



Planungsdialog Südschnellweg

14. Sitzung am 10.09.2019

Ergebnisprotokoll



Tagesordnung

UHRZEIT	PROGRAMMPUNKT	SPRECHER
17:30 UHR	Top 1 Begrüßung <ul style="list-style-type: none"> Begrüßung durch Wencke Mons Vorstellung der Agenda 	<i>IFOK GmbH</i>
17:40 UHR	Top 2 Aktueller Planungsstand <ul style="list-style-type: none"> Entscheidung des BMVI und aktuelle Entwicklungen Blick in die Werkstatt Anschließende Diskussion 	<i>NLStBV</i> <i>Emch+Berger</i> <i>Teilnehmende</i>
	Top 3 Nähere Beleuchtung der Planungsdetails <ul style="list-style-type: none"> Darstellung und Diskussion einzelner Planungsabschnitte 	<i>Emch+Berger</i>
19:15 UHR	Pause	
19:30 UHR	Top 3 Nähere Beleuchtung der Planungsdetails (Fortsetzung) <ul style="list-style-type: none"> Darstellung und Diskussion einzelner Planungsabschnitte 	<i>NLStBV</i> <i>Teilnehmende</i>
20:00 UHR	Top 4 Öffentlichkeitsarbeit rund um den Südschnellweg <ul style="list-style-type: none"> Blick auf weitere Informations- und Dialogformate Erarbeitung einer Pressemitteilung 	<i>Team Ewen, NLStBV</i>
20:15 UHR	Top 5 Weiteres Vorgehen <ul style="list-style-type: none"> Nächster Termin voraussichtlich Ende des Jahres 	
20:30 UHR	Ende der Veranstaltung	



TOP 1 – Begrüßung

Thema

Begrüßung der Teilnehmenden

Referent/Sprecher

Wencke Mons, IFOK GmbH

Im Bernwardshaus der katholischen Pfarrgemeinde St. Berward begrüßt Frau Mons die Teilnehmenden zum 14. Treffen des Planungsdialogs Südschnellwegs. Sie wird künftig die Moderation der Treffen übernehmen, da der bisherige Moderator, Herr Eggert, als Mitglied der Geschäftsleitung andere Aufgaben im Unternehmen übernommen hat. Herr Eggert wird den Planungsdialog in beratender Funktion weiterhin begleiten. Frau Mons begrüßt besonders die anwesenden Gäste. Darunter befinden sich drei interessierte Anwohner, zwei Vertreter des FC Schwalbe v. 1899 e.V., ein Vertreter von Team Ewen sowie zwei Vertreter der NLStBV, die für den Westschnellweg zuständig sind. Als Referenten begrüßt das Gremium den Projektleiter der Ingenieurgemeinschaft Emch+Berger / BUNG / Schimetta (Objekt- und Tragwerksplanung). Eine Vertreterin des Bezirksrats Ricklingen wird als neues Mitglied im Planungsdialog willkommen geheißen.

Im Fokus dieser Sitzung steht die Entscheidung des BMVI für eine Tunnellösung sowie die darauf aufbauende Detailplanung. Darüber hinaus sind die geplanten Informations- und Dialogangebote Thema des Treffens.

Die Moderatorin erhält das Einverständnis aller Anwesenden, Fotoaufnahmen der heutigen Sitzung für das Protokoll sowie eventuell für die Pressemitteilung zu verwenden.

TOP 2 – Aktueller Planungsstand

Thema

Entscheidung des BMVI

Referent/Sprecher

NLStBV

Teilnehmende

Anlagen/Anhänge

Anlage 1, Rahmenpräsentation, Folien 5-10

Entscheidung des BMVI für die Finanzierung einer Tunnellösung und aktuelle Entwicklungen

Die Landesbehörde teilt den Teilnehmenden mit, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sein Einverständnis gegeben hat, die Brücke über die Hildesheimer Straße baulich durch einen Tunnel zu ersetzen. Der Bund übernimmt demnach die Finanzierung des Tunnelbauwerks in voller Höhe.



- Seit dem vergangenen Treffen und besonders im Februar und März 2019 stand die Landesbehörde in stetem Austausch mit dem BMVI. Hauptthema der Abstimmungen war die Tunnelvariante (östlicher Projektbereich), für die sich die Landesbehörde nachdrücklich einsetzte.
- Die Zustimmung zur Tunnelvariante hat zur Folge, dass das BMVI erhebliche Mehrkosten gegenüber einer Brückenlösung vertreten muss. Diese Entscheidung musste auch vor dem Hintergrund der Schaffung eines möglichen Präzedenzfalls intensiv fachlich abgewogen werden. Der Variantenvergleich ergab für den Südschnellweg letztendlich aber eine klare Entscheidung für die Tunnelvariante, die nun auch offiziell von den Fachreferaten im BMVI bestätigt wurde.
- Im westlichen Projektbereich (westlich der Schützenallee) werden die vorhandenen Brücken durch neue Brückenbauwerke ersetzt. Die neuen Brücken sind im Vergleich zum heutigen Zustand etwas länger und breiter.
- Der Straßenquerschnitt wird außerhalb der Tunnelstrecke 25 m (ein sogenannter RQ 25) betragen. Die bisherigen Planungen sahen dagegen 29,5 m vor. Die Diskussion um den Straßenquerschnitt wurde seit 2016 geführt, wobei sich die Landeshauptstadt Hannover (LHH) für den nun gewählten RQ 25 einsetzte. Das Land Niedersachsen favorisierte hingegen aus verkehrlichen und betriebstechnischen Gründen die breitere Variante. Aufgrund der Querung schützenswerter Landschaften sieht das BMVI das Erfordernis einer eingriffsminimierenden Planung und legt mit dem RQ 25 den schmalsten Straßenquerschnitt, der fachlich zulässig ist, den weiteren Planungen zu Grunde. Das Land Niedersachsen akzeptiert die nun getroffene Entscheidung des BMVI.

Die Landesbehörde erläutert den Anwesenden die mit der Querschnittsfestlegung verbundenen Implikationen:

- Aufgrund der Festlegung muss der aktuelle Entwurf überarbeitet werden. Die Straßenachse (Fachbegriff für die planerische Leitlinie einer Straße – verläuft in der Regel in der Straßenmitte) muss gegenüber der bisherigen Planung im Westbereich weiter in Richtung Norden verlegt werden (Fachbegriff: Umtrassierung). Auch wenn sich der Verlauf der Straße nur geringfügig ändert, müssen die auf Basis des „alten“ Verlaufs der Straßenachse erfolgten Gutachten (Lärm, Luftschadstoffe, Hydrologie) sowie weitere Fachplanungen (landschaftspflegerische Begleitplanung, Planung der Brückenbauwerke) überarbeitet werden. Die Arbeiten hierzu haben bereits begonnen, werden jedoch noch einige Wochen in Anspruch nehmen.
- Bei Baumaßnahmen können abweichend zur bisherigen Planung voraussichtlich nicht dauerhaft alle vier Fahrspuren offengehalten werden. Der zur Verfügung stehende Platz auf einer Richtungsfahrbahn reicht hierzu nicht aus.

- Der ebenfalls reduzierte Standstreifen reicht nicht aus, um im Rahmen von Betriebsdienstarbeiten auf die Sperrung des rechten Fahrstreifens zu verzichten. Im Falle von Liegenbleibern bietet er jedoch eine höhere Sicherheit und Leistungsfähigkeit als der heutige Zustand.

Eine Frage aus dem Teilnehmendenkreis nach einer Geschwindigkeitsreduzierung verneint die Landesbehörde: Künftig wird die Höchstgeschwindigkeit bei 100 km/h auf freier Strecke bzw. bei 80 km/h im Tunnel liegen.

- Der bisher vorgesehene straßenbegleitende Radweg wird in den Planungen der NLStBV nicht weiterverfolgt, da eine Finanzierung nicht sichergestellt werden konnte:
 - Der geplante Radweg dient nicht der Entflechtung der Verkehre auf dem Südschnellweg (z.B. wenn Rad- und Kfz-Verkehr gemeinsam die Fahrbahn nutzen.) Dies wäre Voraussetzung, um einen straßenbegleitenden Radweg entlang des Südschnellwegs zu finanzieren. Da bereits ein paralleles Radwegesystem der LHH besteht, sieht das BMVI keine Veranlassung zu einer Finanzierung. Für eine Förderung durch den Bund als Radschnellweg ist die Strecke im Projektbereich zu kurz. Die Fortführung eines Radschnellweges im städtischen Netz konnte nicht sichergestellt werden.
 - Die LHH hat einer Finanzierung aufgrund der hohen Kosten insbesondere infolge einer damit im Zusammenhang stehenden Beteiligung an den Kosten für die großen Gewässerbrücken ebenfalls nicht zugestimmt.
- Die Radverbindung in Nord-Süd-Richtung am Döhrener Maschpark, die den bestehenden Südschnellweg im Bereich des künftigen westlichen Tunnelportals unterquert, kann nicht erhalten werden, so ein Vertreter der NLStBV auf eine Frage eines Anwesenden. Der Südschnellweg wird in diesem Querungsbereich künftig aufgrund der Einfahrt in den Tunnel deutlich tiefer liegen als heute. Die Aufrechterhaltung der Radwegequerung würde ein langes Brückenbauwerk oder einen Radwegetunnel erfordern. Insgesamt wurden fünf Querungsvarianten untersucht, deren jeweiligen Nachteile (Kosten, Grundstücksinanspruchnahmen, soziale Aspekte) nicht durch einen entsprechenden Nutzen ausgeglichen werden können. Der verkehrlichen Einschränkungen infolge des Wegfalls der Wegeverbindung lassen sich mit geringen Einbußen durch die Nutzung alternativer Radwegeverbindung ausgleichen. Die Behörde ist dazu in Gesprächen mit der LHH mit dem Ziel, den bestehenden Radweg entlang der Leine qualitativ zu verbessern (3 Meter Breite, befestigt).
- Die Landesbehörde erläutert den Planungsprozess, der sich an die nun gefallene Entscheidung anschließt:
 - Zunächst müssen die bestehenden Pläne, Entwürfe und Gutachten an die neuen Planungsrandbedingungen angepasst werden. Das erfolgt mit besonderer Intensität, da das Bauwerk über die Hildesheimer Straße weiterhin lediglich eine Restnutzungsdauer bis zum 31.12.2023 aufweist. Nach Überarbeitung der Planunterlagen kann die sogenannte Kostenberechnung erfolgen.

- Sobald diese erstellt ist, können die überarbeiteten Unterlagen dem BMVI zur Erteilung des Gesehenvermerks und damit einhergehend der haushalterischen Freigabe weitergeleitet werden.
- Für Dezember rechnet die Landesbehörde mit dem Gesehenvermerk des BMVI.
- Anschließend werden die Pläne bei der Planfeststellungsbehörde (Region Hannover) mit dem Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eingereicht.
- Die ursprünglich für September geplante Infomesse verschiebt sich durch die Neuerstellung der Unterlagen zeitlich in den November.
- In der Presse rief die Entscheidung des BMVI größtenteils positive Rückmeldungen hervor. Bedenken bezogen sich auf das lange Planungsverfahren, erwarteten Baustellenlärm und Verkehrsprobleme während der Bauphasen, die lange Bauzeit sowie befürchtete Kostensteigerungen. Die Landesbehörde kann die Bedenken zum Teil nachvollziehen. Diese werden auch künftig zentrales Thema im Rahmen der Planungen sein.



Thema

Blick in die Werkstatt

Referent/Sprecher

NLStBV

Emch+Berger

Teilnehmende

Anlagen/Anhänge

Anlage 1, Rahmenpräsentation, Folien 11-15

Ein Blick in die Werkstatt

Prüfung möglicher Vorgehensweisen

Während im Ostbereich nun eine Entscheidung gefallen ist, sind im Westbereich dagegen größere Umplanungen nötig. Aufgrund der unterschiedlichen Herausforderungen im Ost- und Westbereich gab es die Überlegung, das Projekt in zwei Teilprojekte aufzuteilen und zwei getrennte Planfeststellungsverfahren durchzuführen, mit dem Ziel, zumindest für den Ersatz des Brückenbauwerks über die Hildesheimer Straße und in diesem Zusammenhang für das Provisorium im Bereich Döhren keine zeitlichen Verzögerungen hinnehmen zu müssen. Nach eingehender Abwägung hat sich die Landesbehörde dagegen entschieden. Ausschlaggebend war vor allem, dass sämtliche Gutachten und Planungen abschnittsübergreifend erstellt wurden und im Fall einer abschnittsweisen Betrachtung ebenfalls neu hätten erstellt werden müssen. Ein zeitlicher Vorteil hätte sich nicht ergeben. Diese Vorgehensweise hätte zudem eine hohe Fehleranfälligkeit beinhaltet.

Weiterhin überlegte die NLStBV, für das Provisorium ein getrenntes Verfahren durchzuführen. Allerdings wird das Provisorium auf der Verbauwand des Tunnels gegründet. Der Tunnel muss hierzu ebenfalls bereits mitsamt seiner Verbauwände planfestgestellt sein. Die Objekte sind deshalb planrechtlich nicht zu trennen. Diese Vorgehensweise wurde folglich ebenfalls verworfen. Die Landesbehörde entschloss sich stattdessen für eine beschleunigte Anpassung der gesamten Planung.

Bilaterale Gespräche mit Anwohnern und Gewerbebetrieben

Inzwischen haben erste Gespräche mit Betroffenen, v.a. mit Gewerbebetrieben entlang der Willmerstraße stattgefunden. Zentrales Thema: Wie bleiben Betriebe und Grundstücke auch während des Provisoriums und seiner Bauzeit erschlossen? Wichtig ist dabei vor allem, wo die Stützen des Provisoriums platziert werden. Grundsätzlich ist anzustreben, sämtliche Grundstücke während der gesamten Baumaßnahme erschlossen zu halten. Hierzu werden weitere Gespräche, auch im Zusammenhang mit der Baufirma, die die Maßnahme umsetzen wird, erforderlich sein.

Derzeit werden noch Baustelleneinrichtungsflächen gesucht. Wenn Erdmassen ausgehoben werden, müssen diese zwischengelagert werden. Die NLStBV ist dazu mit privaten Eigentümern im Gespräch und ist dankbar für Hinweise auf weitere temporär verfügbare Flächen.

Informationsveranstaltung für die Betroffenen

Auch außerhalb des Planungsdialogs gilt es zu vermitteln, dass Flächen voraussichtlich dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen. Darüber hinaus soll über das Lärmschutzkonzept und weitere Aspekte der derzeitigen Planung informiert werden. Noch vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll eine Informationsveranstaltung stattfinden, die sich besonders an die Anwohnerinnen und Anwohner an der Willmerstraße, Abbestraße, Klinkerfuesstraße und Umgebung richtet. Die Landesbehörde möchte bei dieser Gelegenheit Betroffenen klar kommunizieren und ins direkte Gespräch kommen. Ein Anwesender bittet darum, den Termin dafür rechtzeitig zu kommunizieren, damit genug Zeit bleibt, um die Informationen zu streuen. Die Moderatorin ermutigt die Anwesenden, Multiplikatoren zu werden: Bitte erzählen Sie Informationen aus dem Planungsdialog Ihren Bekannten und Nachbarn und laden Sie sie auf die Webseite des Projekts ein!

Darüber hinaus finden derzeit Abstimmungen mit Leitungsträgern sowie mit Trägern öffentlicher Belange statt (Folie 15). Parallel läuft die technische Anlagenplanung (Lüftung, Verkehrsleittechnik, Videoüberwachung, Stromversorgung, etc.) für den Tunnel.

Die Verkehrsumlegung auf ein Provisorium kann aus heutiger Sicht rechtzeitig erfolgen, wenn die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Dezember 2019 beantragt wird. Die NLStBV plant mit einem Zeitraum von 19 Monaten für das Planfeststellungsverfahren. Dieser Zeitplan ist ambitioniert und kann durch Klagen gefährdet werden. In dem Fall wäre eine Sperrung des Südschnellwegs unausweichlich.

Zentrale Fragen und Antworten aus der zugehörigen Diskussion:

- ? *Bleibt der Kfz-Betrieb Uhlig erreichbar?*
! Antwort NLStBV: Ja. Bisher konnten mit den Verantwortlichen dort aber keine Gespräche geführt werden. Hier wird aber vergleichsweise wenig Fläche in Anspruch genommen.
- ? *Wird es weiter eine Auf-/Abfahrt an der Hildesheimer Straße geben?*
! Antwort NLStBV: Die Auf-/Abfahrtsituation wird künftig dem heutigen Zustand ähneln. Die östliche Ein- und Ausfahrt, wird der heutigen Situation entsprechend wiederhergestellt. Im Osten werden Ein- und Ausfahrt auf die Westseite der Willmerstraße verlegt. Damit es künftig nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung in Richtung Norden zum Maschseeufer bzw. Richtung Süden zur Brückstraße kommt, wird ein Abbiegen an der künftigen Ampelkreuzung Rampen SSW/Schützenallee/Willmerstraße künftig durch eine entsprechende Gestaltung der Kreuzung sowie eine Beschilderung verhindert. Die Verkehrsbeziehungen ändern sich somit im Vergleich zum heutigen Zustand nicht.

Während der Bauphase des Provisoriums und insbesondere auch während des Baus des Tunnel docks im Kreuzungsbereich Hildesheimer Straße wird es jedoch Einschränkungen geben. So wird z.B. die Abfahrrampe aus Richtung Seelhorster Kreuz zur Hildesheimer Straße während der Bauphase des Provisoriums über mehrere Monate gesperrt werden müssen. Einzelne Abbiegebeziehungen werden über längere Zeiträume nicht aufrechterhalten bleiben können. Die NLStBV ist sich bewusst, dass dies für die Anlieger eine Einschränkung darstellt.

? *Wie wird vor diesem Hintergrund der Verkehr geleitet?*

! Antwort NLStBV: Hierzu fanden und finden Abstimmungen der NLStBV mit der LHH statt. Ein entsprechendes Verkehrskonzept wurde erstellt. Bauablauf und Umleitungskonzept sind nicht teil des Planfeststellungsverfahrens und können im weiteren Planungsprozess noch Änderungen erfahren.

? *Gibt es während der Bauphase Zugang zur Zeißstraße?*

! Antwort Emch+Berger: Ja, zeitweise aber nur über die Hildesheimer Straße. Mit temporären Einschränkungen während der Herstellung des Provisoriums muss für mehrere Monate gerechnet werden.

? *Wie werden Bauschäden durch Erschütterungen verhindert? Wird darauf in der Informationsveranstaltung eingegangen?*

! Antwort NLStBV: Das ist besonders in der denkmalgeschützten Willmerstraße ein wichtiger Aspekt. Deshalb hat sich die Landebehörde für ein gebäudeschonendes Bauverfahren entschieden. Unter anderem werden keine Spundwände gerammt, sondern Schlitzwände aus Beton gebaut (25 m Teufe, 0,8-1 m Breite). Ein Beweissicherungsverfahren wird die Maßnahme begleiten.

? *Wie erfolgt der Aushub der Baugrube?*

! Antwort NLStBV: Zunächst werden Schlitzwände als seitliche Begrenzung der Baugrube erstellt und durch eine aussteifende Injektionssohle gesichert. Gefördert wird im Nassaus-hub, im Anschluss wird die Baugrube entwässert. Danach erfolgt lediglich eine Restwas-serhaltung. Das Grundwasser wird nicht aktiv abgesenkt.

? *Was ist eine Injektionssohle?*

! Antwort Emch+Berger: Die Bebauung an der Willmerstraße ist empfindlich gegenüber Set-zungen. Eine Verformung der Baugrubenwände ist daher möglichst zu minimieren. Hierzu werden diese mit sogenannten Verpressankern im Erdreich rückverankert. Die Anker ra-gen dabei teilweise unter die vorhandene Bebauung auf der Nord- und Südseite des Süd-schnellwegs. Um die Anzahl der Anker zu reduzieren und die Baugrube sehr steif auszu-bilden, wird als Baugrubensohle eine aussteifende Injektionssohle in der Willmerstraße berücksichtigt.

? *Wie werden die Gebäude in der Willmerstraße und ihre Fundamente gegen Schäden durch den Aushub der Baugrube geschützt?*

! Antwort Emch+Berger: Die gewählte Methode ist besonders grundwasserschonend, da keine aktive Grundwasserabsenkung erfolgt. Ein Grundwasseraufstau wird durch die Anordnung einer Entlastungsdrainage vermieden. Als Baugrubenverbau wird eine Schlitzwand vorgesehen. Dabei handelt es sich um eine massive Stahlbetonkonstruktion, die zusammen mit den Verpressankern und der aussteifenden Sohle einen ausreichenden Schutz der Bebauung vor Setzungen gewährleistet. Die Anker befinden sich weit unterhalb der Kellersohlen der Nachbarbebauung, sodass sie die Gebäudesubstanz nicht gefährden und auch später keine Einschränkung in der Nutzbarkeit der Grundstücke darstellen. Die Anker verbleiben zwar im Erdreich, haben allerdings nach Fertigstellung des Tunnels keine statische Funktion mehr.

? *In welchem Umfang müssen Flächen in Anspruch genommen werden?*

! Antwort NLStBV: Das kann erst beantwortet werden, wenn die entsprechenden Pläne fertiggestellt sind. Flächen, die für die Maßnahme erworben werden müssen, wird der Bund dem jeweiligen Eigentümer abkaufen. Die Höhe des jeweiligen m²-Preises wird dabei auf Basis des sogenannten Bodenrichtwertes ermittelt. Dieser wird vom Gutachterausschuss für Grundstückswerte festgelegt.

? *Der Sportverein FC Schwalbe v. 1899 e.V. hat drei betroffene Sportflächen. Wie viel Fläche wird während der Bauphase (temporär) und danach (dauerhaft) in Anspruch genommen?*

! Antwort NLStBV: Die Landesbehörde ist dazu momentan in Gesprächen mit der LHH. Bei der Stadt gibt es ein Konzept zur Umplanung der Sportflächen. Die Sportplätze werden voraussichtlich neu geordnet werden müssen. Der Bund wird hierfür eine Entschädigungszahlung leisten. Die Höhe ist zwischen der NLStBV und der LHH zu verhandeln. Für die Umplanung und den Umbau der Sportanlagen ist die LHH dann in eigener Zuständigkeit verantwortlich. Nach Kenntnis der NLStBV ist die Stadt bestrebt, die notwendigen Anpassungen bis Baubeginn des Südschnellwegs abgeschlossen zu haben. Hierzu wird aber auf den Fachbereich Sport und Bäder der LHH verweisen.

? *Ab wann sind die Flächen des FC Schwalbe v. 1899 e.V. de facto betroffen?*

! Antwort Emch+Berger: Voraussichtlich ab 2021/2022.

? *Weshalb ist im Tunnel eine Lüftung vorgesehen, obwohl diese bisher nicht für notwendig erachtet wurde?*

! Antwort NLStBV: Eine dauerhafte Entlüftung ist weiterhin nicht erforderlich. Für den Brandfall sind Strahlventilatoren dennoch notwendig.

? *Wird sich der Querschnitt der Schützenallee ändern?*

! Antwort NLStBV: Nein, der Querschnitt der Schützenallee bleibt erhalten.

- ? *Die Restnutzungsdauer des Bauwerks über die Hildesheimer Straße endet weiterhin am 31.12.2023. Ist der Zeitplan für Genehmigung und Errichtung des Provisoriums ambitioniert?*
- ! Antwort NLStBV: Ja, der Zeitplan ist ambitioniert und enthält zeitliche Risiken. Wenn die Verlagerung auf ein Provisorium nicht vor dem Ende der Restnutzungsdauer fertiggestellt wird, kann dies zu erheblichen Einschränkungen des Verkehrs führen.
- ? *Sind Maßnahmen denkbar, die Restnutzungsdauer zu verlängern, etwa indem der Schwerverkehr um die Brückenbauwerke herumgeleitet werden?*
- ! Antwort NLStBV: Vergleichbare Maßnahmen wurden bereits im Rahmen der Verstärkungsmaßnahmen getestet. Eine zuverlässige Trennung des Schwerverkehrs vom Fahrzeugkollektiv (vgl. A1- Brücke über den Rhein) ist aufgrund der räumlichen Enge nicht möglich.

Zum Ende der Diskussion gratuliert ein Mitglied des Planungsdialogs der Landesbehörde zur Entscheidung des BMVI und bedankt sich ausdrücklich bei den Mitarbeitern für ihren beharrlichen Einsatz für die Tunnellösung. Dieser mache sich jetzt zum Wohle aller Beteiligten bezahlt.

TOP 3 – Nähere Beleuchtung der Planungsdetails

Thema

Visualisierung

Referent/Sprecher

Emch+Berger

Darstellung und Diskussion einzelner Planungsabschnitte

Ein Vertreter des Planungsbüros Emch+Berger präsentiert eine fotorealistische Visualisierung der derzeitigen Planungen – zunächst den Südschnellweg im derzeitigen Zustand (Stand 2016), anschließend während der Bauzeit und schließlich im Endzustand gemäß den Abstimmungen mit der LHH. Er weist darauf hin, dass die Visualisierung in Details nicht dem letzten Planungsstand entsprechen.

Es wird deutlich, dass die Betroffenheiten während der Bauzeit infolge der Lage des Provisoriums vor allem auf der Nordseite der Willmerstraße liegen.

Die Teilnehmenden der Sitzung nutzen die Gelegenheit, detaillierte Fragen zu konkreten Situationen während und nach der Bauzeit des Provisoriums zu stellen.

Wichtig: Die Gestaltung der Willmerstraße ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens der NLStBV. Einwendungen gegen die bisherigen Planungen der LHH können deshalb im Planfeststellungsverfahren des Südschnellwegs nicht behandelt werden.



Einige Anwesende fordern mit Nachdruck eine regelmäßige Teilnahme eines Vertreters der LHH an den Sitzungen des Planungsdialogs. Besonders Mitarbeiter aus den entsprechenden Fachämtern seien relevant. Sollte der Bau des S-Bahn-Haltepunkts Waldhausen zeitlich beginnen, wird der gesamte Bereich verkehrlich stark belastet. Eine Teilnahme am Dialog sei auch für die LHH eine Chance.

Die Moderatorin leitet über zum offenen Dialog an den ausgehängten Plänen. Dort stehen jeweils Vertreter der Landesbehörde bzw. des Planungsbüros zu persönlichen Gesprächen bereit. Besonderer Fokus lag in den Gesprächen auf den Themen Lärmschutz und Radwegeverbindungen.

TOP 4 – Öffentlichkeitsarbeit rund um den Südschnellweg

Thema

Öffentlichkeitsarbeit

Referent/Sprecher

Team Ewen

Ein Vertreter von Team Ewen erinnert an den Wunsch des Planungsdialogs, auch die weitere Öffentlichkeit über die Planungen zu informieren – möglichst noch vor dem Planfeststellungsverfahren. Mit der Nachricht aus dem BMVI können nun auch definitive Entscheidungen präsentiert werden.

Folgende Informationen können an die Öffentlichkeit gegeben werden:

- Der Planungsdialog wird weitergeführt
- Die Informationen werden in die politischen Gremien gegeben
- Ebenso laufen Pressearbeit, Newsletter und die Betreuung der Webseite weiter

Gewerbetreibenden, die insbesondere während der Bauphasen durch umfangreichere Grundstücksinanspruchnahmen betroffen sein werden, steht die Landesbehörde für ein persönliches Informationsgespräch zur Verfügung. Auf Wunsch nimmt daran ein Vertreter der IHK oder der Handwerkskammer teil.

Information für Eigentümer von Wohnbebauung

Aufgrund der Anzahl kann nicht jeder in seinem Wohneigentum Betroffene einzeln aufgesucht werden. Aus diesem Grund lädt die NLStBV zu einer Informationsveranstaltung geladen. Diese findet voraussichtlich am 13. November statt. Präferierter Ort ist das Stadtteilzentrum Ricklingen. Das Freizeitheim Döhren ist leider schon ausgebucht. Folgende Themen sollen vertieft beleuchtet werden:

- Lärmschutz
- Bauzeit



- Mögliche Grundstücksinanspruchnahme

Öffentlicher Infomarkt für alle Interessierten

Für alle Interessierten soll ein Informationsmarkt stattfinden, für den aktuell noch ein Termin gesucht wird.

- Vorschläge aus dem Planungsdialog für Ideen für einen geeigneten Veranstaltungsort werden gesammelt. Aus dem Kreis der Anwesenden werden neben dem Freizeithaus Döhren auch die Dietrich-Bonhoeffer-Realschule sowie die Grundschule Suthwiesenstraße an der Schützenallee vorgeschlagen.
- Auch der Planungsdialog sollte auf dem Informationsmarkt vertreten sein. Team Ewen bittet deshalb um Freiwillige aus dem Gremium. Die Vertreter wären auf der Veranstaltung für die Besucher ansprechbar, um im persönlichen Gespräch über den bisherigen Fortlauf des Planungsdialogs zu informieren. Auf diese Personen wird die Behörde / Team Ewen zugehen.
- Ein Mitglied des Planungsdialogs merkt an: Der geplante Informationsmarkt sollte zum „Marketing“ genutzt werden, um für Verständnis für die Baumaßnahmen zu werben. Mit der konkreten Vision einer brückenfreien Willmerstraße und einer damit verbundenen höheren Lebensqualität könnten auch Betroffene die Baustelle leichter akzeptieren.
- Ein weiteres Mitglied bittet: Wie bei der vorangegangenen Visualisierung sollen auf der Informationsveranstaltung der Bestand, die mittelfristige Planung mit Provisorium sowie der Endzustand parallel gezeigt werden.
- Ein drittes Mitglied ergänzt: Die voraussichtliche Verschlechterung der Radverkehrsverbindungen sollte auf dem Informationsmarkt klar benannt werden. Zu diesem Thema seien auf der Veranstaltung zahlreiche Nachfragen zu erwarten. Man wünsche sich eine hochwasserfreie Querverbindung.

Die NLStBV weist darauf hin, dass nach der Entscheidung des BMVI ein straßenbegleitender Radweg aus zeitlichen Gründen faktisch nicht mehr in die Planung und den Genehmigungsprozess aufgenommen werden kann. Eine anderweitige Verbesserung der Radwegeverbindung in den Leineauen liegt im Zuständigkeitsbereich der LHH. Die Planung einer neuen hochwasserfreien Radwegeverbindung müsste in einem separaten Planungs- und Genehmigungsverfahren erfolgen.

Aus dem Kreis der Anwesenden klingt erneut die Bitte nach Teilnahme der LHH an den Sitzungen des Planungsdialogs. Besonders relevant seien Mitarbeiter von „Umwelt und Stadtgrün“, dem Fachbereich Tiefbau sowie der Radverkehrsverantwortliche.

Zusätzlich sollen auf Grundlage der fortgeschrittenen Planung neue Informationsmaterialien (Flyer, Plakate) im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit erstellt werden.



TOP 5 – Weiteres Vorgehen

Nächste Sitzung des Planungsdialogs

Der nächste Sitzungstermin des Planungsdialogs ist für Ende November geplant. Die NLStBV bietet an, in der 15. Sitzung Beteiligungsmöglichkeiten während des kommenden Planfeststellungsverfahrens zu behandeln. Aus dem Teilnehmerkreis wurde zudem der Wunsch geäußert, das Beweissicherungskonzept beim nächsten Treffen zu thematisieren. Weitere Vorschläge für die Agenda können gern an die Landesbehörde oder IFOK herangetragen werden.

Pressemitteilung

Die Moderatorin berichtet: Pressemitteilungen des Gremiums seien in der Vergangenheit zwar nicht immer im Anschluss an die Sitzung von der Presse aufgenommen worden, wurden jedoch zu einer späteren Gelegenheit wieder aufgegriffen. Die Anwesenden sprechen sich mehrheitlich für die Erstellung einer Pressemitteilung aus.

Anlagen/Anhänge

Anlage 1: Rahmenpräsentation

Anhang 1: Pressemitteilung zur 14. Sitzung des Planungsdialogs Südschnellweg



Planungsdialog Südschnellweg begrüßt die Entscheidung für eine Tunnellösung.

Der von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) initiierte „Planungsdialog Südschnellweg“ begrüßt die kürzlich bekanntgegebene Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) für eine Tunnelösung. Mit der Festlegung des Tunnels wurde ein Meilenstein erreicht. Nun steht die Ausgestaltung der Planungsdetails im Mittelpunkt.

Das Planungsgremium ist am gestrigen Dienstag, den 10. September 2019, zu seiner 14. Sitzung zusammengekommen, um die Bedeutung der Entscheidung des BMVI mit der NLStBV zu diskutieren. Dazu warfen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch einen Blick in die Werkstatt der Behörde und der beauftragten Planer und Gutachter, um sich über die nun anstehenden Arbeitsschritte zu informieren. Eine fotorealistische Visualisierung vermittelte einen konkreten Eindruck von den Veränderungen während der Bauphase sowie vom Endzustand, wenn der Bau des Tunnels abgeschlossen ist.

Mit der Entscheidung aus Bonn werden die Planungen mit einem kleineren Straßenquerschnitt im Westbereich und ohne begleitenden Radweg überarbeitet. Die verschiedenen Akteure der Runde sind sich einig, dass die Anrainer des Südschnellwegs nun über die konkreten Maßnahmen informiert werden müssen. Dazu gehören insbesondere die betroffenen Sportvereine, Kleingärtenbesitzer sowie Anwohner und Gewerbebetriebe in direkter Nachbarschaft.

Zudem spricht sich der Kreis mehrheitlich für eine Verbesserung des Fahrradwegenetzes im Bereich der Leineauen – z.B. in Form von hochwasserfreien Gewässerquerungen - aus, nachdem der straßenbegleitende Radweg nun abgelehnt wurde.

Noch vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens soll die interessierte Öffentlichkeit über die Planungsdetails informiert werden. Für November ist ein Informationsmarkt mit den Projektplanern und Experten geplant. Schwerpunkte werden u.a. der Bauablauf, der Immissionsschutz, der Schutz der angrenzenden Bebauung sowie der Ablauf des Planungsprozesses sein.

In seiner nächsten Sitzung Ende des Jahres wird sich der Planungsdialog erneut über das formelle Verfahren sowie die darin bestehenden Möglichkeiten der Beteiligung informieren.

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.