



B6

West-
schnellweg

**Bürger-
rat**



NLStBV

*Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!*

DER BÜRGERRAT ZUR MODERNISIERUNG DES WESTSCHNELLWEGS IN HANNOVER

Grundsätze & Empfehlungen

Die Ergebnisse des Bürgerrats

Im Rahmen des Bürgerrats kamen 35 Menschen unterschiedlicher Altersgruppen und Lebensrealitäten aus Hannover und umliegenden Städten und Gemeinden zusammen, um gemeinsam über Grundsätze und Empfehlungen für die Modernisierung des Westschnellwegs zu beraten. Die Teilnehmenden erkannten die zentrale Rolle dieser Verkehrsachse im Westen der Landeshauptstadt an. Sie wünschen sich einen Westschnellweg, der eine Bündelungsfunktion für Durchgangs- und Lieferverkehre hat und anpassungsfähig an zukünftige gesellschaftliche Anforderungen ist. Den Bürgerrat erlebten die Teilnehmenden als wertvolles und bereicherndes Format der Beteiligung. Sie sprechen sich ausdrücklich dafür aus, dieses Verfahren nicht nur im weiteren Verlauf dieses Projekts, sondern auch bei zukünftigen Planungsprozessen verstärkt einzusetzen.

Sieben Grundsätze:

1. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass die Klimaziele, die Anpassung an den Klimawandel sowie der Umwelt- und Naturschutz nicht beeinträchtigt werden dürfen.
2. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass für den motorisierten Verkehr keine zusätzlichen Flächen verbraucht werden. Wenn möglich sollte die Versiegelung reduziert werden.
3. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und das ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrsnetz attraktiver zu gestalten.
4. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen verbessert wird, u.a. durch eine intelligente Geschwindigkeitssteuerung.
5. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass Stadt, Region, Land und Bund gemeinsam und unter größtmöglicher Beteiligung der Betroffenen eine übergeordnete, multimodale Strategie entwickeln und breite Öffentlichkeitsarbeit leisten.
6. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, dass die Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen auf eine möglichst geringe Belastung der angrenzenden Stadtquartiere abzielen.
7. Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, die aus Baumaßnahmen und Verkehr resultierenden CO₂-Emissionen standortnah zu kompensieren und die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren, um Gesundheitsbelastungen zu minimieren.

31 Empfehlungen:

1. Wir empfehlen den Verzicht auf Standstreifen. Die jetzt genutzte Fläche darf nicht vergrößert werden, die Fahrstreifen dürfen nicht verbreitert werden.
2. Wir empfehlen, den ÖPNV und andere alternative Mobilitätsformen auch abseits des Westschnellwegs zukunftsgerecht zu stärken. Es ist zu prüfen, ob zusätzlicher ÖPNV angeboten werden kann, um den Westschnellweg zu entlasten. Darüber hinaus sollten kostengünstige Mobilitätsangebote geschaffen werden, z. B. Park and Ride-Angebote inklusive kostenloser ÖPNV-Nutzung.
3. Wir empfehlen, alle Mobilitätsformen unter Berücksichtigung des Verkehrsentwicklungsplan der Region Hannover (VEP35+) und dem Mobilitätsplan der Stadt Hannover in der Planung des Westschnellwegs zu berücksichtigen.
4. Wir empfehlen, den Interessen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) keinen Vorrang einzuräumen. Dafür ist die Integration von Busspuren und Carpool-Lanes ohne Fahrspurverbreiterung (z. B. durch umweltsensitive Verkehrssteuerung) in den WSW zu prüfen.
5. Wir empfehlen sichere Auf- und Abfahrten mit möglichst kurzen Ein- bzw. Ausfädelungsspuren, die unter Schonung der bestehenden Vegetation platzsparend zu gestalten sind. Sofern Neubauten der bestehenden Auf- und Abfahrten erforderlich sind, sollten sie möglichst platzsparend angelegt werden.
6. Wir empfehlen zu prüfen, ob ein Rückbau ausladender Bauwerke (z. B. Auffahrt Herrenhausen) und damit eine Entsiegelung von Flächen möglich und sinnvoll ist.
7. Wir empfehlen, die Verkehrsführung an den Unfallschwerpunkten Bremer Damm und Deister Kreisel zu hinterfragen, um eine höhere Verkehrssicherheit herbeizuführen (z. B. Auflösung der ampelgesteuerten Kreuzung am Bremer Damm durch einen sogenannten Fly-Over, ein brückenartiges Bauwerk, das über den Westschnellweg hinweg geführt wird).
8. Wir empfehlen, einen Tunnelbau und alternative Bauformen abschnittsweise zu prüfen. Dabei sind unter anderem die Aspekte Lärmschutz, Erholungsflächen, Kaltluftschneisen, CO₂-Emissionen, Hochwasserschutz und Biodiversität zu betrachten.
9. Wir empfehlen, prioritär die Kaltluftschneisen zu erhalten und zu verbessern, um der Überhitzung der Stadtteile entgegenzuwirken. Das soll dem Gesundheitsschutz – insbesondere den vulnerablen Gruppen – dienen und die Lebensqualität in den Stadtteilen verbessern. Wir empfehlen zudem, dass bei der Planung von Lärmschutzwänden und Einhausungen die Auswirkungen auf die Kaltluftschneisen geprüft und möglichst minimiert werden. Der Abschnitt

des Westschnellweges am Lindener Berg soll besonders betrachtet werden. Ein vergrößerter und begrünter Deckel verbessert die Wirkung der Kaltluftschneise und wertet den Lindener Berg als Naherholungsgebiet auf.

10. Wir empfehlen, vielfältige Querungsmöglichkeiten für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Autofahrer*innen und Straßenbahnen zu erhalten und zu schaffen. Dabei sollen die Quartiere besser verbunden werden, um die trennende Wirkung des Westschnellwegs zu vermindern. Querungsmöglichkeiten, die geprüft werden sollen, sind Unterführungen, Überführungen und Brücken. Alle Querungsmöglichkeiten sollten sicher und barrierefrei sein. Unter dem Aspekt der Sicherheit sind Beleuchtung, Einsehbarkeit und Breite des Weges zu beachten. Lösungen im Sinne des Tier- und Artenschutzes sind mitzubersichtigen.
11. Wir empfehlen, Unterführungen, neu entstehende und ungenutzte Flächen und Bauwerke unterschiedlich und architektonisch ansprechend zu gestalten, das sind z. B. die Leinebrücke, Lärmschutzwände, die ehemalige Tankstelle, das Parkhaus sowie rückgebaute Auf- und Abfahrten. Denkbar sind hierbei Wettbewerbsausschreibungen und Beteiligungsverfahren. Abhängig vom jeweiligen Ort sollen verschiedene Gruppen eingebunden werden, z. B. Schüler*innen, Anwohner*innen, Architekt*innen, Landschaftsplaner*innen, Vereine. Hierbei soll sich die kulturelle Vielfalt und Lebendigkeit der Stadtteile widerspiegeln. Kulturgüter, wie die Herrenhäuser Gärten und die Wasserkunst, sollen nicht beeinträchtigt werden.
12. Wir empfehlen, eine durchgehende, sichere Radinfrastruktur zur Entlastung von Pendlerströmen des Westschnellwegs. Ziel ist eine benutzerfreundliche Gestaltung, sodass der Streckenabschnitt dazu beiträgt, dass das Radverkehrsnetz in Hannover als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr gilt. Hierzu soll eine Neugestaltung der begleitenden Fuß- und Radwege mit einem stimmigen Gesamtkonzept entwickelt werden. Die Neugestaltung soll dabei benutzerfreundlich sein und daher entlang des Westschnellwegs durchgängig, breit genug, gut beleuchtet sowie barrierefrei sein. Die Querung der Leine soll für alle Verkehrsteilnehmenden erhalten bleiben. Die Mobilitätskonzepte der Stadt und Region sowie des Mobilitätsrates Hannover sollen beachtet werden.
13. Wir empfehlen für den Gesundheitsschutz, die Belastungen für Anwohnende bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen. Sie sollen durch Maßnahmen minimiert werden, wie zum Beispiel Lärmschutz, Staubschutz und möglichst kurze Bauphasen.
14. Wir empfehlen, den Flächenverbrauch für Baustellenflächen möglichst gering zu halten, um den Eingriff in Landschaft und Natur sowie den Alltag der Menschen klein zu halten.

15. Wir empfehlen, dass eine mögliche Entsiegelung oder Ausgleichsmaßnahmen für Versiegelung so früh und so nah wie möglich am Westschnellweg erfolgen. Diese Flächen sollen auch in Bezug auf CO₂-Speicherung und CO₂-Senkenfunktion sowie kleinklimatische Funktionen höherwertig sein. Dabei sind klimaangepasste und bewährte Baum- und Pflanzenarten zu verwenden.
16. Wir empfehlen, langlebige und nachhaltige Baumaterialien zu verwenden.
17. Wir empfehlen, dass Lärmschutzanlagen wie Lärmschutzwände oder Einhausungen entlang der gesamten Strecke so gestaltet werden, dass sie auch einen positiven Effekt für den Klimaschutz erbringen. Hierfür sind beispielsweise Begrünung und die Installation von Photovoltaikanlagen denkbar.
18. Wir empfehlen, bei der Planung ein effizientes Wassermanagement im Sinne einer "Schwammstadt" unbedingt zu beachten. Um Schutz vor zukünftigen Starkregen- und Hochwasserereignissen zu gewährleisten, sollen Retentionsflächen angelegt werden.
19. Wir empfehlen, die Biodiversität entlang der Strecke zu verbessern. Anzustreben sind unter anderem ein ökologisches Grünflächenmanagement und die Vernetzung aktuell getrennter Biotopie entlang des Westschnellwegs.
20. Wir empfehlen, die Lärmemissionen zu minimieren. Dies kann beispielsweise durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, den Einsatz von lärmoptimiertem, offenporigem Asphalt und die Errichtung von Lärmschutzanlagen gewährleistet werden. In Bezug auf den LKW-Verkehr sind Möglichkeiten wie Nachtfahrverbote, Abstandsgebote und Überholverbote zu prüfen.
21. Wir empfehlen, die Lichtverschmutzung zu minimieren, z. B. durch moderne Lichtsteuerung in Unterführungen sowie an Rad- und Fußwegen und den Einsatz insektenfreundlicher Lichtspektren.
22. Wir empfehlen, die Nutzung bereits versiegelter Flächen für Baulogistik. Weitere notwendige zu versiegelnden Flächen sollten im Nachgang ökologisch aufgewertet werden.
23. Wir empfehlen eine intelligente, flexible und umweltsensitive Verkehrssteuerung. Das bedeutet eine tageszeitabhängige Geschwindigkeits- und Ampelsteuerung unter Berücksichtigung von Verkehrsaufkommen und Feinstaubwerten. Dazu empfehlen wir eine dem Verkehrsfluss angepasste Höchstgeschwindigkeit.
24. Wir empfehlen, dass ein Tempolimit eingesetzt werden soll. Darüber hinaus empfehlen wir Lärmschutz, der über das gesetzliche Maß hinausgeht. Die Höchstgeschwindigkeit sollte unter

Berücksichtigung von Flächenverbrauch und Sicherheit gewählt werden. Wir empfehlen, dass ein Tempolimit keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen ersetzt.

25. Wir empfehlen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen konsequent überwacht werden. Neben stationären Kontrollen an Unfallschwerpunkten soll die gesamte Strecke intelligent überwacht werden.
26. Wir empfehlen, dass zur Modernisierung des WSW alle Ebenen (Bund, Land, Landeshauptstadt Hannover und Region Hannover) in einem Lenkungsreis planungsbegleitend kontinuierlich zusammenarbeiten. Wir empfehlen, dass übergesetzliche Lösungen im Sinne einer hohen öffentlichen Akzeptanz im Lenkungsreis diskutiert und gefunden werden. Hinsichtlich Lärmschutzes sollen Mindestgrenzwerte im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge herangezogen werden.
27. Wir empfehlen, dass während der Bauphase pro Abschnitt über alle Verkehrsträger und -formen hinweg Querungsmöglichkeiten erhalten bleiben.
28. Wir empfehlen, dass für die Zukunft optionale Nutzungsmöglichkeiten für den Westschnellweg mitgedacht und ermöglicht werden (offen für Um- und Mehrfachnutzung, z.B. Solarzellen, Straßenbahn).
29. Wir empfehlen einen kontinuierlichen Informationsfluss und aktive Kommunikation zum Planungsvorhaben, Planungsfortschritt und Bürgerdialog (z.B. ÜSTRA-Fahrgastfernsehen, Webseite, Newsletter, Zeitungsberichte, soziale Medien und Infozentren oder Infoveranstaltungen). Wir empfehlen noch vor Baubeginn und während der Bauphase, dass eine frühzeitige Kommunikation stattfindet, die sowohl Verkehrsteilnehmende (inkl. Rad- und Fußverkehr) wie auch Anwohnende erreicht.
30. Wir empfehlen, dass der Bürgerrat über den Lauf der Planung involviert und mitgenommen wird. Das bedeutet auch eine Validierung des Umgangs mit den Empfehlungen des Bürgerrats.
31. Wir empfehlen, dass eine lokal angepasste Aufteilung in Abschnitte mit passgenauen Lösungen (Lärmschutz, Breite, Ökologie und Anwohnende) erfolgt. Dementsprechend soll keine pauschale Lösung für den gesamten Streckenverlauf WSW gesucht werden. Ziel ist je Abschnitt eine optimale Variantenvielfalt zu ermöglichen.

Annex: Abstimmungsergebnisse:

Alle Ergebnisse des Bürgerrats wurden gemeinsam erarbeitet. Jedes Mitglied hatte die Möglichkeit, sich an der Entwicklung der Grundsätze und Empfehlungen zu beteiligen. Die gemeinsamen Ergebnisse wurden vom gesamten Bürgerrat verabschiedet. Am Ende des letzten Sitzungswochenendes bewerteten die Mitglieder die Ergebnisse individuell auf einer Skala von 1 bis 5 („unterstütze ich gar nicht“ bis „stimme voll und ganz zu“). Die Umfrage zeigt, dass die Mitglieder sich stark mit ihren Empfehlungen identifizieren, aber auch unterschiedliche Meinungen zu einzelnen Ergebnissen haben:



