegewiese gerodet.

? *Wie verhält es sich mit den alten Baumbeständen in diesem Bereich?*

! Antwort Bosch&Partner: Auch hier gilt das Vermeidungsgebot. Soweit dies möglich ist, wird der Einschlag von Baumbeständen so gering wie möglich gehalten. Bei den Kartierungen gab es auch auf dieser Seite so gut wie keine Brutnachweise von Brutvögeln, da hier die Verlärmung bereits heute recht hoch ist.

Anmerkungen aus dem Teilnehmerkreis: Die gesamte Böschung fällt als Sichtschutz für den FKK-Bereich (Freikörperkultur-Bereich) weg. Es ist sehr bedauerlich, dass dieses einzigartige Naherholungsgebiet hier in der Region derartig betroffen ist, es sind kaum vergleichbare FKK-Bereiche in der Umgebung vorhanden, die einen direkten Zugang über einen Steg zum Gewässer bieten.

Antwort aus dem Teilnehmerkreis: Ggf. wäre die Einrichtung einer neuen Badestelle am östlichen Ufer des Sees möglich. Dort findet bereits jetzt FKK-Baden statt. Durch die Anpflanzung von Büschen und den Bau eines Stegs kann hier möglicherweise eine Kompensation geschaffen werden.

? *Wie viele Meter werden denn ungefähr von den jetzigen Sportflächen weichen müssen?*

! Antwort Ingenieurgemeinschaft und NLStBV: Der Verkehrsweg reicht unter Berücksichtigung einer Baustraße bis zu ca., 17m weiter in südlicher Richtung, dabei fällt ein Teil der Böschung weg. Die Sportplätze werden mit ca. 7,0 m beansprucht (gemessen vom Zaun).



## Einblick in naturschutzfachliche Umweltbelange

Der Fachgutachter von dem beauftragten Unternehmen Bosch&Partner führt an der Geh- und Radwegbrücke über die Leine in Richtung Dreiecksteich zu den in diesem Bereich betreffenden Umweltfaktoren aus.

- Bei der Eingriffsregelung gilt zunächst der Vermeidungsgrundsatz. Eingriffe die nicht vermieden werden können, müssen ausgeglichen werden. Deshalb wird schon frühzeitig geprüft und untersucht, inwieweit Maßnahmen zum Schutz von Flora und Fauna getroffen werden können.
- Auf der Westseite wird der Durchlass der Ihme und des Hemminger Maschgrabens mit einer größeren Länge und Höhe als im heutigen Bestand geplant. Zum einen ergibt sich die größere Höhe bereits durch die technisch bedingte höhere Trassenlage des Südschnellwegs, zum anderen werden dadurch nach heutigen Maßstäben Mindeststandards zum Schutz der heimischen Fauna gewährleistet. Tierarten, die in der Örtlichkeit nachgewiesen wurden, sollen künftig Gelegenheit bekommen, unter dem Südschnellweg zu queren. Dies fördert die Lebensraumvernetzung und den Austausch der Populationen und stellt damit einen direkten Beitrag zum Naturschutz dar.
- Im Bereich der Leine, Dreiecksteiche und der Ricklinger Teiche wurde ein sehr hohes Fledermausvorkommen festgestellt. Für rund zwölf verschiedene Fledermausarten ist dieses Areal das Jagdgebiet, darunter die Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Raufhautfledermaus, Kleine und Große Bartfledermaus. Die Großzahl dieser Arten fliegen bei der Jagd in Bodennähe, die Bartfledermaus fliegt jedoch höher, daher werden hier Kollisionsschutzwände an den Brücken notwendig, welche die Tiere über den Südschnellweg hinwegleiten. Dies dient zum einen dem Schutz der Tiere, zum anderen erhöht dies die Verkehrssicherheit.
- Keine der hier nachgewiesenen Arten von Fledermäusen, Brutvögeln oder Amphibien (z. B. Erdkröte, Teichmolch, Grasfrosch), haben den geplanten Trassenverlauf bestimmt.
- Durch die Verbreiterung auf die Südseite wird das sehr schützenswerte „Ricklinger Holz“ jenseits der Leineflutbrücke geschont.
- Für die Baumaßnahmen müssen die Gehölze auf den zu überbauenden Böschungen entfernt werden. Diese werden nach Fertigstellung auf den neuen Böschungen wiederhergestellt.
- Überflutungsflächen mit rd. 60.000 m<sup>3</sup> Überschwemmungsvolumen werden durch die Ausbaumaßnahmen in Anspruch genommen, dies muss durch Neuschaffung von Retentionsraum mit gleichem Volumen kompensiert werden. Ebenso muss die Bodenversiegelung an anderen Stellen ausgeglichen werden (ca. 10 bis 12 ha Ausgleichsflächen).
- Die Maßnahme befindet sich in einem Landschaftsschutzgebiet. FFH-Gebiete oder Natura 2000-Flächen sind nicht betroffen.



- Sämtliche Untersuchungen und Bilanzierungen aus naturschutzfachlicher Sicht werden in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan und einem artenschutzrechtlichen Beitrag dargestellt.

## TOP 3 – Ein Blick in die Werkstatt und weitere Planungstätigkeiten

### Thema

*Ein Blick in die Werkstatt der Landesbehörde  
Planungsansätze im Bereich der Willmerstraße*

### Referent/Sprecher

*NLStBV  
Landeshauptstadt Hannover (LHH)  
Teilnehmende*

Die Landesbehörde berichtet über den aktuellen Stand der Planungstätigkeiten. Im Anschluss berichten Vertreter der Landeshauptstadt Hannover (LHH) von ersten Ideen zur Planung der Willmerstraße.

- Aktuell werden Planungsdetails weiter vertieft ausgearbeitet:
  - Straßenentwässerung: Die gesamte Entwässerung der verbreiterten Straße ist neu zu planen. Das abfließende Wasser vom Südschnellweg ist verunreinigt (z. B. durch Reifenabrieb, Tausalz). Im Idealfall versickert das Wasser über die Böschungflächen und wird somit natürlich gereinigt. Dies ist nicht in allen Abschnitten möglich. Teilweise (z.B. auf Brückenbauwerken) muss das Wasser gesammelt und in ein Gewässer (einen sogenannten Vorfluter) eingeleitet werden. Hierbei sind geeignete Vorreinigungsstufen vorzusehen.
  - Tragwerksplanung: Die Verbauwände des Tunnels haben Auswirkungen auf den Grundwasseraufstau. In Zusammenarbeit mit dem Baugrundgutachter wird die Einbindetiefe optimiert.
  - Eingriffsbilanzierung: Es wird ermittelt, welche Fläche mit welchem Volumen und welcher Wertigkeit an anderen Stellen gleichwertig kompensiert werden kann. Es erfolgt eine detaillierte Ermittlung des Retentionsraumvolumens.



- Ostportal: Es wird eine konkrete Planung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Um diese komplexe Situation und den Abwägungsprozess vorzustellen und erklären zu können, soll es ein gesondertes Treffen mit den unmittelbaren Anwohnern und Bezirksräten aus dem Planungsdialog geben. Sollte besonderes Interesse von anderen Mitgliedern des Planungsdialogs an diesem Treffen bestehen, sind diese ebenfalls herzlich eingeladen. Die wesentlichen Erkenntnisse werden jedoch auch in der nächsten Planungsdialogsitzung erläutert.
- Die Übergabe des Vorentwurfs an das BMVI (Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur) zur Prüfung und zur Erteilung des „Gesehenvermerks“ ist weiterhin für das 3. Quartal 2018 vorgesehen. Der Gesehenvermerk beinhaltet die haushalterische Freigabe für das Projekt.

Vertreter der Landeshauptstadt Hannover (LHH) geben einen Einblick in erste Planungsansätze zur Willmerstraße

- Mit einer Tunnellösung ergeben sich neue Gestaltungs- und Entwicklungschancen für die Stadt Hannover. Die sich neu ergebenden Freiräume sollen zur Aufwertung des Stadtbilds genutzt werden. Diese können sich unmittelbar positiv auf anliegende Straßenzüge wie die Zeißstraße auswirken. Eine bestmögliche Abwägung zwischen den unterschiedlichen Belangen wird angestrebt.
- Die Vertreter der LHH zeigen und erklären dem Planungsdialog den Konzeptansatz:
  - Der hier betrachtete Planungsraum reicht von der Schützenallee bis zur Hildesheimer Straße.
  - Beidseitig zwei Fahrstreifen und ein Mittelstreifen.
  - Der Platz zwischen den bestehenden Baugrenzen ermöglicht Radwege hochbordgeführt zu führen.
  - Es ist geplant möglichst durchgängige Baumreihen zwischen den Einmündungen Hildesheimer Straße und Schützenallee bis an die Einmündung unter Aufrechterhaltung der erforderlichen Sichtbeziehungen zu setzen. Dazu ist eine Überprüfung der vorhandenen Leitungslagen und neu geplanten Trassenverläufe der erforderlichen Leitungen zur Realisierung durchzuführen. Es sind Baumreihen in den Nebenanlagen und in der Mitte angedacht.

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

- ? *Können die Bäume in der angedachten Baumreihe ausreichend tief wurzeln, da der Tunnel in den Randbereichen noch nicht sehr tief liegt?*
- ! Antwort LHH: Die in den Regelwerken zu Baumpflanzungen im städtischen Bereich vorgegebenen Mindestanforderungen für Baumgruben müssen hierzu erfüllt werden.



- ! Antwort Bosch&Partner (ergänzend): Allgemein ist hier die Empfehlung bzw. Mindestanforderung 1,5 m Tiefe und ca. 12 m<sup>2</sup> Wurzelraum.
- ? *Wie viele Parkplätze werden geplant, wird sich die Anzahl reduzieren?*
- ! Antwort LHH: Es muss ein ausgewogenes Verhältnis zu Geh- und Radwegen für einen erlebbaren Straßenraum berücksichtigt werden. Grundsätzlich werden jedoch die Parkplätze bilanziert.
- ! Hinweis aus dem Teilnehmerkreis: Es bleibt abzuwarten welche Defizite sich aus der neuen Planung herausstellen. In Zukunft wird womöglich der Fokus auf andere Qualitäten in der Stadt gesetzt werden als auf das Auto. Gesunde Lebensverhältnisse werden stärker beachtet werden. Andere Teilnehmende weisen darauf hin, dass die vorgestellten Planungsideen deutlich weniger Parkplätze vermuten lassen als aktuell vorhanden sind. Das ist für alle Anwohnerinnen und Anwohner in dem Viertel ein großes Problem.

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

### **Nächste Sitzung des Planungsdialogs**

Die nächste Sitzung des Planungsdialoges soll dann stattfinden, wenn es weitere Meilensteine im Planungsprozess vorliegen (ggf. September). Mögliche Themeninhalte im nächsten Planungsdialog könnten sein: Weitere Abstimmungsergebnisse mit dem BMVI, Lärmschutzmaßnahmen Ostbereich, Bauablauf, weitere Anregungen, die an den Planungsdialog herangetragen werden.

### **Pressemitteilung**

Der Planungsdialog einigt sich, dass eine kurze Pressemitteilung im Nachgang der Sitzung verschickt wird.

## **Anlagen**

**Anhang 1:** Pressemitteilung



*Anhang 1 Pressemitteilung vom Planungsdialog Südschnellweg zur Begehung des Westbereichs*

## **Südschnellweg im Dialog: Natur, Landschaft und Erholung im Blick**

**Hannover, 21.06.2018 – Wie werden zukünftig die Geh- und Radwege in Ricklingen und Döhren mit dem Ausbau des Südschnellwegs geführt werden? Werden anliegende Fußballplätze und Naherholungsbiote an Fläche verlieren? Welche schützenswerten Fledermausarten und Gehölze befinden sich im Planungsraum? Diese Fragen standen im Mittelpunkt bei dem gestrigen Treffen des Planungsdialogs zu den geplanten Ausbaumaßnahmen am Südschnellweg.**

Am Mittwoch, 20. Juni kam der Planungsdialog zum 12. Mal zusammen und besichtigte den Westbereich von der Schützenallee entlang des Südschnellwegs bis zum Sieben Meter Teich. Das Gremium informierte sich über die Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange im Planungsprozess, in dem landschaftlich sensiblen Areal in Döhren und Ricklingen. Die Landesbehörde und ein Gutachter für die landschaftsplanerische Begleitung erläuterten, welche Ausgleichsmaßnahmen für den notwendigen Eingriff im Planungsverfahren vorgesehen sind.

Ebenso erläuterten die Planer die verkehrliche Situation nach Verbreiterung der Bundesstraße im Zuge der Ausbaumaßnahme. Deutlich wurde dabei, dass mit einer Tunnellösung einhergehende Veränderungen der Höhenlage der Straße bei der Planung von Rad- und Fußwegen mitbedacht werden müssen. Ebenso wurden Eingriffe in anliegende Naherholungs- und Sportflächen und Lösungsansätze diskutiert. Abschließend setzte sich der Planungsdialog mit dem Planungsansatz zur Gestaltung der Willmerstraße und den sich neu ergebenden Gestaltungs- und Entwicklungschancen für Hannover im Vereinsheim des FC Schwalbe und SV Niedersachsen Hannover-Döhren auseinander.

Der von der NLStBV initiierte Planungsdialog begleitet die Planung zum Ausbau des Südschnellwegs als Ergänzung zu den formellen Verfahren. Er wurde bewusst zu einem frühen Zeitpunkt ins Leben gerufen. Der Planungsdialog versteht sich als beratendes Gremium, das Hinweise gibt, Fragen stellt und neue Sachverhalte und Ideen einbringt. Im Planungsdialog arbeiten rund 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus unterschiedlichen Verbänden, Vereinen, Politik und Wirtschaft sowie Anwohner aus der Umgebung. Die Anwohner wurden über ein Losverfahren ausgewählt. Die Sitzungen sind nicht öffentlich. Über eine Teilnahme von Gästen entscheidet der Planungsdialog zur jeweiligen Sitzung.