

## Stellungnahme

### Planfeststellungsverfahren B3 Südschnellweg Hannover

#### Grundsätzliche Betrachtung

Die Bürgerinitiative Umweltschutz e.V. (BIU) hat sich am Planungsdialog des NLStBV im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens beteiligt. Für die Einschätzung des Vorhabens war das sinnvoll und sachgerecht.

Angesichts des Klimanotstands, den z.B. das Europäische Parlament im Mai 2019 festgestellt hat und den Klimaveränderungen, die wir alle aus eigener Erfahrung feststellen können, sind Straßenbauten kritisch zu hinterfragen.

Da die Brücken des Südschnellweges abgängig sind und eine Neuplanung erfolgen muss, befürworten wir die Verlegung des Südschnellweges im bebauten Gebiet in einen Tunnel.

#### Ausbaustandard

**Autobahn-ähnlicher Ausbau ist abzulehnen.**

**Schnellwege dürfen nicht zur Umleitung der A2 werden.**

Mit einer Ausbaubreite von 25,6 Meter wird im Feststellungsentwurf eine enorme Verbreiterung des Straßenprofils gegenüber 14,5 Metern im westlichen Planungsbereich angesetzt. Dadurch kommt es zu enormen Eingriffen in die Umgebung des Schnellweges. Dies ist aber aus Naturschutzgründen, wegen der Führung durch das Landschaftsschutzgebiet der Leineau und der hohen Bedeutung der Leineau für die Erholungsfunktion zu vermeiden.

Während eine etwas breitere Fahrspur für die Verkehrssicherheit noch nachvollziehbar ist, ist ein 2,50 Meter breiter Seitenstreifen nicht nachvollziehbar. Einen Seitenstreifen gibt es im weiteren Verlauf der B65 sonst nirgends, auch nicht im neu gebauten Steckenast östlich Anderten Richtung Sehnde. Auch in der Tunnelstrecke ist kein Seitenstreifen vorgesehen.

Im Feststellungsentwurf Teil A im Punkt 1.2 sowie 4.1 heißt es, dass nach der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) die Entwurfsklasse 3 (EKA3) und damit RQ 25 für freie Strecken anzusetzen ist bzw. zugeordnet wird.

Dem muss widersprochen werden. Es ist kein Autobahn-ähnlicher Ausbaustandard notwendig, die Seitenstreifen sind in dieser Form verzichtbar. Evtl. kommt maximal die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen in Frage, so dass ein Querschnitt von 18-21 Metern ausreichend ist.

Auf Seite 20 wird sogar ein noch breiteres Straßenprofil RQ 31 als Ursprungsentwurf benannt, um dann wegen einer Eingriffsminimierung der Planung mit RQ 25 fortzuführen. Das kann nur als Simulation einer Abwägung gemeint sein. Wörtlich heißt es sogar, dass „der Südschnellweg als Teil des Schnellwegesystems langfristig in die Lage versetzt werden sollte, Umleitungsverkehr der A2 aufzunehmen“

Das ist nicht sachgerecht und entbehrt jeder Grundlage. Der Westschnellweg (B6) insbesondere die Göttinger Straße und die Friedrich-Ebert-Straße führen direkt an Wohnhäusern vorbei und sind nicht in der Lage, Umleitungsverkehr einer Autobahn aufzunehmen. Wir fordern, dass dies ausdrücklich ausgeschlossen wird. Der Ausbau - auch in geringerer Breite - wird auch so schon zu einer Mehrbelastung der genannten Straßen führen.

Der Südschnellweg hat keine Autobahnfunktion, sondern im Wesentlichen eine innerstädtische Tangentialfunktion, um innerstädtische Verkehre um die eigentlichen innerstädtischen Bereiche herum zu führen. Auch in der westlichen und östlichen Fortführung dient der Südschnellweg regionalen Verkehren wie beispielsweise von / nach Springe / Sehnde.

Auch wenn für die in Anspruch genommenen Flächen Ausgleichsmaßnahmen geplant sind, so nimmt durch den Ausbau die Versiegelung zu. In Anbetracht der Tatsache dass die Ressource „Boden“ endlich und nicht vermehrbar ist, sind derartige Ausgleichsmaßnahmen niemals als vollwertiger Ersatz anzusehen.

## **Verkehrsprognose**

Die Herleitung der Verkehrsprognose bleibt im Feststellungsentwurf leider etwas schwammig. Auf Seite 13 werden Verkehrszählungen von 2010 und 2015 genannt, mit einer Summe von 43.000 Kfz. Bis 2030 wird mit einer Steigerung des Kfz-Verkehrs um rund 22% (!) auf 55.000 Kfz auf den westlichen Brücken gerechnet. Auf Seite 24 wird eine Datenberechnung von Juli 2017 mit 45.000 Kfz zitiert, die mit Videoerhebungen verifiziert seien, ebenfalls mit der Prognose für 2030 auf 55.000 Kfz. Auf Seite 125 werden 54.000 genannt. Es wäre hilfreich gewesen, das Zustandekommen dieser notierten Zahlen etwas genauer herzuleiten, bilden sie doch eine wesentliche Grundlage der Planungen.

## **Geschwindigkeit**

### **Tempo wie seit langen Jahren auf 80 kmh begrenzen!**

Auf Seite 142 heißt es, dass die „Haltesichtweiten (...) im gesamten Streckenabschnitt West in beide Fahrtrichtungen bei einer Geschwindigkeit von 100 kmh“ eingehalten werden. Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass hier seit vielen Jahren – auch weit vor der Einschränkung der Brückennutzung über die Hildesheimerstraße - Tempo 80 kmh erlaubt sind. Der Neubau darf nicht dazu führen, dass hier eine 2 km lange Rennstrecke entsteht, was negative Effekte auf Verkehrssicherheit, Lärmbelastung des Umfeldes zur Folge hätte.

Gleichmäßige Geschwindigkeiten aller Kfz führen zu weniger Staus, geringeres Tempo verringert die Unfallwahrscheinlichkeit. Diese Ziele müssen nicht durch breitere Spuren und Seitenstreifen erfüllt werden, sondern schlicht durch Beibehaltung der Tempobegrenzung. Zumal eine Tempoerhöhung auf 100 kmh für gut 2 km bis zum Beginn der westlichen Trogstrecke auch zeitlich überhaupt keinen Sinn macht und zu erhöhten Benzinverbrauch bzw. Schadstoffemissionen führt.

Wir fordern die Beibehaltung der durchgehenden Begrenzung auf 80 kmh.

## **Lärmschutz**

Den Plänen auf Seite 187 ist zu entnehmen, dass nur teilweise Lärmschutzwände vorgesehen sind. Da die Strecke durch ein stark genutztes Naherholungsgebiet führt, regen wir an, auf der gesamten Strecke Lärmschutzwände zu erstellen.

## **Parallele Radverbindung fehlt**

### **Vorschlag: Einseitige Anhängung eines Radweges an das zu erstellende Brückenbauwerk zwischen Mühlenholzweg und Schützenallee**

Bundesweit werden sowohl innerstädtisch als auch zwischen Kommunen, sei es an Bundesstraßen oder Kreisstraßen, Radverkehrinfrastruktur ausgebaut. Es ist Ziel des Bundes, des Landes und auch der Stadt Hannover den Radverkehrsanteil zu stärken. Diese Ziele finden sich in der Planungsrealität dieses Bauvorhabens leider nicht wieder.

Während im Feststellungsentwurf mit einer Steigerung des Kfz-Verkehrs um 22% auf dem Südschnellweg gerechnet wird (s.o.), finden sich bei den Planungen zum Radverkehr in Verbindung mit dem Bauprojekt meist die Begriffe „in bestehender Breite wiederhergestellt“ (S.128ff). Dass bei einer Investition von hunderten Millionen Euro so wenig Brosamen für eine gleichzeitige Verbesserung des Radverkehrs abfallen, ist völlig unverständlich und einer modernen Planung nicht würdig.

Im Planungsdialog wurde bereits über eine parallele Radverbindung in Ost-West-Richtung gesprochen. Eine hochwassersichere Querung der Leineau für den Radverkehr gibt es nicht, bzw. nur in sehr großer Entfernung. Möglich wäre eine einseitige Anhängung neben der Lärmschutzwand an das zu erstellende Brückenbauwerk zwischen Mühlenholzweg und Schützenallee

Die vorhandenen Brücken sollen nun nach 70 Jahren in fast doppelter Breite ersetzt werden. Wann sollte eine Radverbindung gebaut werden, wenn nicht jetzt? Bei einem nächsten Neubau in 70 Jahren? Durch Wegfall der unnötig breiten Seitenstreifen dürfte sich eine einseitige Radwegbrückenanhängung quasi gegenfinanzieren. Böschungsarbeiten, wie im Feststellungsentwurf erwähnt, ließen sich auch von dieser aus erledigen.

### **Unterführung Mühlenholzweg**

Die Unterführung Mühlenholzweg soll in der bestehenden Breite wieder erstellt werden. Um auch hier zukünftige Verkehre mit in die Planung einfließen zu lassen, sollte die Unterführung breiter angelegt werden. Die Strecke ist eine wichtige Radverkehrsverbindung Hemmingen-Hannover und ist für einen Radschnellweg in der Diskussion. Der Neubau der Unterführung sollte eine angemessene Durchlassbreite für diese wichtige Radverkehrsverbindung herstellen, bspw. 4 m Radweg plus 3 m Gehweg.

### **Querung Döhrener Masch**

Der Entfall der Rad-Querung Döhrener Maschpark/Pänner-Schuster-Weg ist nachvollziehbar, unverständlich ist, dass die Querung fast ersatzlos entfällt.

Ein Teil des dort vorhandenen Radverkehrs wird voraussichtlich auf den Radweg im Verlauf der Schützenallee ausweichen, was einen (zusätzlichen) Grund darstellt, dort die Radverkehrsinfrastruktur zu verbreitern (s.u.). Ein anderer Teil des Radverkehrsaufkommens wird auf die beiden Geh- und Radwege Unterführung Leine ausweichen. Wie die Verbreiterung um 20cm (!) östlich und 100cm westlich einen Entfall von 400cm ausgleichen sollen, erschließt sich uns schon rein mathematisch nicht.

Hier zeigt sich das Missverhältnis der Planung zwischen der Kfz-Planung auf Zuwachs einerseits und der Nicht-Planung des Geh- und Radverkehrs auf Zuwachs andererseits besonders.

### **Schützenallee**

Die Schützenallee ist Teil der Radverbindung Laatzen – Hannover, auch diese Strecke ist seit vielen Jahren als Radschnellweg in der Diskussion. Durch den Neubau und die Schaffung der neuen ebenerdigen Kfz-Ost-West-Verbindung kommt es zu längeren Wartezeiten der Rad-Nord-Süd-Verbindung. Im Zuge des Neubaus sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, diese Rad-Nord-Südverbindung nicht nur im Bestand zu erhalten, sondern auf zukünftige Verkehre mit entsprechender Breite auszulegen. Der derzeitige Radweg auf der westlichen Seite sollte so einer breiten gradlinigen Führung weichen, anstatt dass dort wieder eine schmale Verschwenkung angelegt wird.

### **Willmerstraße**

Die Radwege in der Willmerstraße müssen genauso wie die Kfz-Fahrbahn asphaltiert werden.

Auch die Einmündung Heuerstraße sollte aufgepflastert werden.

Aus den Unterlagen nicht eindeutig zu erkennen, RadfahrerInnen aus der Landwehrstraße sollten die Ampel zur Überquerung der Willmerstraße gut erreichen können, um nach der Überquerung nach Norden in Richtung Maschsee weiter fahren zu können.

Die Fahrradfurt am Knoten Hildesheimer Straße sollte breiter geplant werden, z.B. 2,80m, wie die Radwegbreite in der Willmerstraße.

Beispiele aus Nijmegen, Niederlande

Fotos: Ralf Strobach, BIU

