

Modernisierung der B6 | Westschnellweg in Hannover

Ergebnisse des Bürgerrates - vorläufige Einschätzungen zur weiteren Berücksichtigung im Planungsprozess

Bitte beachten: Die Erläuterung zur Berücksichtigung wird dynamisch im Laufe des Planungsprozesses und entsprechend des Planungsfortschritts angepasst. Stand: 16.06.2026

Nr.	Grundsätze Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig, ...	Thema1	Thema2	Phase				Zuständigkeiten (Z) / Beteiligungen (X)					Erläuterung zur weiteren Berücksichtigung
				Vorplanung	Entwurf	Bau	Betrieb	NLStBV	Region Hannover	LHH	Bund?	Andere	
G1	dass die Klimaziele, die Anpassung an den Klimawandel sowie der Umwelt- und Naturschutz nicht beeinträchtigt werden dürfen.	Klimaschutz	Umwelt-/Naturschutz	X	X	X		Z					Umweltbelange und Klimaschutz sind Teil der Abwägungsentscheidung (z.B. Tunnel vs. Brücke). Durch die Modernisierung erfolgt keine Induzierung von Mehrverkehr; bauzeitliche Eingriffe werden schon in der Planungsphase soweit wie möglich minimiert und, sofern Eingriffe nicht vermeidbar sind, vollumfänglich ausgeglichen.
G2	dass für den motorisierten Verkehr keine zusätzlichen Flächen verbraucht werden. Wenn möglich sollte die Versiegelung reduziert werden.	Flächeninanspruchnahme	Entsiegelung	X	X			Z					Flächeneinsparungen werden kontinuierlich überprüft. Durch geometrische Anpassung der Anschlussstellen lassen sich ggf. Flächenreduktionen erzielen. Zusätzliche Versiegelungen z.B. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können nicht vollständig ausgeschlossen werden, sind jedoch Teil der Abwägungsentscheidung z.B. im Variantenvergleich. Ver- und Entsiegelung werden im Rahmen der UVP bilanziert. Ob sich in der Gesamtbilanz eine Mehr- oder Minderversiegelung ergibt, ist Ergebnis des Planungsprozesses und derzeit noch nicht abzusehen.
G3	den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und das ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrsnetz attraktiver zu gestalten.	Verkehr	Mobilität	X	X	X		Z	Z	Z		X	Die NLStBV handelt gem. ihrem gesetzlichen Auftrag: §3 FStrG: "Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschl. des Umweltschutzes [...] zu berücksichtigen." Die Verkehrsanlage muss dem heutigen und künftigen Verkehrsbedarf entsprechen. Die Erarbeitung einer Verkehrsprognose erfolgt in enger Abstimmung mit der LHH und der Region Hannover und berücksichtigt aktuelle und regionale Einflüsse. ÖPNV-, Rad- und Fußgängerverkehre werden bei den Planungen berücksichtigt, befinden sich jedoch zum Großteil in der Zuständigkeit anderer Behörden und sind Teil des nachgeordneten Straßennetzes. Sofern Konzepte oder konkrete Planungen, die Wechselwirkungen mit dem Projekt WSW aufweisen, seitens der zuständigen Behörden bestehen, wird die NLStBV diese im Planungsprozess mit betrachten. Eine enge Abstimmung hierzu, z.B. hinsichtlich des Lichtraumprofils unter den Brücken, erfolgt im Rahmen des Planungsprozesses.
G4	dass der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen verbessert wird, u.a. durch eine intelligente Geschwindigkeitssteuerung.	Verkehrssicherheit		X	X	X	X	Z					Die Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Abwägung mit anderen Belangen (z.B. Flächeninanspruchnahmen) erfolgt im Rahmen des Planungsprozesses. Dynamische Verkehrssteuerung und koordinierte Ampelsteuerung werden im Rahmen des Planungsprozesses geprüft.

G5	dass Stadt, Region, Land und Bund gemeinsam und unter größtmöglicher Beteiligung der Betroffenen eine übergeordnete, multimodale Strategie entwickeln und breite Öffentlichkeitsarbeit leisten.	Politik	Planung	X	X	X	X	Z	X	X	X	X	Durch die Einrichtung eines Bürgerrats und Dialogforums sowie der Veröffentlichung von Newslettern erfolgt bereits eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung. Weitere Elemente wie Informationsveranstaltungen o.ä. sind im Konzept vorgesehen. Durch die Einrichtung eines Lenkungskreises und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Dialogforum ist die Möglichkeit gegeben, behördenübergreifende Themen wie Multimodalität zu diskutieren.
G6	dass die Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen auf eine möglichst geringe Belastung der angrenzenden Stadtquartiere abzielen.	Schutzgut Mensch		X	X	X		Z		X			Potenzielle Belastungen und negative Auswirkungen auf die Stadtquartiere und damit die Anwohnenden werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (Schutzgut Mensch), umfangreich untersucht und bewertet. Auch hier werden zunächst Vermeidungs- und danach Ausgleichsmaßnahmen festgelegt, z.B. mehrstufige Verkehrskonzepte, Baulärbetrachtungen, etc.
G7	die aus Baumaßnahmen und Verkehr resultierenden CO2-Emissionen standortnah zu kompensieren und die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren, um Gesundheitsbelastungen zu minimieren.	Klimaschutz	Schutzgut Mensch	X	X	X		Z/X				Z	Gutachten für Lärm- und (insbesondere bei Tunnellösungen) Schadstoffemissionen sowie Maßnahmen zu deren Minimierung sind Teil der planerischen Abwägung. Eine Kompensation (wie z.B. bei Bäumen) für entstehende CO2-Emissionen ist in der fachlichen Praxis nicht vorgesehen. Diese im Sinne einer Überkompensation über das gesetzlich erforderliche Maß hinaus dennoch vorzunehmen liegt nicht im Einflussbereich der NLStBV, insbesondere, da es sich um einen bestehenden Verkehrsweg und eine substanzbedingte Modernisierung handelt. Ob dies standortnah erfolgen könnte ist abhängig von der Flächenverfügbarkeit.

Nr.	Empfehlungen	Thema1	Thema2	Phase				Zuständigkeiten (Z) / Beteiligungen (X)					Erläuterung zur weiteren Berücksichtigung
				Vorplanung	Entwurf	Bau	Betrieb	NLStBV	Region Hannover	LHH	Bund?	Andere	
1	Wir empfehlen den Verzicht auf Standstreifen . Die jetzt genutzte Fläche darf nicht vergrößert werden, die Fahrstreifen dürfen nicht verbreitert werden.	Planung		X	X			Z			X		Querschnitte unterschiedlicher Dimension werden Teil des Planungsprozesses. Dabei werden auch Querschnitte ohne Standstreifen betrachtet.
2-1	Wir empfehlen, den ÖPNV und andere alternative Mobilitätsformen auch abseits des Westschnellwegs zukunftsgerecht zu stärken.	ÖPNV	Mobilität						Z	Z		Z	Die NLStBV wird diesen Aspekt an die anderen Verkehrsträger adressieren.
2-2	Es ist zu prüfen, ob zusätzlicher ÖPNV angeboten werden kann, um den Westschnellweg zu entlasten.	ÖPNV							Z	Z		Z	Die NLStBV wird diesen Aspekt an die anderen Verkehrsträger adressieren.
2-3	Darüber hinaus sollten kostengünstige Mobilitätsangebote geschaffen werden, z. B. Park and Ride-Angebote inklusive kostenloser ÖPNV-Nutzung.	Mobilität	ÖPNV					X	X	X		X	Die NLStBV wird diesen Aspekt an die anderen Verkehrsträger adressieren und gemeinsam mit der LHH und der Region Hannover Möglichkeiten prüfen, ob Flächen für P+R zur Verfügung gestellt werden können. Eine kostenlose ÖPNV-Nutzung kann die NLStBV nicht beeinflussen.
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.	Mobilität		X	X			Z	X	X			Die Verkehrsanlage muss dem heutigen und künftigen Verkehrsbedarf entsprechen. Die Erarbeitung einer Verkehrsprognose erfolgt in enger Abstimmung mit der LHH und der Region Hannover und berücksichtigt aktuelle und regionale Einflüsse. ÖPNV-, Rad- und Fußgängerverkehre werden bei den Planungen berücksichtigt, befinden sich jedoch zum Großteil in der Zuständigkeit anderer Behörden und sind Teil des nachgeordneten Straßennetzes. Sofern Konzepte oder konkrete Planungen, die Wechselwirkungen mit dem Projekt WSW aufweisen, seitens der zuständigen Behörden bestehen, wird die NLStBV diese im Planungsprozess mit betrachten (z.B. hinsichtlich des Lichtraumprofils unter den Brücken).
4-1	Wir empfehlen, den Interessen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) keinen Vorrang einzuräumen.	Planung	Mobilität	X	X			X					Die NLStBV handelt gem. ihrem gesetzlichen Auftrag: §3 FStrG: "Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschl. des Umweltschutzes [...] zu berücksichtigen." Die Verkehrsanlage muss dem heutigen und künftigen Verkehrsbedarf entsprechen. Die Erarbeitung einer Verkehrsprognose erfolgt in enger Abstimmung mit der LHH und der Region Hannover und berücksichtigt aktuelle und regionale Einflüsse und Trends. ÖPNV-, Rad- und Fußgängerverkehre werden bei den Planungen berücksichtigt, befinden sich jedoch zum Großteil in der Zuständigkeit anderer Behörden und sind Teil des nachgeordneten Straßennetzes. Sofern Konzepte oder konkrete Planungen, die Wechselwirkungen mit dem Projekt WSW aufweisen, seitens der zuständigen Behörden bestehen, wird die NLStBV diese im Planungsprozess mit betrachten (z.B. hinsichtlich des Lichtraumprofils unter den Brücken).

4-2	Dafür ist die Integration von Busspuren und Carpool-Lanes ohne Fahrspurenweiterung (z. B. durch umweltsensitive Verkehrssteuerung) in den WSW zu prüfen.	Mobilität		x	x			Z	x			x	Der Vorschlag wird im Rahmen der Planungsprozesses geprüft. Derzeit verläuft keine Busverbindung über den WSW, diese wäre somit zusätzlich durch einen anderen Verkehrsträger einzuführen. Die Belastung des WSW durch den MIV erfordert grundsätzlich zwei Fahrstreifen je Richtung. Eine zusätzliche Busspur ginge dementsprechend mit einem zusätzlichen Flächenverbrauch einher. Die Finanzierung müsste durch andere Planungsbeteiligte als den Bund erfolgen.
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.	Planung	Flächeninanspruchnahme	X	X			Z					Die Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (u.a. Beschleunigungs und Verzögerungstreifen an den Anschlussstellen) erfolgt im Rahmen des Planungsprozesses. Im Vergleich zur Ist-Situation bestehen für die Rampen der Auf- und Abfahrten platzsparendere Optionen, die im Rahmen des Planungsprozesses untersucht 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.	Planung	Entsiegelung	X	X			Z					Die Prüfung von Möglichkeiten zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahmen erfolgt im Rahmen des Planungsprozesses. Eine konzeptionelle Untersuchung zur AS Herrenhausen hat bspw. ergeben, dass erhebliche Flächeneinsparungen durch bauliche Änderungen möglich sind.
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).	Planung	Verkehrssicherheit	X	X			Z					Die Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Abwägung mit anderen Belangen erfolgt im Rahmen des Planungsprozesses. Ein Fly-Over hätte beispielsweise eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme in den Seitenbereichen der Kreuzung am Bremer Damm zur Folge.
8-1	Wir empfehlen, einen Tunnelbau und alternative Bauformen abschnittsweise zu prüfen .	Planung	Tunnel	X				Z			Z		Tunnelvarianten werden im Rahmen des Planungsprozesses geprüft. Die Wahl einer Tunnellösung bedarf in jedem Fall der Zustimmung des Bundes.
8-2	Dabei sind unter anderem die Aspekte Lärmschutz, Erholungsflächen, Kaltluftschneisen, CO2-Emissionen, Hochwasserschutz und Biodiversität zu betrachten.	Umwelt; UVS/UVF		X	X	X		Z					Die genannten Kriterien werden im Rahmen des Variantenvergleichs und der Umweltverträglichkeitsstudie geprüft.
9-1	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.	Umwelt	Lokalklima	X	X			Z					Die Lage der bestehenden Kaltluftschneisen sowie potenzielle Auswirkungen und Verbesserungen darauf wird im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung (Schutzgut Luft) untersucht und abgewogen.

9-2	Wir empfehlen zudem, dass bei der Planung von Lärmschutzwänden und Einhausungen die Auswirkungen auf die Kaltluftschneisen geprüft und möglichst minimiert werden.	Planung	Mensch/Luft	X	X			Z					Auswirkungen von z.B. Lärmschutzwänden auf den Luftaustausch der Kaltluftschneisen werden im Planungsprozess untersucht und unter Berücksichtigung anderer Belange abgewogen.
9-3	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.	Planung		X	X			Z					Potentielle Vorteile von Tunnellösungen oder überdeckelten Abschnitten auf Kaltluftschneisen werden im Variantenvergleich berücksichtigt und sind damit Teil des Abwägungsprozesses.
10-1	Wir empfehlen, vielfältige Querungsmöglichkeiten für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Autofahrer*innen und Straßenbahnen zu erhalten und zu schaffen.	Planung	Quartiersgestaltung	X	X			Z		X			ÖPNV-, Rad- und Fußgängerverkehre werden bei den Planungen berücksichtigt, befinden sich jedoch zum Großteil in der Zuständigkeit anderer Behörden und sind Teil des nachgeordneten Straßennetzes. Eine enge Abstimmung z.B. hinsichtlich des Lichtraumprofils unter den Brücken erfolgt im Rahmen des Planungsprozesses. Die Beleuchtung von Unterführungen liegt in der Regel nicht in der Zuständigkeit der NLStBV. Insbesondere im Hinblick auf Lichtverschmutzung ist dieser Punkt mit dem Artenschutz abzuwägen. Die im Ist-Zustand vorhandenen Querungen werden im Planungsprozess berücksichtigt. Der Bedarf an zusätzlichen Querungen ist eng mit der LHH abzustimmen.
10-2	Dabei sollen die Quartiere besser verbunden werden, um die trennende Wirkung des Westschnellweges zu vermindern.	Quartiersgestaltung		X	X			Z		X			
10-3	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.	Quartiersgestaltung		X	X			Z		X			
10-4	Lösungen im Sinne des Tier- und Artenschutzes sind mitzuberücksichtigen.	Umweltschutz			X			Z					
11-1	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.	Planung	Quartiersgestaltung		X	X		Z		Z			Eine ansprechende Gestaltung der Bauwerke ist Teil der Entwurfsplanung der Bauwerke, die in der Regel erst nach dem Planfeststellungsverfahren erfolgt. Die beteiligten Ingenieurbüros sind in der Lage, architektonische Bauwerke zu planen. Es wird zudem geprüft, ob zusätzlich ein architektonisches Gestaltungskonzept für den gesamten Streckenzug wie auch ggf. entstehender/ungenutzter Nebenflächen beauftragt werden sollte.
11-2	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.				X			Z		Z			Insebesondere hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung von neuen Freiflächen wird die Anwendung von Werkzeugen wie Planungswerkstätten oder Charrette-Verfahren im späteren Planungsprozess in enger Abstimmung mit der LHH geprüft. Dieser Aspekt wird zu gegebener Zeit (nach Festlegung der Vorzugsvariante und im weiteren Planungsprozess ggf. auch erst nach Planfeststellung) im Rahmen des Lenkungskreises bewegt.

11-3	Kulturgüter, wie die Herrenhäuser Gärten und die Wasserkunst, sollen nicht beeinträchtigt werden.			X	X	X		Z		X		X	Die erwähnten Kuturgüter werden entsprechend ihrer kulturellen und gesellschaftlichen Bedeutung im Planungsprozess berücksichtigt.
12-1	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.	Radverkehr	Planung	X	X			X	X	Z			ÖPNV-, Rad- und Fußgängerverkehre werden bei den Planungen berücksichtigt, befinden sich jedoch zum Großteil in der Zuständigkeit anderer Behörden und sind Teil des nachgeordneten Straßennetzes.. Eine enge Abstimmung z.B. hinsichtlich des Lichtraumprofils unter den Brücken erfolgt im Rahmen des Plnungsprozesses.
12-2	Hierzu soll eine Neugestaltung der begleitenden Fuß- und Radwege mit einem stimmigen Gesamtkonzept entwickelt werden.	Mobilität		X	X			X	X	Z			
12-3	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.	Radverkehr	Mobilität		X			X	X	Z			
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.	Gesundheit	Lärmschutz	X	X	X		Z					Gutachten für Lärm- und (insbesondere bei Tunnellösungen) Schadstoffemissionen sowie Maßnahmen zu deren Minimierung sind Teil der planerischen Abwägung. Bauzeitliche Einschränkungen werden durch mehrstufige Verkehrskonzepte, Baulärbetrachtungen, etc. berücksichtigt.
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.	Planung	Umwelt	X	X	X		Z					Es wird so weit wie möglich angestrebt, Baustellenlogistik und -verkehre über das vorhandene Netz und bereits versiegelte Flächen abzuwickeln. Zusätzliche Baustelleneinrichtungsflächen und -zuwegungen werden jedoch in jedem Fall erforderlich. Auch Bereitstellungsflächen werden vermutlich benötigt werden (insbesondere bei einem Tunnelbau). Bei der Auswahl benötigter Flächen werden z.B. bereits versiegelte Industrieflächen bevorzugt. Insgesamt wird angestrebt, die zusätzlichen bauzeitlich zu nutzenden Flächen so gering wie möglich zu halten.

15-1	Wir empfehlen, dass eine mögliche Entsiegelung oder Ausgleichsmaßnahmen für Versiegelung so früh und so nah wie möglich am Westschnellweg erfolgen.	Umwelt	Klima			X		Z					Sofern eine Entsiegelung unter Abwägung sämtlicher Belange möglich ist, wird diese prioritär berücksichtigt. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgen im Idealfall eingriffsnah. Sofern im direkten Umfeld des WSW nicht ausreichend Flächen zur Verfügung stehen, wird im weiteren Umfeld nach geeigneten Flächen gesucht. Die NLStBV ist hierbei von der Verfügbarkeit der Flächen abhängig. Sofern Besitzeinweisungsverfahren o.ä. erforderlich werden, ist eine zeitnahe Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen regelmäßig nicht möglich. Eingriffsnahe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können in der Regel erst nach Abschluss der wesentlichen Baumaßnahmen erfolgen, da diese Flächen hierfür genutzt werden.
15-2	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.	Klimaschutz			X	X		Z	X				Das Ausgleichs- und Ersatzkonzept wird eng mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Ob die Empfehlungen unter Berücksichtigung der begrenzten Flächenverfügbarkeit vollständig umsetzbar ist, ergibt sich im fortgeschrittenen Planungsprozess.
16	Wir empfehlen, langlebige und nachhaltige Baumaterialien zu verwenden.	Planung	Umwelt			X		Z					Entsprechende Kriterien werden im Rahmen der Bauvorbereitung geprüft (z.B. Einsatz emissionsarmer Baumaschinen oder Recycling-Materialien).
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.	Gesundheit	Umwelt		X			X				X	Ein Begrünung von Lärmschutzwänden oder die Installation von PV-Anlagen wird geprüft. Hierbei sind Wechselwirkungen zu berücksichtigen (Begrünung erschwert Prüfung der Lärmschutzbauwerke, PV-Anlagen sorgen für Reflektionen (Licht und Schall)). Zudem darf die NLStBV keine PV-Anlagen betreiben, hier sind externe Betreiber und Investoren zu suchen.
18-1	Wir empfehlen, bei der Planung ein effizientes Wassermanagement im Sinne einer "Schwammstadt" unbedingt zu beachten.	Klimaschutz	Wasser		X			Z	X	X			Eine Versickerung von Regenwasser wird im Rahmen der Planungen angestrebt (z.B. Versickerung über die Böschungflächen, Versickerungsmulden, Entwässerung der Brückenbauwerke z.B. über Retentionsbodenfilter). Technische Einrichtungen wie Retentionsbodenfilter oder Versickerungsmulden benötigen zusätzlich Platz.
18-2	Um Schutz vor zukünftigen Starkregen- und Hochwasserereignissen zu gewährleisten, sollen Retentionsflächen angelegt werden.	Klimaschutz	Hochwasserschutz			X		Z	X	Z		X	Die NLStBV stimmt sich hinsichtlich des Hochwasserschutzes mit der LHH (Stadtentwässerung) ab (z.B. lichte Höhe und Weite der Schwanenburgbrücke). Außerhalb der Straßenflächen ist die NLStBV nicht zuständig für den Schutz gegen Hochwasser oder Starkregenereignisse. Der Punkt wird an die LHH adressiert. Im Hinblick auf zu erwartende Starkregenereignisse wird eine größere Anlage von Retentionsbodenfiltern zur Aufnahme größerer Wassermengen geprüft.

19	Wir empfehlen, die Biodiversität entlang der Strecke zu verbessern. Anzustreben sind unter anderem ein ökologisches Grünflächenmanagement und die Vernetzung aktuell getrennter Biotope entlang des Westschnellwegs.	Umwelt; Vernetzung	Betriebsdienst	X	X		X	X					Maßnahmen im Sinne eines ökologischen Grünflächenmanagements sind denkbar, sind aber erst nach Festlegung der Vorzugsvariante (und der Kenntnis über die dann zu pflegenden Grünflächen) mit dem Straßenbetriebsdienst zu definieren. Eine Vernetzung von Biotopen wird bereits im Rahmen der Planung mitgedacht.
20-1	Wir empfehlen, die Lärmemissionen zu minimieren.	Gesundheit	Schutzgut Mensch	X	X	X		X					Die Prüfung, Berücksichtigung und Abwägung (z.B. Mehrflächenbedarf für Lärmschutzwände) von lärmindernden Maßnahmen erfolgt im Rahmend es Panungsprozesses.
20-2	Dies kann beispielsweise durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, den Einsatz von lärmoptimiertem, offenporigem Asphalt und die Errichtung von Lärmschutzanlagen gewährleistet werden.	Schutzgut Mensch	Emissionen		X			X					
20-3	In Bezug auf den LKW-Verkehr sind Möglichkeiten wie Nachtfahrverbote, Abstandsgebote und Überholverbote zu prüfen.	Verkehr u. Betrieb					X	X		Z			
21	Wir empfehlen, die Lichtverschmutzung zu minimieren, z. B. durch moderne Lichtsteuerung in Unterführungen sowie an Rad- und Fußwegen und den Einsatz insektenfreundlicher Lichtspektren.	Emissionen	Technik				X	X		Z			Die Beleuchtung von Wegen im nachgeordneten Netz und Unterführungen liegt in der Regel nicht in der Zuständigkeit der NLStBV. Gleichwohl ist die Berücksichtigung einer Beleuchtung von Unterführungen planerisch unproblematisch. Der Aspekt der Lichtverschmutzung ist dabei ein nachvollziehbarer Punkt. Der Thermenkomplex wird an die zuständigen Akteure weitergegeben.
22-1	Wir empfehlen, die Nutzung bereits versiegelter Flächen für Baulogistik .	Planung	Bau		X	X		Z				X	Es wird angestrebt so weit wie möglich, Baustellenlogistik und -Verkehre über das vorhandene Netz und bereits versiegelte Flächen abzuwickeln. Zusätzliche Baustelleneinrichtungsflächen und -zuwegungen werden jedoch in jedem Fall erforderlich. Auch Bereitstellungsflächen werden vermutlich benötigt werden (insbesondere bei einem Tunnelbau). Insgesamt wird angestrebt, die zusätzlichen bauzeitlich zu nutzenden Flächen so gering wie möglich zu halten.
22-2	Weitere notwendige zu versiegelnde Flächen sollten im Nachgang ökologisch aufgewertet werden.	Boden; Umwelt	Entsiegelung	X	X	X		Z		X			Temporär in Anspruch zu nehmende Flächen werden im Nachgang entsiegelt und ökologisch aufgewertet oder z.B. im Sinne einer städtebaulich gewünschten Nachnutzung umgestaltet.

23-1	Wir empfehlen eine intelligente, flexible und umweltsensitive Verkehrssteuerung . Das bedeutet eine tageszeitabhängige Geschwindigkeits- und Ampelsteuerung unter Berücksichtigung von Verkehrsaufkommen und Feinstaubwerten.	Technik	Verkehr				X	Z	X	X			Dynamische Verkehrs-/Geschwindigkeitssteuerung und koordinierte Ampelsteuerung werden im Rahmen des Planungsprozesses geprüft.
23-2	Dazu empfehlen wir eine dem Verkehrsfluss angepasste Höchstgeschwindigkeit.	Verkehr	Betrieb				X	Z	X	X			
24-1	Wir empfehlen, dass ein Tempolimit eingesetzt werden soll. Die Höchstgeschwindigkeit sollte unter Berücksichtigung von Flächenverbrauch und Sicherheit gewählt werden. Wir empfehlen, dass ein Tempolimit keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen ersetzt.	Gesundheit	Planung				X	X		Z			Die zul. Höchstgeschwindigkeit hat wenig Einfluss auf die Verkehrsanlage. Auswirkungen unterschiedlicher Geschwindigkeiten auf die Verkehrsanlage werden im Zuge der Planungen geprüft. Die NLStBV strebt eine Planung an, die einen hohen Schutz der Anwohner ermöglicht. Eine nachträgliche Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung könnte sich ergänzend positiv darauf auswirken, liegt jedoch nicht in der Zuständigkeit der NLStBV.
24-2	Darüber hinaus empfehlen wir Lärmschutz, der über das gesetzliche Maß hinausgeht.	Schutzgut Mensch			X			X				Z	Einen Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus erfordert eine Finanzierung durch andere Akteure als den Bund.
25	Wir empfehlen, dass die Geschwindigkeits begrenzungen konsequent überwacht werden. Neben stationären Kontrollen an Unfallschwerpunkten soll die gesamte Strecke intelligent überwacht werden.	Technik					X	X		Z		Z	Die Geschwindigkeitsüberwachung liegt in der Zuständigkeit der Ordnungsbehörden.
26-1	Wir empfehlen, dass zur Modernisierung des WSW alle Ebenen (Bund, Land, Landeshauptstadt Hannover und Region Hannover) in einem Lenkungskreis planungsbegleitend kontinuierlich zusammenarbeiten. Wir empfehlen, dass übergesetzliche Lösungen im Sinne einer hohen öffentlichen Akzeptanz im Lenkungskreis diskutiert und gefunden werden.	Steuerung	Gesundheit	X	X	X		Z	X	X			Ein Lenkungskreis unter Beteiligung von MW, Region Hannover, LHH und NLStBV wurde eingerichtet.
26-2	Hinsichtlich Lärmschutzes sollen Mindestgrenzwerte im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge herangezogen werden.	Schutzgut Mensch		x	X			Z					Die Grenzwerte gem. §2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden in der Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt, sofern Anspruch auf Lärmschutz gem. §1 der 16. BImSchV besteht.
27	Wir empfehlen, dass während der Bauphase pro Abschnitt über alle Verkehrsträger und -formen hinweg Querungsmöglichkeiten erhalten bleiben.	Planung; Vernetzung	Bau		X	X		Z		X			Die NLStBV wird sich hinsichtlich der bauzeitlich erforderlichen Querungsmöglichkeiten eng mit LHH und üstra sowie Verkehrsverbänden abstimmen

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).	Planung	Alternative Nutzung		X			X	X	X			Optionale Nutzungsmöglichkeiten werden im Rahmen des Planungsprozesses mit den entsprechenden Akteruen diskutiert. Sofern derzeit jedoch keine Straßenbahnführung im Zuge des WSW vorgesehen ist, lässt sich eine solche nachträglich kaum nachträglich realisieren. Ein späterer Umbau zur Nutzung als Veloroute oder ähnlich wäre bei sich einstellenden Veränderungen in der Verkehrsstärke und im Modal Split planerisch zu entwickeln.
29-1	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).	Kommunikation	Ö-Beteiligung	X	X	X		Z					Die NLStBV strebt eine kontinuierliche Information der Öffentlichkeit an. Die Anregungen werden im weiteren Projektverlauf geprüft und ggf. umgesetzt.
29-2	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.	Kommunikation	Ö-Beteiligung		X			Z					
30-1	Wir empfehlen, dass der Bürgerrat über den Lauf der Planung involviert und mitgenommen wird.	Kommunikation	Ö-Beteiligung	X	X	X		Z					Der BR wird zu relevanten Projektmeilensteinen über den Projektfortschritt und den Umgang mit seinen Grundsätzen und Empfehlungen informiert. Zu relevanten Fragestellungen kann zudem ein Bürgerratschlag einberufen werden.
30-2	Das bedeutet auch eine Validierung des Umgangs mit den Empfehlungen des Bürgerrats.	Kommunikation	Ö-Beteiligung	X	X	X		Z					
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.	Planung		X	X			Z					Für einzelene Bereiche werden gesonderte Betrachtungen erfolgen (z.B. Dimensionierung und Gestaltung von Ingenieurbauwerken, Anschlussstellen, o.ä.)