



# Planungsdialog Südschnellweg

13. Sitzung am 24.10.2018

## 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 Agenda</li></ul>	<i>IFOK GmbH</i>
17:40 UHR	<b>Top 2 Aktueller Planungsstand</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Übergabe des Vorentwurfs an das BMVI</li><li>• Rückblende auf das Treffen zum Ostbereich mit den Anwohnern und Anwohnerinnen</li></ul>	<i>NLStBV</i> <i>Emch + Berger</i> <i>Teilnehmende</i>
19:15 UHR	<b>Pause</b>	
19:30 UHR	<b>Top 3 Feedback und weiteres Vorgehen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rückmeldung aus dem Planungsdialog und Blick auf den Planungshorizont</li></ul>	<i>NLStBV</i> <i>Teilnehmende</i>
20:00 UHR	<b>Top 4 Pressemitteilung und nächster Termin, Schlusswort</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nächster Termin voraussichtlich Anfang nächsten Jahres</li></ul>	<i>IFOK GmbH</i> <i>Teilnehmende</i>
20:15 UHR	<b>Ende der Veranstaltung</b>	



## TOP 1 – Begrüßung

### **Thema**

*Begrüßung der Teilnehmenden*

### **Referent/Sprecher**

*Ralf Eggert, IFOK GmbH*

In den Zentralen Geschäftsbereichen der NLStBV begrüßt Herr Eggert die Teilnehmenden zum 13. Treffen des Planungsdialogs Südschnellwegs. Unter den anwesenden Gästen befindet sich ein interessierter Anwohner, ein Vertreter von Team Ewen sowie eine Vertreterin von der NLStBV aus dem Dezernat 22 Planung und Umweltmanagement. Als Referenten begrüßt das Gremium den Projektleiter der Ingenieurgemeinschaft Emch+Berger / BUNG / Schimetta (Objekt- und Tragwerkplanung). Zum knapp dreijährigen Jubiläum des Planungsdialogs Südschnellweg steht bei dieser Sitzung die Reflexion der bisherigen gemeinsamen Zusammenarbeit des Gremiums im Mittelpunkt. Ebenso werden Informationen über den aktuellen Stand der Abstimmung zwischen NLStBV, dem BMVI, der LHH und weiteren Beteiligten gegeben.

*Hinweis: Aktuelle Planungen zu Tunnel- und Portallage werden direkt mit dem Gremium diskutiert. Zum jetzigen Zeitpunkt werden entsprechende Pläne (Arbeitsstand) nicht veröffentlicht.*

## TOP 2 – Aktueller Planungsstand

### **Thema**

*Aktuelle Entwicklungen und Übergabe des Vorentwurfs an das BMVI  
Informationen zum Thema Querschnittsentscheidung und Radwege  
Rückblende auf das Treffen zum Ostbereich*

### **Referent/Sprecher**

*NLStBV  
Emch+Berger  
Teilnehmende*

### **Aktuelle Entwicklungen und Übergabe des Vorentwurfs an das BMVI**

- Die Landesbehörde erläutert dem Teilnehmerkreis die Hintergründe zu den Presseberichten der letzten Monate, um diese einordnen zu können. Die Vertreter der NLStBV stellen klar, dass nach Ansicht aller fachlich Beteiligten, auch des Bundes, die Tunnelvariante die Belange aller Beteiligten und die Betroffenheiten Dritter bestmöglich berücksichtigt.



- Der Bund forderte jedoch weiterhin, dass die Landesbehörde auch die Brückenvariante in der erforderlichen Tiefe dahingehend weiter beplant, dass sie auch im Abwägungsprozess der künftigen Planungsschritte noch zum Vergleich herangezogen werden kann. Die erforderlichen Unterlagen wurden dem BMVI zwischenzeitlich zugeleitet. Die Prüfung der Unterlagen sowie die Abstimmungen zwischen Bund, Land und Stadt hinsichtlich der Finanzierung erfolgen parallel zum Planungsprozess. Im Hinblick auf eine Tunnellösung wirken sich diese noch nicht auf den Rahmenterminplan aus.
- Die Behörde hält weiterhin an der Vorzugsvariante „Tunnel“ fest und steht im engen Austausch mit der Landeshauptstadt Hannover (LHH) und dem BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur). Im September ist der detaillierte Vorentwurf (Tunnelvariante) mit der Bitte um Erteilung des Gesehenvermerks dem BMVI übersandt worden. Der Gesehenvermerk ist die Einverständniserklärung des Bundes zu den Planungen des Landes Niedersachsen
- Der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist weiterhin für das 3. Quartal 2019 vorgesehen. Um dieses Ziel zu erreichen ist jedoch eine Rückmeldung des Bundes im Frühjahr 2019 erforderlich.
- Ebenfalls ist noch die Finanzierung bzw. Realisierung eines straßenbegleitenden Radweges offen. Das BMVI machte deutlich, dass eine Umsetzung dieses Fahrradweges nur erfolgen kann, wenn eine Kostenbeteiligung Dritter gegeben ist. Auch hier müssen verlässliche Aussagen getroffen werden, ob ein Radweg realisiert und finanziert werden kann und welche Randbedingungen dieser erfüllen muss (Breite, Höhenlage, etc.). da ggf. die bestehende Planung angepasst werden muss (Brückenbreiten, Massenberechnungen Lärmschutzanlagen, Entwässerung, umweltfachliche Ausgleichs- und ersatzmaßnahmen, etc.).

### **Presseberichterstattung im Herbst 2018 über aktuelle Entwicklungen**

Am 15.09.2018 hat die NLStBV auf Bitten der LHH an der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen teilgenommen. In der Sitzung wurde seitens der NLStBV nochmals bestätigt, dass das Land die Tunnellösung als Vorzugsvariante dem BMVI zur Genehmigung vorlegen wird, ein verfahrenssicherer Ausschluss der Brückenlösung jedoch nicht erfolgen kann. Im Hinblick auf die Kosten wurde erläutert, dass aufgrund der großen Kostendifferenz zwischen einer Brücken- und einer Tunnellösung sowohl das BMVI als auch die NLStBV zu einer sorgfältigen Abwägung verpflichtet sind. Abschließend wurde durch die NLStBV erläutert, dass eine theoretische Beantragung der Feststellung der Brückenlösung mit erheblichen Risiken in der Sache und der Zeit verbunden ist, die das Projektziel „Verkehrsumlegung von der Bestandsbrücke, bevor deren Restnutzungsdauer 2023 endet, gefährdet.

Die Presse begleitete die fachliche und politische Diskussion zum Südschnellweg (Siehe Anhang 1 Rahmenpräsentation).

Bereits vor der 13. Sitzung des Planungsdialogs, nahm die Landesbehörde dazu per Mail Stellung gegenüber dem Gremium.

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

- ? *Wie teuer ist die Brückenlösung im Vergleich zur Tunnellösung?*
- ! Antwort NLStBV: Die Differenz zwischen einer Tunnel- und einer Brückenvariante liegt im mittleren zweistelligen Millionenbereich. (Verweis auf die Präsentation zur Kostenübersicht der Varianten vom 21.09.2017)
- ? *Ist die Stadt Hannover der Verhandlungspartner des BMVI? Wenn ja, welche Stellung hat die LHH in diesem Diskussionskontext bezogen?*
- ! Antwort NLStBV: Die Stadt ist Gesprächspartner des BMVI und des Landes Niedersachsen. Die Stadt erkennt derzeit keine rechtliche Grundlage für eine Kostenbeteiligung an der Tunnelvariante. Lediglich ein variantenunabhängiger Kostenanteil am Umbau der Rampen sei möglich. Es wird angestrebt, die LHH in die kommenden Gespräche mit dem BMVI direkt einzubeziehen. Ob dies gelingt, ist offen.
- ? *Legt die Landesbehörde die Faktoren, die gegen eine Brückenlösung sprechen, ebenfalls dem Bund vor? Ist das BMVI über die erheblichen Risiken im Planfeststellungsverfahren informiert?*
- ! Antwort NLStBV: Aus Sicht der NLStBV ist eine Brückenlösung nicht genehmigungsfähig. Sie verstößt aufgrund der denkmalgeschützten Bebauung in der Willmerstraße gegen das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz und ist nach Überzeugung der NLStBV auch nicht ausnahmsweise genehmigungsfähig. Auch die übrigen belange wie Lärmschutz und Verdunkelung insbesondere der unten liegenden Wohnungen führen zu einem erheblichen Klagerisiko im Planfeststellungsverfahren (PFV). Der durchgeführte Variantenvergleich wird vom BMVI bislang nicht angezweifelt, womit grundsätzlich auch keine fachliche Veranlassung besteht, von der Tunnelvariante als bislang eindeutige Vorzugsvariante abzurücken.
- Die NLStBV hat den Vorentwurf unter Berücksichtigung des Leitfadens Großprojekte des BMVI aufgestellt. Insbesondere der Punkt 3 „Risikomanagement“ des Zehn-Punkte-Aktionsplans Großprojekte ist mit entsprechenden Unterlagen und Untersuchungen gewürdigt. Falls die NLStBV die Brücke weiterverfolgen muss, ist von einer Verzögerung des Projektes von ca. 8 Jahren aufgrund von Planungsverzug, längerem Planfeststellungsverfahren, Klagen, etc. auszugehen. Dies würde zu erheblichem volkswirtschaftlichem Schaden infolge von Verkehrsverlagerungen und damit erhöhtem Stauaufkommen und Zeitverlusten im hannoverschen Straßennetz führen. Das vorgesehene Provisorium könnte nicht vorzeitig genehmigt und gebaut werden, da dies sowohl planerisch als auch baulich und damit genehmigungsrechtlich untrennbar mit der jeweiligen Vorzugsvariante verbunden ist.
- Die Brückenvariante führt damit zu einem Verfehlen des Projektziels „Verkehrsumlegung in 2023“ und damit zu volkswirtschaftlichen Kosten, die die Investitionskosten dieser Variante übersteigen. Dem Bund wurden diese Aspekte bereits schriftlich dargelegt.

- ! Hinweis aus dem Teilnehmerkreis: Die LHH sollte sich aktiver in den Entscheidungsprozess einbringen. Die betroffenen Bezirksräte sollten sich hierzu mit der Stadtverwaltung auszutauschen.
- ? *Gibt es eine Frist, bis wann die Beteiligten zu einer finalen Entscheidung kommen müssen?*
- ! Antwort NLStBV: Um den vorgesehenen Zeitplan zu halten, ist eine Erteilung des Gesehenvermerks, der auch eine haushalterischen Zustimmung enthält und damit eine Klärung der Finanzierungsfrage, im Frühjahr 2019 erforderlich.

### **Informationen zum Thema Querschnittsentscheidung und Radwege**

Die NLStBV führt weiter aus, dass der Bund bislang den Empfehlungen der Landesbehörde folgt und sich für einen Sonderquerschnitt (SQ) 29,5 also einer Breite von 29,5m (ohne Böschung, Lärmschutzwände und Radwege), auf der freien Strecke ausgesprochen hat. Dabei handelt es sich um einen Fahrbahnquerschnitt mit zwei Fahrstreifen und einem Seiten-(Stand-)streifen je Richtung. Auf Brücken muss dieser technisch bedingt etwas angepasst werden (RQ 29,5B). Im Tunnel wird ein RQ 31t vorgesehen. Hierbei wird auf einen Seitenstreifen verzichtet.

Der Südschnellweg soll als maßgebender Teil eines zukünftigen leistungsfähigen Schnellwegesystems langfristig auch die Umleitungsverkehre von der A2 aufnehmen und muss daher eine entsprechende Leistungsfähigkeit aufweisen. Dies ist für Hannover langfristig der richtige Weg, um überregionale Verkehre nachhaltig aus der Stadt fernzuhalten. Ein mögliches Ausbaukonzept muss die durchgängige Leistungsfähigkeit der B3, B6 und B56 gewährleisten. Dies beinhaltet auch den Abschnitt der B6 zwischen dem Deisterkreisel und dem Ricklinger Kreisel.

Zum Thema Radwege berichtet die NLStBV, dass aktuell auf eine Voreinschätzung der städt. Bauverwaltung hinsichtlich einer möglichen Finanzierung durch die LHH gewartet wird. Nach aktuellem Stand würden die Investitions- und Unterhaltungskosten für einen 2,5 m breiten Fahrradweg ca. 5-10 Mio. Euro betragen. Die Realisierung eines förderfähigen Fahrradschnellwegs erscheint aktuell nicht realistisch. Die Förderfähigkeit setzt eine Mindestlänge von 10 km voraus, die sich derzeit nicht umsetzen lassen.

### **Vorstellung der Planungsentwürfe**

Der Projektleiter von dem beauftragten Unternehmen Emch+Berger stellt dem Gremium die Pläne und die jeweiligen Überlegungen vor, die dem BMVI als Entwurf zugeleitet wurden. Die Pläne zeigen den Teilnehmenden nähere Details der technischen Planung der Bauwerke. Der Planer gibt dem Gremium beispielhafte Einblicke, mit welchen Themen sich das Planungsteam hierbei auseinandersetzen muss:

- Entwässerung
- Sichtweiten

- Fahrdynamik

Die NLStBV führt weiter aus, dass ein Provisorium nur im nördlichen Bereich des Südschnellwegs errichtet werden kann. Es wird angestrebt, dass Betriebe an der Willmerstr während der Bauzeit so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Gänzlich kann eine Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden.

### **Rückblende auf das Treffen zum Ostportal**

Die NLStBV traf sich am 10. September 2018 mit den, im Planungsdialog vertretenen, Anwohnerinnen und Anwohnern aus dem östlichen Bereich des Südschnellwegs. Hier sollte das komplexe Thema rund um den Lärmschutz am künftigen Ostportal detailliert besprochen werden. In dem Gespräch konnte nach Auskunft der Teilnehmenden der Abwägungsprozess hinsichtlich Portallage und möglicher Lärmschutzmaßnahmen gut nachvollzogen werden.

Die NLStBV stellt die verschiedenen Abwägungsschritte bei der Festlegung der Portallage vor und diskutierte diese mit dem Planungsdialog.

Die wesentlichen Punkte stellen sich wie folgt dar:

Da sich das Projektende vor den Bahnbrücken am DB Trog befindet, muss der Anschluss an den Bestandstrog und dessen Zwangspunkte betrachtet werden. Daher wurden weitere Untervarianten wie z.B. eine Absenkung der Gradienten oder eine Einhausung des Südschnellweges untersucht.

Bei der Variantenuntersuchung des Ostportals ergeben sich zwei grundsätzlich unterschiedliche Gradienten

1. maximal kurzer und regelkonformer Tunnel, mit einer natürlichen Portallage möglichst nah an der Hildesheimer Straße. (Varianten O3A\_1-4)
2. Die Gradienten werden soweit abgesenkt, wie dies trassierungstechnisch unter Berücksichtigung des Anschlusses an den Bestandstrog möglich ist.

Durch die Möglichkeit des Anschlusses einer Einhausung an den Tunnel ergeben sich für die Portallage der beiden Gradienten die weiteren Untervarianten Varianten O3A\_1-4 sowie O3B\_1-4 (siehe nachstehende Abbildung).





Abbildung 1 Westbereich Südschnellweg

- Die Varianten mit maximal abgesenkter Gradienten liegen im Variantenvergleich vollständig und deutlich hinter den Varianten der Ursprungsgradienten und wurden daher nicht weiterverfolgt (O3B\_1-4). Aus Gründen der Tunnelsicherheit musste die Variante O3A\_3 ebenfalls ausgeschlossen werden.
- Im Ergebnis liegen die beiden Varianten O3A\_4 (langer Tunnel) und O3A\_1 (kurzer Tunnel) so dicht beieinander, dass beide aufgrund der hohen Sensitivität in Bezug auf die Bewertungskriterien „Schutzgut Mensch“ und „Wirtschaftlichkeit/Kosten“ und dem damit verbundenen unterschiedlichen Ergebnis des Variantenvergleichs in weiterführende Untersuchungen berücksichtigt wurden. Die Variante O3A\_2 wurde ausgeschieden, da sie keinen signifikanten Vorteil aufweisen konnte.
- Bei der Variante O3A\_4 ergeben sich bei gleicher Qualität des Lärmschutzes wesentlich höhere Kosten, die außer Verhältnis liegen. Auch mit den übrigen Bewertungskriterien, in denen die Variante O3A\_4 gegenüber der Variante O3A\_1 Vorteile bietet, lässt sich der deutliche Mehrkostenaufwand nicht begründen. Die betriebsbedingten Auswirkungen durch Luftschadstoffe sind bei der Variante O3A\_1 nur geringfügig höher, bleiben aber ebenfalls unterhalb der Grenzwerte.
- Hinsichtlich der visuellen Auswirkungen stellen beide Varianten ein Sichthindernis für die Anwohner in vergleichbarer Höhe dar. Jedoch bieten die Lärmschutzwände der Variante O3A\_1, erweiterte Gestaltungsmöglichkeiten, um die visuelle Auswirkung zu reduzieren und einer möglichen Verschattung der Grundstücke vorzubeugen. Derartige Möglichkeiten ergeben sich bei der Variante O3A\_4 nicht, bzw. nur eingeschränkt.
- **Es wird daher für den Bereich zwischen Hildesheimer Straße und DB-Trog, die Variante O3A\_1 weiterverfolgt.**



Ebenfalls nimmt die Landesbehörde Stellung zu einer von außen herangetragenem Frage, wieso die Tunnellösung nicht die Bahnbauwerke miteinschließt. Die Idee wäre die Bahnlinien über den Trog-Deckel fahren zu lassen und damit gleichzeitig das Problem der Bahnbrücken zu beheben. Die Landesbehörde führt dazu aus, dass eine Abdeckung eines langen Tunnels aus fachlicher Sicht von der NLStBV untersucht wurde (s.o.), sich jedoch nicht als vorzugswürdig erweist. Zudem wurde eine Einbeziehung der Bahnbrücken in der Planung nicht mitbetrachtet, da die Bauwerke von der Bahn nicht als erneuerungswürdig eingestuft werden. Eine Einbeziehung der Bauwerke in das Projekt B3|Südschnellweg würde den Terminrahmen des Projekts maßgeblich beeinflussen. Eine Einhaltung des Projektziels „Verkehrsumlegung auf eine provisorische Verkehrsführung in 2023“ wäre nicht mehr erreichbar.

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

- ? *Werden die Pläne zur Auswahl der Tunnelvarianten veröffentlicht?*  
! Antwort NLStBV: Der Prozess zur Festlegung der abschließenden Vorzugsvariante ist Teil des Feststellungsentswurfs, der im Rahmen des Verfahrens ausgelegt wird.
- ? *Zu welchem Zeitpunkt werden die Sportplätze im westlichen Bereich miteinbezogen?*  
Antwort NLStBV: In den kommenden Monaten werden einzelne Themenbereiche insbesondere mit der LHH thematisiert. Ziel ist es, auf diese Weise möglichst viele Konflikte schon vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu lösen. Ein wesentliches Thema sind dabei unter anderem sowohl die bauzeitlichen als auch die dauerhaften Eingriffe in die Naherholungsgebiete und Sportflächen.

## **TOP 3 – Feedback und weiteres Vorgehen**

### **Thema**

*Rückmeldung aus dem Planungsdialog und Blick auf den Planungshorizont  
Vorstellung der Planungsstufen*

### **Referent/Sprecher**

*NLStBV  
Emch+Berger  
Teilnehmende*

Nach ca. 3 Jahren Planungsdialog Südschnellweg, zieht das Gremium Bilanz und tauscht sich über den bisherigen gemeinsamen Weg aus.

#### ***Das hat im Planungsdialog gut funktioniert:***

- Die verschiedenen Interessen der Beteiligten wurden gut vermittelt.
- Kritische Themen wurden auch für die Anwohner gut verständlich aufbereitet und diskutiert.
- Die Intervalle der Sitzungen wurden je nach Neuigkeitswert gut ausgewählt.

- Die komplexen Informationen wurden kommunikativ gut transportiert.
- Das Format ist sehr gut, da transparent informiert wird.
- Die Moderation ist gut.
- Die Begehungen im Ost- und Westbereich waren sehr gut, um sich ein Bild von der Situation vor Ort zu verschaffen.
- Die zusätzliche Arbeit für die Landesbehörde für die Vorbereitung des Planungsdialogs wird honoriert.

***Das kann im Planungsdialog verbessert werden:***

- Wünschenswert wäre gewesen, den Entscheidungsprozess bei dem Ideen-Wettbewerb näher zu beleuchten.
- Es wäre gut, wenn den Mitgliedern die Pläne zur Verfügung gestellt werden könnten.
- Die Pressearbeit rund um den Planungsdialog und die Infomessen ist verbesserungswürdig
- Digitale Pläne sind für die Teilnehmenden besser zu sehen als Pläne in Papierform.
- Die Information für die breite Öffentlichkeit sollte mit einer weiteren Informationsveranstaltung erhöht werden.
- Für die nächsten Treffen innerhalb des formellen Verfahrens wäre es wünschenswert, dass der Planungsdialog über aktuelle Baumaßnahmen, Bauphasen, Verkehrsumleitung und weiterer Maßnahmen informiert wird.

Die Landesbehörde bekräftigt, dass sie mit diesem Pilotprojekt einen positiven Eindruck von dem Format gewonnen hat. Dieser Eindruck ist vor allem dem hohen Engagement der Mitglieder und Gäste des Planungsdialogs zu verdanken.

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

### **Nächste Sitzung des Planungsdialogs**

Die nächste Sitzung des Planungsdialoges soll dann stattfinden, wenn weitere Meilensteine im Planungsprozess vorliegen (ggf. Anfang nächsten Jahres). Mögliche Themeninhalte im nächsten Planungsdialog könnten sein: Weitere Abstimmungsergebnisse mit dem BMVI, Lärmschutzmaßnahmen Ostbereich, Bauablauf, sowie weitere aktuelle Fragen und Themen.

### **Pressemitteilung**

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

### **Anlagen/Anhänge**

**Anlage 1:** Rahmenpräsentation zur 13. Sitzung des Planungsdialogs Südschnellweg

**Anhang 1:** Pressemitteilung



*Anhang 1 Pressemitteilung zur 13. Sitzung des Planungsdialogs Südschnellweg*

## **Der Planungsdialog Südschnellweg lehnt eine Großbrücke über die Hildesheimer Straße entschieden ab**

**Hannover, 29.10.2018** Am Mittwochabend kam der Planungsdialog zu seiner 13. Sitzung zusammen und informierte sich über die aktuellen Entwicklungen rund um den Südschnellweg. Die Landesbehörde führte das Gremium durch die verschiedenen Planunterlagen, die dem BMVI als Vorentwurf vorgelegt worden sind. Die Bezirksräte, Anwohner und Interessenvertreter brachten kein Verständnis dafür auf, das offenbar immer noch eine Brücke über die Hildesheimer Straße in der Diskussion ist. Die Runde ist sich einig, dass aus diversen Gründen, insbesondere des Lärmschutzes ein Tunnel zwingend erforderlich ist. Und wenn, wie zu befürchten ist, die Brücke nicht genehmigt würde, müssten Anwohner und Pendler jahrelang Staus, Lärm und Gestank ertragen – und mit einem teilweise oder ganz gesperrten Südschnellweg leben. Der Planungsdialog wird dranbleiben und sich Anfang nächsten Jahres über den Fortschritt der Abstimmungen informieren.

### Drei Jahre Planungsdialog

Der Planungsdialog blickt nunmehr auf knapp 3 Jahre Zusammenarbeit zurück und befindet das Pilotprojekt der Landesbehörde als erfolgreich. Selbst kritische Themen wurden ausführlich und transparent in der Runde bearbeitet und diskutiert. Auch die Landesbehörde bekräftigt, dass sich die Beteiligten mit hohem Engagement eingebracht haben und eine gute Vertrauensbasis aufgebaut wurde.

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.

