

Dr. Rudolf Menke

**Beitrag zum Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren
„Südschnellweg Hannover“ (SSW) am 30. Oktober 2020
Überarbeitete Fassung vom 30. November 2020**

Meine nachfolgenden Ausführungen beziehen sich ausschließlich auf den oberirdischen Teil des Plans vom westlichen Tunnelmund bis zum Landwehrkreisel.

Ich bestreite,

dass die Straßenbauverwaltung bei der Festlegung des von ihr gewählten Querschnitts RQ 25 des Südschnellwegs (SSW) keine Wahl, keinen Spielraum hatte. Ich bin überzeugt, dass sie auch eine geringere Breite hätte wählen können und müssen.

Ich zitiere dazu aus den RAA (S. 7 / Abschnitt 1.2):

„Sie (*die RAA*) enthalten einen Ermessensspielraum, der bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen beachtet werden soll. Dabei sind im Einzelfall Abweichungen von den Grenzwerten möglich, sie müssen dann jeweils begründet werden.“

Ich stelle fest:

Der Vorschlag der Richtlinie zur Konzeption und den Abmessungen einer Straße muss gegen alle anderen betroffenen Belange abgewogen werden. Dabei müssen alle anderen denkbaren Konzeptionen **unter Einbeziehung der Variante „Null“** (kein Neu- bzw. Ausbau) geprüft werden; die Ablehnung der nicht übernommenen Varianten muss nach meinem Verständnis ebenfalls begründet werden.

Weiter fordern die RAA:

- S.8 /Abschnitt 2.1: Die neu bzw. auszubauenden Straßen „ ... sollen ... das Umfeld schonen und Ressourcen so gering wie möglich in Anspruch nehmen. Sie sollen möglichst kostengünstig herzustellen, zu erhalten und zu betreiben sein.“
- Darunter (5. Spiegelstrich): „Versiegelungen soweit möglich vermeiden ...“.
- Darunter: „Die vielschichtigen Wirkungen von Autobahnen erfordern eine Abwägung, die neben den Zielen eines sicheren und funktionsgerechten Verkehrsablaufs auch die Schonung der natürlichen Lebensgrundlagen, die Begrenztheit der Ressourcen ... berücksichtigt.“
- S. 11/Abschnitt 2.4: „Die naturschutzrechtlichen Regelungen sind hierbei von besonderem Belang. Beeinträchtigungen sind ... soweit wie möglich zu vermeiden bzw. soweit möglich zu vermindern. Dies ist ... beispielhaft dann der Fall, wenn durch Anpassung der Entwurfselemente, ... der Querschnittselemente ... Natur und Landschaft weniger stark beeinträchtigt werden.
Aus diesem Grunde sollen Autobahnen nach Möglichkeit
- die geringstmögliche bau- und anlagebedingte Fläche in Anspruch nehmen,

- die naturräumliche Umgebung so geringfügig wie möglich verändern.“
- S.13 Tabelle 7: Ziel: Geringer Investitionsaufwand; mögliche Einflussgröße: Querschnitt.

In Würdigung dieser Forderungen der RAA komme ich bei meiner Abwägung zwischen den Belangen des Autoverkehrs einerseits und den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz, insbesondere auch des Bodenschutzes sowie der Naherholung für die vielen Bürger der stark besiedelten umgebenden Stadtteile (u.a. Döhren, Ricklingen, Linden) andererseits zu dem Schluss, dass

- die Straße im westlichen, oberirdischen Teil quer durch die Leineniederung exakt in der heutigen Breite zu erhalten ist und
 - die Brücken exakt in der heutigen Breite erneuert werden müssen, um großflächige Abholzungen und weitere 2 Hektar Bodenversiegelung zu vermeiden,
- denn diesen Maßnahmen steht **kein auch nur einigermaßen angemessener gesellschaftlicher Nutzen gegenüber!**

So ist mir – mit Ausnahme des Themas „Autopanne / Liegenbleiber“ (Pannenfahrzeug auf der Standspur abstellen) – bislang kein einziges Argument begegnet, dass bei einer Gegenüberstellung der Vorteile und Nachteile der beiden Lösungen „mit und ohne Ausbau“ überhaupt einen Beitrag zu einer Begründung für die massive Verbreiterung sein könnte.

Die Straße hat über 60 Jahre lang ihre Aufgabe voll befriedigend erfüllt.

Ich selbst und Personen meines Umfelds haben die Straße viele hundert Male genutzt. Wir haben auf der freien Strecke kein einziges Mal einen Stau oder einen Unfall erlebt. Staus gibt es an den Endpunkten des von mir betrachteten Abschnitts, also in Döhren und am Landwehrkreisel.

Daran wird aber der Ausbau nichts ändern; im Gegenteil:

Die ausgebaute Straße wird nach der Verkehrsprognose in den Planfeststellungsunterlagen die Zahl der Autos vermehren (verkehrsinduzierende Wirkung; „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten!“), folglich würden die Staus an den Endpunkten des oberirdischen Abschnitts sogar zunehmen.

Schon allein wegen dieser verkehrsinduzierenden Wirkung ist in der Zeit des Klimanotstands (!!!) der Plan abzulehnen. Diese Ablehnung beantrage ich hiermit.

Ich wiederhole:

Ich kann nicht erkennen, welche erwarteten Vorteile für den Autoverkehr den vorgesehenen immensen Eingriff in die Natur, Landschaft und in den Erholungsraum begründen können.

Die antragstellende Straßenbauverwaltung hat bislang keine nachhaltig verwertbaren Hinweise auf den gesellschaftlichen Nutzen des von ihr vorgesehenen Ausbaus des oberirdischen Abschnitts vorgetragen (Ausnahme mit Entgegnung S. 8 f).

Deshalb bin ich überzeugt, dass die Abwägung der Straßenbauverwaltung zwischen den Belangen des Autoverkehrs auf der einen Seite und den Belangen von Natur und Landschaft einschließlich Bodenschutz und Naherholung auf der anderen Seite – auch und gerade im Sinne der RAA (!) – **rechtsfehlerhaft** vorgenommen worden ist und die **Planung deshalb abzulehnen ist**.

Aber auch aus haushaltsrechtlichen Gründen ist der Plan für den westlichen, oberirdischen Streckenabschnitt abzulehnen (Teilablehnung des Plans):
Jegliches Verwaltungshandeln muss sich nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit richten. Es ist jeweils die günstigste Zweck-Mittel-Relation zu wählen.

Ich zitiere § 6 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) :

Abs. 1: Bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Abs. 2: Für alle finanzwirksamen Maßnahmen sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen.

Es ist ausgeschlossen, dass über den Bedarf für die **Erneuerung** hinaus ein hoher zweistelliger Millionenbetrag für den **Ausbau** der Straße eingesetzt werden soll und dieser Ausgabe (fast) kein Nutzen gegenübersteht. Auch die RAA verlangen eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (S. 8 / Abschnitt 2.1). Es seien „Lösungen zu entwickeln, bei denen die gesamtgesellschaftlichen Nutzen mit möglichst geringem Aufwand erreicht werden.“

Ich beantrage:

Sollte für das Teilprojekt „oberirdischer Abschnitt von Döhren zum Landwehrkreisel“ noch keine gesonderte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorliegen, ist diese unverzüglich nachzuholen.

Ich erwarte ein Nutzen-Kosten-Verhältnis nahe „Null“, in jedem Fall weit unter „Eins“.

Deshalb beantrage ich, dass das Projekt „Ausbau Südschnellweg“ im Abschnitt zwischen westlichem Tunnelmund und Landwehrkreisel schon aus haushaltsrechtlichen Gründen abgelehnt wird.

Dem können auch nicht die RAA entgegen stehen:

Ein Bundesgesetz kann nicht durch eine Richtlinie ausgehebelt werden.

Das Thema „**Abwägung**“ verkompliziert sich aktuell, weil die Straßenbaubehörde ihre Abwägungen – soweit solche überhaupt vorgenommen worden sind - v ermutlich zu einem Zeitpunkt vorgenommen hat, zu dem das Maß der Änderungsnotwendigkeit aufgrund des Klimanotstands zwar schon hätte erkannt werden können (eigentlich bekannt seit über 40 Jahren / Club of Rome), aber in der deutschen Verwaltungspraxis noch weitgehend nicht angekommen war.

Nun ist die Dramatik für jedermann erkennbar:

- vgl. das auch für Deutschland verbindliche Pariser Klimaabkommen;
- hohe Milliarden-Zahlungen an die EU, wenn die vereinbarten Minderungen des CO₂-Ausstoßes nicht erreicht werden. Das Jahr 2020 kann wegen der Sonderentwicklung durch „Corona / Covid 19“ nicht zum Maßstab genommen werden.
- dies betrifft insbesondere den Verkehrssektor in Deutschland, der als einziger Sektor bislang sogar noch einen (leicht) steigenden statt sinkenden CO₂-Ausstoß aufweist;
- gemäß der Verabredung innerhalb der Bundesregierung wird deshalb das Verkehrsministerium einen außerordentlich hohen Betrag als Kompensation beibringen müssen und steht entsprechend unter Handlungsdruck.

Ich schließe daraus, dass spätestens 2021 wirksame Instrumente in Kraft gesetzt werden müssen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit den Anfang einer Verminderung des Autoverkehrs bedeuten werden.

In der HAZ wurde am 26.10.2020 von einer Vertreterin des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU), dem wissenschaftlichen Institut der Deutschen Städte, eine Halbierung der Menge des Autoverkehrs für erforderlich gehalten, um die Klimaziele einzuhalten.

Zum selben Ergebnis kommt das Wuppertal-Institut für Umwelt, Klima und Energie in seiner von FFF in Auftrag gegebenen Untersuchung der Voraussetzungen, die zu erfüllen sind, um von deutscher Seite den erforderlichen Beitrag zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels sicher zu stellen.

Bislang verfüge ich über keine verlässlichen Erkenntnisse, inwieweit von der planenden Institution verlangt werden kann, ihre Planung zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen / nachzubessern, wenn sich die Randbedingungen der Planung wie in diesem Fall substantziell geändert haben.

Dies gilt im besonderen auch für die Verkehrsprognose:

Die bisherige Annahme, dass die Querschnittsbelastung auf dem SSW im Betrachtungszeitraum sogar noch steigen wird, halte ich persönlich für – freundlich formuliert – unrealistisch. Die vorliegende Prognose wird deshalb von mir als Kriterium für den Ausbau des SSW nicht anerkannt.

In welchem Umfang es generell zu einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) kommen wird und wie sich dieser Rückgang spezifisch auf den SSW auswirken wird, kann nach meiner Einschätzung zur Zeit niemand seriös voraus sehen.

Nach meiner Vermutung verlangt aber das Planfeststellungsverfahren für ein Straßenprojekt eine (seriöse) Verkehrsprognose. Die juristische Bedeutung eines solchen Verfahrensproblems, einer fehlenden qualifizierten Prognose, vermag ich nicht einzuschätzen.

Ich beantrage :

Der Plan der Straßenbauverwaltung für den Ausbau des SSW zwischen westlichem Tunnelmund und Landwehrkreisel wird abgelehnt,

1.) weil keine seriöse Verkehrsprognose vorliegt. Die Ablehnung bezieht sich insbesondere auf die vermeintliche Notwendigkeit, den SSW zu verbreitern, die aus einer völlig ungeeigneten Verkehrsprognose abgeleitet worden ist.

2.) weil eine geeignete Grundlage für die erforderlichen Entscheidungen zu einer massiven Verbreiterung der Schnellstraße mit ihren schwerwiegenden Umweltfolgen wegen der in höchstem Maße dringlichen Klima- und Verkehrswende gegenwärtig gar nicht vorliegt.

Zur Anwendung der RAA:

Das „Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr.7/2009“ des Bundesministeriums für Verkehr vom 23.6.2009 lässt Zweifel zu, ob die RAA überhaupt die (zwingend) anzuwendenden Richtlinien für den fraglichen Abschnitt sind.

Anlässe für diesen Zweifel gibt es mehrere:

- Der kurze Streckenabschnitt zwischen Döhren und Ricklingen;
- die relativ enge Kurve vor dem Landwehrkreisel; die LSA am Landwehrkreisel;
- die Lage sehr unmittelbar im verdichteten urbanen Raum, nur 3 km vom Stadtzentrum der Halbmillionenstadt Hannover entfernt.

Die Abschnitte des Tangentensystems aus Messe-, West- und Südschnellweg sind nur teilweise planfrei ausgebaut und werden dies voraussichtlich auch auf Dauer bleiben. Deshalb wäre es ein Fehler, den „Level of Standard“ und damit zugleich das Geschwindigkeitsniveau auf dem Südschnellweg weiter zu erhöhen. Damit würde der Druck auf die anschließenden nicht planfreien Knoten und Abschnitte weiter erhöht (vgl. Stellungnahme der Stadt Hannover) und zugleich die Neigung der Autofahrer, dort ebenfalls mit tendenziell erhöhter oder gar überhöhter Geschwindigkeit zu fahren, was zu mehr und schwereren Unfällen führen würde.

Schon diese allgemeinen Hinweise lassen erhebliche Zweifel zu, dass die RAA auf den SSW anzuwenden sind.

Die Straße ist ein Sonderfall.

Aus dem derzeitigen Angebot an Straßenbaurichtlinien ist keine uneingeschränkt auf diesen sehr speziellen Fall anwendbar.

In den Vorgänger-Richtlinien zu den RAA, den RAS-Q, war für einen solchen **Grenzfall** die sachgerechte Empfehlung enthalten, dass die Planer selbständig eine adäquate Lösung entwickeln sollten.

Aufgrund der zentrumsnahen Lage im urbanen Raum kommen als geeignete Richtlinien für den Ausbau des SSW im besonderen die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) in Betracht. Im Gegensatz zu den RAA, ähnlich aber den vormaligen RAS-Q, unterscheiden die RASt sachgerecht zwischen Straßen, die nach den in der Richtlinie vorgeschlagenen Standards geplant werden können und solchen, die auf Grund der gegebenen Randbedingungen individuell geplant werden sollten. Mit der Anwendung der RASt auf den SSW als abschnittsweise planfreie Stadtschnellstraße wäre der Weg offen für die individuelle Planung des SSW und damit für die Beibehaltung des fraglichen Abschnitts mit seinen heutigen Abmessungen.

Weiter zur Anwendbarkeit der RAA:

Seit langem gibt es Diskussionen über die Zuständigkeit für Bundesfernstraßen (vgl. z.B. Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr, „Neuorganisation der Zuständigkeiten im Bereich der Bundesfernstraßen“, Berlin Januar 2006, im Internet verfügbar).

Hintergrund der Diskussion ist die Erkenntnis, dass auf kaum einem Abschnitt der Fernstraßen in Deutschland der Anteil des „weiträumigen Verkehrs“ (vom wissenschaftlichen Beirat mit „über 50 km Fahrtstrecke“ angenommen), für den die Fernstraßen vorrangig gedacht sind, über 50 % liegt; in städtischen Räumen kaum über 20 %. Auf dem SSW dürfte der Anteil aufgrund seiner Lage besonders nahe am Stadtzentrum nahe bei 10 % liegen, das heißt bei nur 3.000 bis maximal 5.000 Kfz/Werks-Tag, die dem weiträumigen Verkehr zuzurechnen sind. Ca. 90 % sind dagegen Nah- und Regionalverkehr, dessen Infrastruktur und Regelung grundsätzlich in der Verantwortung der Stadt und Region liegen.

Aufgrund dieser Erkenntnis beantrage ich, dass die Planfeststellungsbehörde feststellt, daß in diesem Fall

- 1.) die Stadt und die Region in besonderer Weise, weit über das Maß eines üblichen Beteiligungsverfahrens hinausgehend an der Gestaltung der Straße mitwirken und mitgestalten müssen und diese erweiterte Beteiligung nachzuholen ist;**
- 2.) wegen des ganz überwiegenden Nah- und Regionalverkehrs-Charakters des Autoverkehrs auf dem SSW nicht die RAA, sondern die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zur Anwendung kommen.**

Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die verräterische, Autolobby-gesteuerte Politik des Bundes:

Im Fall einer Bundesfernstraße in der Stadtregion, wie in diesem Fall der SSW, mit einem Fernverkehrsanteil von lediglich ca. 10 %, finanziert der Bund die Planung und den Neu- und Ausbau der Straße zu 100 %.

Will aber z.B. die Region Hannover einen Abschnitt der S-Bahn ausbauen, deren Gleise genau so zu 100 % allein dem Bund gehören und für die er zweifelsfrei allein die Verantwortung trägt (Art. 87 e GG) und deren Fahrgäste ebenfalls zu ca. 10 % Fernverkehrsfahrgäste sind, die z.B. über Hannover HBF nach Hamburg, Berlin, Köln, Stuttgart oder München reisen wollen, dann muss die Region selbst die Initiative ergreifen, die teuren Planungen finanzieren und beim Bund und/oder Land um einen freundlichen Zuschuss bitten, einen wesentlichen Anteil der Baukosten aber selbst bezahlen. Die neu gebauten Gleise gehen anschließend in das Eigentum des Bundes über.

Übertrage ich diese Rollenverteilung bei der Planung und dem Ausbau des bundeseigenen S-Bahn-Netzes auf die Bundesfernstraßen, unterstreicht dieser Vergleich das sehr weitgehend auszugestaltende Mitwirkungsrecht der kommunalen Gebietskörperschaften.

Ein weiterer Gesichtspunkt zu der Frage „Ist die Anwendung der RAA im Fall des SSW sachgerecht?“:

In den RAA steht

„Die Richtlinien gelten für die Anlage von Autobahnen im Sinne von § 1 Abs. 3 FstrG sowie für autobahnähnliche Straßen, soweit es sich dabei nicht um kurze, das heißt in der Regel höchstens 15 km lange, zweibahnige Streckenabschnitte im Zuge von ansonsten einbahnigen Landstraßen handelt“.

Hier sehe ich ebenfalls Raum für Diskussion:

Die B 3 hat noch den längsten zweibahnigen Verlauf von Ehlershausen bis zum Landwehrkreisel.

Die B 6 kommt zweibahnig (bis Gleidingen zum Teil LSA-geregt, also nicht autobahnmäßig) aus Richtung Hildesheim und geht Richtung Ricklinger Kreisel in eine Stadtstraße über. Vom Knoten Gleidingen bis zum Landwehrkreisel messe ich ca. 14 km

Für die B 65 allein würde nach dem zitierten Maßstab in jedem Fall nicht die RAA zur Anwendung kommen.

Auch aus diesen Gründen folgere ich für alle drei Straßenverläufe, dass es begründete Zweifel geben kann, ob überhaupt die RAA auf diese Planung anzuwenden sind.

Ich beantrage aus diesem Grund noch einmal, dass die Planfeststellungsbehörde den Plan für den oberirdischen Abschnitt zwischen Döhren und dem Landwehrkreisel ablehnt (Teilablehnung), weil die RAA für den Ausbau des SSW in diesem Abschnitt eine ungeeignete Grundlage sind.

Zum Thema **Verkehrssicherheit:**

Das Papier „WD5-2000-162/09“ des wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages enthält auch Daten zur Abhängigkeit der Unfallhäufigkeit und -schwere von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Dort wird bestätigt, was allgemein bekannt ist: Unzweifelhaft führen höhere Geschwindigkeiten zu mehr und schlimmeren Unfällen.

Auch ist bekannt, dass es sinnvoll ist, Straßen so zu gestalten, dass die verschiedenen Elemente wie z.B. die Fahrbahnbreite und die Kurvigkeit (wie weit kann ich voraussehen) entscheidend dazu beitragen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird.

Das Bild, das die Straße dem Autofahrer bietet, und die zulässige Höchstgeschwindigkeit, sollten deshalb in einem guten Einklang stehen.

Es ist deshalb kontraproduktiv, wenn der SSW einen Straßencharakter aufweist, der zu Fahrgeschwindigkeiten von 100 km/h und mehr einlädt, aber sinnvollerweise aufgrund des Klimanotstands, der Lage im Erholungsgebiet und der Kürze der Strecke mit Sicherheit weiterhin nur für maximal 80 km/h zugelassen sein wird.

Bei höherer Geschwindigkeit würde im übrigen die Gefahr von Auffahrunfällen durch einen Rückstau vor dem Landwehrkreisel, beginnend kurz hinter der dortigen Kurve einige hundert Meter vor dem Kreisel, stark erhöht werden. Dies ist ein **weiterer Grund für die Beibehaltung des heutigen Querschnitts**, der den Autofahrern wirksam signalisiert, dass sie hier nur mit moderater Geschwindigkeit fahren dürfen. Dagegen würde die Straße, wie sie die Straßenbaubehörde plant, eher zu schnellem und sehr schnellem Fahren mit entsprechend erhöhter Unfallgefahr verleiten.

Auf der 1:1 in der heutigen Breite zu erhaltenden Straße sollte aus Klima- und Verkehrssicherheitsgründen zukünftig eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gelten. Der Zeitverlust gegenüber 80 km/h ist geringer als derjenige Zeitverlust, den die Radfahrer an der wegen des SSW neu anzulegenden Ampelanlage an der Schützenallee hinnehmen müssen!

Die RAA ordnen an, dass die späteren verkehrsrechtlichen Festlegungen im Rahmen des verkehrsplanerischen Abwägungsprozesses mit den Verkehrsbehörden abzustimmen sind (RAA S. 8 unten).

Für den Fall, dass diese Abstimmung mit der Verkehrsbehörde nicht erfolgt ist, beantrage ich, dass diese Abstimmung vor dem Beschluss der Planfeststellungsbehörde durchzuführen ist und empfehle den Behörden als zukünftige zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem SSW 60 km/h vorzusehen.

Ferner empfehle ich, von vornherein in die Planung eine Anlage für „Section Control“ nach dem Vorbild der B6 bei Gleidingen aufzunehmen.

Ich bin überzeugt, dass der heute bereits relativ verkehrssichere SSW, zukünftig zugelassen für maximal 60 km/h und ausgestattet mit „Section Control“, dann endgültig eine der sichersten Straßen in der Region Hannover wird.

Ich beantrage daher, dass die Straße baldmöglichst mit „Section Control“ ausgerüstet wird.

Im Erörterungstermin zur Planfeststellung am 30.10.2020 hat die Straßenbauverwaltung vorgetragen, die Verbreiterung des Mittelstreifens, der Fahrspuren und die Anlage der Standstreifen seien erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Besonders genannt wurden

- Gefahren für die Mitarbeiter bei Wartungsarbeiten, speziell an der Mittelleitplanke;
- Gefahren durch liegen gebliebene Fahrzeuge, die in der Fahrspur verbleiben, und schließlich,
- dass es Rettungsfahrzeugen bei einem Unfall aufgrund der Abmessungen der Straße sehr erschwert sei, die Unfallstelle zu erreichen.

Zu diesen Gesichtspunkten trage ich vor:

Der SSW ist im Abschnitt Döhren–Landwehrkreisel ausweislich des „Unfallatlas Statistikportal“ der statistischen Ämter des Bundes und der Länder kein Unfallschwerpunkt. Vielmehr ist die Straße nach dem „Unfallatlas“ in Relation zur hohen Verkehrsbelastung sehr sicher.

Ich vermute, dass die festgestellten Unfälle sich ganz überwiegend an den beiden Endpunkten des von mir betrachteten Abschnitts ereignen:

- Zum einen an der derzeit unübersichtlichen Einfahrt in Döhren Richtung Westen, die mit dem Tunnelbau umgestaltet wird;
- zum anderen im Staubereich vor dem Landwehrkreisel.

Dieses zweite Problem würde der Ausbau in keiner Weise beseitigen, eher verschärfen (vgl. S.2). Hier kann nur eine wirksame Drosselung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten helfen.

Auf der freien Strecke ereignen sich folglich kaum Unfälle.

Die beantragte Verbreiterung des SSW lässt sich nach diesen Erkenntnissen keinesfalls mit mangelnder Verkehrssicherheit begründen!

Sollte die Straßenbauverwaltung dennoch der Überzeugung bleiben, die Verkehrssicherheit müsse erhöht werden, empfiehlt sich ein gänzlich anderer als der von ihr derzeit vorgeschlagene Weg:

Die von der Straßenbauverwaltung vorgetragenen Probleme können durch eine Streckensignalisierung beseitigt werden. Diese bietet sich an, da im Tunnel ohnehin eine Signalisierung und permanente Überwachung vorgesehen ist. Diese könnte bis zum Landwehrkreisel verlängert werden.

Werden Wartungsarbeiten durchgeführt oder bleibt ein Fahrzeug auf der Strecke mit einem technischen Defekt liegen oder ereignet sich ein Unfall, wird elektronisch die betreffende Fahrspur oder ggf. die gesamte Richtungsfahrbahn gesperrt. Dazu empfiehlt es sich, zusätzlich nach dem Vorbild des Messeschnellwegs Schranken anzuordnen, um die Straße zuverlässig sperren zu können. Rettungsfahrzeuge werden ggf. über die Fahrbahn der Gegenrichtung zur Unfallstelle geleitet oder aber gegen die gesperrte Fahrtrichtung an die Unfallstelle herangeführt.

Zusammen mit der Streckensignalisierung lässt sich vermutlich besonders vorteilhaft eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage vom Typ „Section Control“ errichten.

Mit der von mir empfohlenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und der Geschwindigkeitsüberwachung durch „Section Control“ nach dem Vorbild der B 6 bei Gleidingen, gegebenenfalls ergänzt um eine Streckensignalisierung wird der SSW mit seinen heutigen Abmessungen die bzw. eine der sichersten Straßen in der Region Hannover!

Ich erkenne daher überhaupt keinen Grund, der die Verbreiterung des SSW rechtfertigen könnte!

Als Resümée beantrage ich, den Plan für den Ausbau des Südschnellwegs im Abschnitt zwischen westlichem Tunnelmund in Döhren und dem Landwehrkreisel aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren herauszutrennen und abzulehnen (Teilablehnung). Damit beantrage ich zugleich, dass die in diesem Abschnitt vorhandenen Brücken mit den heutigen Abmessungen ersetzt werden. Die Straßenbauverwaltung kann damit an Stelle des beantragten Ausbaus ohne weiteren Antrag eine Erneuerung der Straße durchführen.

Ich beantrage, dass der nach eigener Darstellung fahrradfreundliche Bund einen hochwasserfreien Radschnellweg durch die Masch finanziert, angelegt auf einer eleganten, die Masch schmückenden Brücke.

Mit den drei Entscheidungen

- 1. für den Tunnel,**
- 2. gegen den oberirdischen Ausbau und**
- 3. für einen Radschnellweg**

könnte der Bund, flankiert durch den Verkehrsminister in Hannover, eine glaubwürdige umwelt- und klimaschützende Lösung verwirklichen.

Für den Fall, dass wider Erwarten alle im vorstehenden Text von mir gestellten Anträge zur Teilablehnung des Plans zum Ausbau des SSW zwischen westlichem Tunnelmund und Landwehrkreisel von der Planfeststellungsbehörde abgelehnt werden, stelle ich

hilfsweise

folgenden **Antrag:**

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, den Plan für den Ausbau der Bundesstraßen B 3, B 6 und B 65 (SSW) so zu verändern,

- dass in der freien Strecke zwischen westlichem Tunnelmund und Landwehrkreisel die befestigten Seitenstreifen (auch Standstreifen genannt) entfallen.**
- dass, wenn zweifelsfrei unvermeidbar, Nothalte und Pannenbuchten angelegt werden: Diese Nothalte- und Pannenbuchten sollen möglichst auf den Brücken angelegt werden, um weitestgehend Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden.**
- dass ansonsten auch auf den Brücken die Standspuren entfallen.**
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, eine dementsprechende Planänderung erneut öffentlich auszulegen und die Planfeststellung zu beantragen.**

Zur Begründung verweise ich auf die RAA, Abschnitt 4.3.4:
Danach kann der Seitenstreifen entfallen. Die vielfältigen Gründe für einen solchen Entfall habe ich mit Verweis auf die RAA vorgetragen, insbesondere die Vorgaben zur Schonung von Natur, Landschaft und den Erholungsraum, Vermeidung von Versiegelung und Minimierung des Investitionsaufwands (Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Baumaßnahme).

Zur weiteren Begründung schließe ich mich der umfassenden Begründung des Einwanderhebers Reinhard Siekemeier an.

Hannover, den 30. November 2020

Dr. Rudolf Menke