

## **Dr. Rudolf Menke**

An die  
Region Hannover  
Fachbereich Bauen  
Herrn Todtenhausen (63.01)  
Höltyst. 17  
30171 Hannover

17. Mai 2020

### Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren Südschnellweg Hannover

Sehr geehrter Herr Todtenhausen, sehr geehrte Damen und Herren!

Durch den geplanten Ausbau des Südschnellwegs sehe ich mich stark betroffen: Ich nutze den fraglichen Raum in der südlichen Leineau vom Maschsee über die Ricklinger zur Döhrener Masch sehr häufig und gerne zum Spazieren gehen und wandern sowie zum Radeln; im Sommer gerne auch die dortigen Badegelegenheiten.

Gegen den geplanten Ausbau der B 3/B 6 /B 65 im Abschnitt westlicher Tunnelmund in Döhren bis Landwehrkreisel lege ich Einspruch ein. Ich fordere, dass der Straßenquerschnitt 14,5 Metern auch im Zuge der Erneuerung und beim Bau der Brücken in der Leinemasch beibehalten wird. Die Lärmschutzwände sind möglichst in diesem Querschnitt unterzubringen. Dabei verweise ich auf die heutige Fahrbahnbreite von 12,5 Metern auf der Brücke über die Hildesheimer Straße: Wenn im Verlauf der Straße von Döhren Richtung Landwehrkreisel dieser oder ein ähnlicher Querschnitt ohne Erweiterung des Damms angewendet wird, kann der Lärmschutz in der vorhandenen Dammbreite untergebracht werden. Entscheidend ist, dass die Vegetation im Bereich des Damms erhalten bleibt.

#### **Begründung:**

60 Jahre lang ist der MIV auf der heutigen 12,5 bis 14,5 m breiten Fahrbahn relativ problemlos abgeflossen. Wenn überhaupt Staus aufgetreten sind, war dies (geschätzt) zu 90 % an den Knotenpunkten, insbesondere im Zulauf auf den Landwehrkreisel. Die Staus vor dem Landwehrkreisel und auch an der Hildesheimer Straße wird der Ausbau noch weiter verschärfen (siehe unten / Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover).

Vom Messeschnellweg bis zum Ende der Ortsumgehung (OU) Empelde ist der gesamte Straßenverlauf heute nicht mit Standspuren versehen, selbst die relativ neue OU Empelde nicht. Es ist schwer nachvollziehbar, warum zukünftig Standspuren unabdingbar sein sollen. Das für eine solch zweifelhafte Maßnahme mit relativ geringem gesellschaftlichem Nutzen im städtischen Raum hochwertige Natur- und Erholungslandschaft in Anspruch genommen werden soll, erscheint mir unverantwortlich. Die Abwägung des Antragstellers zwischen den Belangen des Autoverkehrs einerseits und denen des Boden-, Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Naherholung andererseits betrachte ich in diesem entscheidenden Punkt als grob fehlerhaft.

Wir leben in **Zeiten des Klimanotstands (Beschluss des EU-Parlaments vom 28. Mai 2019)**. Der Bund, das Land und die Kommunen verfolgen die Absicht, den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie Bahnen und Busse zu stärken und den MIV aus Klimaschutzgründen zu reduzieren. In dieser Situation empfinde ich es als **völlig falsches Signal**, die Fahrbahnbreite einer Straße, die 60 Jahre lang völlig ausreichend war, zu Lasten von Natur, Landschaft, Bodenschutz und Naherholung **ohne Not fast auf die doppelte Breite zu bringen**, nur weil ein seit Gründung der Bundesrepublik bekanntermaßen sehr autofreundliches Bundesverkehrsministerium sich erneut eine flächenfressende Straßenbauorientierung gegeben hat. Vielmehr verlangt die Klima- und Verkehrswende nach 70 Jahren gigantischem Straßenausbau - auch aus fiskalischen Gründen (langjährige Sparzwänge in Folge der CORONA-Pandemie!) - nunmehr ein Moratorium und Beenden des Straßenneu- und ausbaus für den KFZ-Verkehr (MIV) und ein schnellstmögliches Hochfahren der Investitionen in die Netze für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes. Ich verweise in diesem Zusammenhang zum Vergleich auf die kürzestfristige immense Mittelbereitstellung und staatliche Eingriffstiefe zur Eindämmung der Corona-Krise und die bisher extrem zögerliche Reaktion auf die Klimakrise, insbesondere gerade im Verkehrsbereich!

In dieser historischen Situation des Klimanotstands und der unbestritten notwendigen Verkehrswende erscheint es als Provokation, dass die Straßenplaner in ihren Planunterlagen von einem weiteren Anwachsen des MIV auf dem Südschnellweg von heute 45 000 KFZ/Tag auf 55 000 KFZ/Tag in 2030 ausgehen. Es sei denn, die Straßenplaner antizipieren den Tatbestand, dass eine breitere, komfortablere Straße (höherer „Level of Standard“) in der Tat zugleich heißt: Es wird noch mehr statt weniger Autoverkehr induziert (angelockt). Wenn dies die Begründung für die Annahme des höheren Verkehrsaufkommens sein sollte, wäre wegen der erforderlichen Klimaschutzmaßnahmen allein dies, die MIV-anlockende Wirkung der komfortabel ausgebauten Straße, schon ein ausreichender Grund, die Straßenerweiterung zu untersagen. Ich teile die Einschätzung der Landeshauptstadt Hannover, dass durch den Ausbau des Südschnellwegs die Staubildung im Bereich Landwehrkreisel – Ricklinger Kreisel - Friedrich-Ebert-Straße verstärkt wird: Ein wichtiger Grund, einen Ausbau des Südschnellwegs zu unterlassen. (Drs. 0938/2020 Anlage 1 der LHH Hannover).

Eine breitere Straße heißt auch: Es wird – zum Teil ungeachtet der Geschwindigkeitsregelung - schneller gefahren und gibt damit eher mehr und schwerere Unfälle. Die von den Antragstellern auch für die freie Strecke behauptete höhere Sicherheit bezweifle ich daher. Der einzige Punkt, an dem ich einen Sicherheitsgewinn sehe, ist die Ausfahrt aus dem Tunnel Döhren Richtung Westen (Landwehrkreisel): Die entsprechende Auffahrt ist heute sehr unübersichtlich. Diese Gefahrenstelle sollte durch eine örtliche deutliche Geschwindigkeitssenkung und/oder durch bauliche Maßnahmen auf jenen Flächen beseitigt werden, die ohne Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz verfügbar sind.

Die Straße liegt nur 3 KM von der City von Hannover entfernt. Sie ist Teil eines städtischen Tangentensystems, das aufgrund seiner zentralen Lage für hohe MIV-Verkehrsmengen geeignet sein soll („**Hochleistungsstraße**“); genau diese Funktion hat der Südschnellweg 60 Jahre lang mindestens befriedigend erfüllt. Der über die Straße fließende MIV ist zu über 90 % Nah- und Regionalverkehr mit Reiseweiten maximal im Bereich von 50 KM, für den kein besonderer Komfortanspruch erhoben werden kann: Die heute vorhandene Fahrbahnbreite ist für den Zweck dieser Straße sachgerecht und angemessen.

Aufgrund seiner Lage in der Stadt darf die Straße dagegen keinesfalls zu einer „**Stadtautobahn**“ mit ihrem **enormen Flächenfraß** ausgebaut werden, wie mit dem vorliegenden Plan beabsichtigt: Die vorgesehene Fahrbahnbreite von 25 m (sogenannter Regelquerschnitt RQ 25 der Straßenbauorientierung) liegt nur 4 Meter unter der Breite einer regulären Autobahn (RQ 29).

## **Die Straßenbauer wollen uns also eine (Fast-) Autobahn durch unsere schöne Leineaue bauen!**

Wenn die Sicherheit des vorhandenen Querschnitts als unzureichend angesehen werden sollte, empfehle ich, die **zulässige Höchstgeschwindigkeit** zu reduzieren und damit zugleich einen **Beitrag zum Klimaschutz** zu leisten. Dies entspricht dem Charakter einer innerregionalen Hochleistungsstraße. Ergänzend rege ich an, in beiden Fahrtrichtungen dauerhaft eine Geschwindigkeitsüberwachung mit „**Section Control**“ zu installieren: Ich bin überzeugt, dass die Straße damit zu einer der sichersten in der gesamten Region Hannover wird.

Ich rege in dieser Zeit der dringend notwendigen Verkehrswende an, anstatt eines weiteren Ausbaus der Straßentangenten verstärkt über die Chancen für einen Ausbau tangentialer Schienenverbindungen (S-Bahn oder Stadtbahn) nachzudenken.

### **Zum Verfahren:**

Ich empfehle, das Planfeststellungsverfahren zu teilen:

Das Verfahren für den Teil „Straßentunnel Döhren“ wird fortgeführt. Die Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Tunnelbau sollen minimiert werden, was leichter fallen wird, wenn auch der Straßenquerschnitt im Tunnel gegenüber der gegenwärtigen Planung deutlich reduziert wird.

Der Teil der oberirdischen freien Strecke westlich und östlich des Tunnelmundes (excl. Ein- und Ausfädelungsbereiche vom / zum Tunnel)) wird abgetrennt. Ich beantrage, dass die Planfeststellungsbehörde die Planungen für diese oberirdischen Streckenabschnitte ablehnt.

Ich rege an, dass die Planfeststellungsbehörde – wenn möglich – darauf hinwirkt, dass der Straßenbaulastträger auf dem Südschnellweg westlich und östlich von Döhren Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen vom Typ „Section Control“ nach dem Vorbild der Anlage bei Gleidingen / B 6 installiert.

*MIV: Motorisierter Individualverkehr*

