

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Zentrale Geschäftsbereiche

Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover

Großer Sitzungssaal 1. Obergeschoss



13. Sitzung Planungsdialog Südschnellweg

📅 Am 24. Oktober 2018

Agenda



Top 1 **Begrüßung**

Top 2 **Aktueller Planungsstand**

- Übergabe Vorentwurf an das BMVI und aktuelle Entwicklungen
- Rückblende auf das Treffen zum Ostbereich mit Anwohnern und Anwohnerinnen

NLStBV

Anschließende Diskussion

Top 3 **Feedback und weiteres Vorgehen**

- Rückmeldung aus dem Planungsdialog und Blick auf den Planungshorizont

Teilnehmende, NLStBV

Anschließende Diskussion

Top 4 **Pressemitteilung und nächster Termin**

Top 2 Aktueller Planungsstand

Übergabe Vorentwurf an das BMVI und aktuelle Entwicklungen

NLStBV

Top 3 Aktueller Planungsstand

Rückblende auf das Treffen zum Ostbereich mit Anwohnern und Anwohnerinnen

NLStBV

TOP 2 Aktueller Planungsstand

Meine Stadt / Verkehr

Hannover. Weg mit der maroden Brücke, die heute noch direkt an den Häusern der Döhrener Willmerstraße vorbeiführt. Unter die Erde mit dem Südschnellweg – und das alles zahlt der Bund, weil die Straße eine Bundesstraße ist. Das Ganze schien ein bisschen wie Weihnachten für die Stadt Hannover zu werden. Doch nun drohen auch ihr beim Bau eines Tunnels Millionenkosten.

Zwar erklärte das Bundesverkehrsministerium auf Nachfrage der NP, dass man am 5. Juli dem Bau eines Tunnels „grundsätzlich zugestimmt“ habe. Allerdings ist auch noch eine kostengünstigere Brückenlösung im Rennen. Nach Einschätzung des Bundes würde auch damit „das Planungsziel erreicht“. Das Lärmproblem ließe sich durch eine komplette Ummantelung der Brücke lösen.

Das Bundesverkehrsministerium hält es deshalb für „erforderlich“, dass auch die Planungen für diese Variante fortgeführt und detaillierter dargestellt werden. Zum einen, um

Neue Presse 19:00 Uhr / 15.07.2018

Tunnel und Neubau einer Brücke besser vergleichen zu können. Zum anderen auch „zur Ermittlung von Kostenanteilen“.

Abhängig von der Ausgestaltung einer Tunnellösung könne auch „eine Kostenbeteiligung der Landeshauptstadt Hannover erforderlich werden“, teilt das Ministerium mit. Selbst bei einem geringen Anteil der Stadt käme auf diese wohl eine Investition in Millionenhöhe zu. Denn die Schätzung für die Gesamtkosten des Südschnellwegprojektes liegen derzeit bei rund 300 Millionen Euro.

Deshalb liegt auch die schriftliche Genehmigung des Bundes noch nicht vor. Die bei den Planungen federführende Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hatte damit eigentlich schon im Herbst letzten Jahres gerechnet.

Doch auch ohne endgültige Zusage laufen die Planungen weiter. Der Zeitdruck ist groß, weil die zuletzt notdürftig verstärkte Brücke über die Hildesheimer Straße nur noch einige Jahre hält. Laut Landesbehörde muss 2022 zumindest mit dem Bau einer provisorischen Brücke begonnen werden, weil die alte spätestens 2023 abgerissen werden muss.

Das Planfeststellungsverfahren für das Mammutprojekt sei deshalb weiterhin für die Jahre 2019 bis 2021 vorgesehen.

Von Christian Bohnenkamp

TOP 2 Aktueller Planungsstand

Hannover. So sauer hat man Stadtbaurat Uwe Bodemann selten im Bauausschuss erlebt. „Ich kann mir das nicht vorstellen: Das ist städtebaufeindlich und nachbarschaftsfeindlich“, sagte er in Richtung Bund und Land. Beide treiben derzeit eine Parallelplanung für die Schnellwegkreuzung Hildesheimer Straße voran, wo die marode Brücke eigentlich durch einen Tunnel ersetzt werden soll. Am Mittwoch bestätigte die Landesstraßenbaubehörde im Bauausschuss: Es könnte sein, dass statt des erhofften Tunnels eine neue Brücke kommt, die dann aber doppelt so breit und deutlich höher sein müsste, zudem wegen des Lärmschutzes mit etwa fünf Meter hohen Wänden und Deckel.

Im Moment sind es nur theoretische Überlegungen. Der Bund ist verpflichtet, wirtschaftlich mit Steuergeld

Kein Tunnel, sondern eine neue Brücke, doppelt so „undenkbar“. Quelle: Christian Behrens

umzugehen, und die neue Brücke wäre wohl bis zu 80 Millionen Euro billiger als ein Tunnel, wie Jens Hanel von der zuständigen Landesstraßenbaubehörde den entsetzten Ratspolitikern im Ausschuss mitteilte. „Wir sind deswegen angehalten, auch diese Variante in allen Kostendetails zu prüfen und vorzulegen.“ Er machte zwar keinen Hehl daraus, dass das Land diese Variante nicht favorisiert. „In den unteren Wohnungen der Willmerstraße würde es dunkel“, räumte er ein. Und: Die denkmalgeschützten Bauten würden dann kaum noch zu sehen sein. Aber: Städtebauliche- und Denkmalargumente seien im Abwägungsprozess des Bundes keine harten Kriterien, die Kosten schon.

Bei einigen Kommunalpolitikern kam die Botschaft wie eine Erpressung an. Ob der Bund darauf hinauswolle, dass die Stadt die Mehrkosten tragen solle, fragte Wilfried Engelke (FDP) direkt. Das sei nicht so, beschwichtigte Hanel. Seine Behörde sei nur eben verpflichtet, jetzt auch die Tunnelvariante zu rechnen. Im dritten Quartal rechne man mit einem Ergebnis. Die Zeit drängt: Bis 2023 muss die marode Brücke abgerissen sein. Dann gilt sie trotz Verstärkung nicht mehr als standsicher.

Vielleicht ist es genau die Zeit, die für Hannover arbeitet. Denn bei einer Riesenbrücke sind Klagen von Immobilieneigentümern zu erwarten, was das Verfahren auf Jahre verzögern dürfte. Das Land leistet, um das zu vermeiden, eine besonders aufwendige Bürgerbeteiligung mit einem regelmäßigen Planungsdialog. Dieser sei über die neue Entwicklung informiert – und nicht glücklich, sagte Hanel.

Von Conrad von Meding

TOP 2 Aktueller Planungsstand



Billiger oder besser? In der oberen Illustration ist der Südschnellweg unter der Hildesheimer Straße verschwunden, das untere Bild zeigt, wie die neue Brücke wirken könnte.

ILLUSTRATIONEN: LANDESSTRABENBAUBEHÖRDE, ARCHIVFOTO: MICHAEL THOMAS

Brücke mit Dach statt Tunnel? CDU ruft nach dem Minister

Rats-CDU: Althusmann soll bei Hildesheimer Straße eingreifen / Bund favorisiert neue Überführung – die wäre unansehnlich, aber 80 Millionen Euro billiger

TOP 2 Aktueller Planungsstand

Südschnellweg

Wie teuer wird der Tunnel?

Der geplante Südschnellwegtunnel könnte für Hannover teuer werden. Die Stadt wiegelt ab: Über eine Kostenbeteiligung sei nichts bekannt. ➔ 10



MARODE: Die Schnellwegbrücke über die Hildeshelmer Straße. Stadt und Land wollen deshalb einen Tunnel bauen. Foto: Dehrens



UNTER DER ERDE: So sähe die Kreuzung an der Hildeshelmer Straße aus, wenn der Tunnel gebaut würde.

Südschnellweg-Tunnel: Stadt rechnet nur mit geringen Kosten

Schnellweg: Brücke statt Tunnel?

TOP 2 Aktueller Planungsstand

Riesenbrücke statt Tunnel?

Die Stadt will den Tunnel, doch die Baubehörde dämpft die Hoffnungen. Sollte eine Brücke gebaut werden, würde sie doppelt so breit wie die alte und geschlossen wegen des Lärmschützes.

Stadt soll für Tunnel zahlen

Südschnellweg: Bund fordert Kostenbeteiligung. Auch eine Brückenlösung soll weiter geplant werden

„Hannoveraner“: Tunnel für Stadt „nicht zum Nulltarif“

HANNOVER. Muss sich die Stadt mit einer Millio-nensumme am Bau des Südschnellweg-Tunnels beteiligen? Die „Hannove-raner“ im Rat befürchten, eine Brücke über die Hil-desheimer Straße gebaut werde. Wegen Lärm- und Umweltschutz und mit Blick auf die Stadtgestal-tung sei „die Tunnellösung

Top 3 Feedback und weiteres Vorgehen

Teilnehmende, NLStBV

Top 4 Pressemitteilung und nächster Termin

Top 4 Eckpunkte der Pressemitteilung des Planungsdialogs Südschnellweg



Von der NLStBV initiiertes „Planungsdialog Südschnellweg“ gestern zu **13. Sitzung** zusammen gekommen.

- Das Gremium warf erneut einen Blick in die Werkstatt der Behörde, der beauftragten Gutachter und ihren intensiven Abwägungsprozessen und informierte sich über aktuellen Entwicklungen.
- Mitglieder des Planungsdialogs bringen kein Verständnis dafür auf, das offenbar immer noch eine Brücke über die Hildesheimer Straße in der Diskussion ist. Das Gremium ist sich einig, dass aus diversen Gründen ein Tunnel zwingend erforderlich ist.
- Die Runde befinden das seit nunmehr 3 Jahren etablierte Format „Planungsdialog“ als erfolgreich.

Weiteres Vorgehen vereinbart: nächste Sitzung vsl. Anfang 2019, sobald die Entscheidung des BMVI vorliegt.

Hintergrund:

Der von der NLStBV initiierte Planungsdialog begleitet die Planung zum Ausbau des Südschnellwegs. Im Planungsdialog arbeiten rund 37 TeilnehmerInnen aus unterschiedlichen Verbänden, Vereinen, Politik und Wirtschaft sowie AnwohnerInnen aus der Umgebung. Der Planungsdialog tagt **nicht öffentlich** und versteht sich als beratendes Gremium, das Hinweise gibt, Fragen stellt und neue Sachverhalte und Ideen einbringt. Zudem dient der Planungsdialog als Plattform, um aus verschiedenen Perspektiven Argumente und Fragen auszutauschen. Er begleitet den Prozess des Ausbaus des Südschnellwegs als Ergänzung zu den formellen Verfahren und wurde bewusst zu einem frühen Zeitpunkt ins Leben gerufen.

**Wir wünschen Ihnen einen schönen Abend
und einen guten Heimweg!**

