

Herrn Todtenhausen

Region Hannover

Team 63.01 Baurecht und Fachaufsicht

Höltyst. 17

30171 Hannover

18. Mai 2020

### **Stellungnahme zur Planfeststellung für die B 3 Südschnellweg Hannover**

Sehr geehrter Herr Todtenhausen,

der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Region Hannover nimmt wie folgt Stellung zum Verfahren.

Erstens unterstützen wir ausdrücklich die Forderungen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) Region Hannover e.V. vom 22.04.2020 nach Verbesserungen für den Radverkehr gegenüber der aktuellen Planung.

Dies betrifft insbesondere

- Die Berücksichtigung der wichtigen Radroute zwischen Hannover und Hemmingen (potentieller Radschnellweg) beim Neubau der Unterführung des Mühlenholzwegs.
- Die Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf der Westseite der Schützenallee im Bereich des Knotenpunktes mit der Schnellwegabfahrt. Dies ist im Hinblick auf die sehr konkrete Planung für einen Radschnellweg zwischen Hannover und Laatzen erforderlich. Die vorhandene Breite ist schon jetzt für einen Zwei-Richtungs-Verkehr nicht ausreichend. Hinzu kommt, dass der Wegfall der Unterführung im Zuge der "Döhrener Masch" erwarten lässt, dass ein Teil des verdrängten Radverkehrs auf die Schützenallee ausweicht.
- Den Neubau eines hochwassersicheren Radwegs zwischen Döhren und Ricklingen, angelehnt an den Südschnellweg. Der Neubau des Südschnellwegs stellt für die kommenden Jahrzehnte eine einmalige Gelegenheit dar, diese Verbindung herzustellen. Angesichts der enormen Investitionen, die für die Neuerrichtung des Südschnellwegs erforderlich sind, erscheinen die Mehraufwendungen, die ein solcher Radweg erfordert, eher marginal. Die Inanspruchnahme von Bundesmitteln zur Förderung des Radverkehrs, die in erheblichem Umfang bereit stehen, siehe z.B. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html> sollte dringend versucht werden.

Zweitens unterstützen wir die Stellungnahme von Herrn Dr. Rudolf Menke, Posener Straße 6, 30659 Hannover, insbesondere seine zentrale Forderung, den Straßenquerschnitt von 14,5 Metern auch im Zuge der Erneuerung und beim Bau der Brücken in der Leinemasch beizubehalten und die Lärmschutzwände möglichst in diesem Querschnitt unterzubringen. Die Flächeninanspruchnahme der Trassenverbreiterung im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Leineaue ist aus unserer Sicht zu hoch.

Darüber hinaus sind wir der Auffassung, dass die Erneuerung des Südschnellweges keine höheren Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs ermöglichen und dem Wachstum des Verkehrs nicht Vorschub leisten darf. Beides wäre sowohl im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als auch in Bezug auf den Klimaschutz kontraproduktiv. Die für 2030 prognostizierte Zunahme der Verkehrsstärke auf dem Südschnellweg lässt eine unverträgliche Mehrbelastung auf der zulaufenden B6 (Westschnellweg), insbesondere auf dem Straßenzug Göttinger Straße - Friedrich-Ebert-Straße durch die Wohngebiete in Hannover-Linden und Hannover-Ricklingen erwarten. Dort ist das Wohnumfeld in ähnlichem Maße durch die Bundesstraße belastet wie es heute in Döhren der Fall ist.

Einen autobahnähnlicher Ausbau des Südschnellwegs, der höhere Geschwindigkeiten ermöglicht, halten wir auch für kontraproduktiv in Bezug auf den Verkehrsentwicklungsplan Pro Klima und den Nahverkehrspan der Region Hannover. Der Ausbau steht in Konkurrenz u.A. zu den S-Bahn-Linien S1, S2 und S5, deren Strecken in etwa parallel zur Bundesstraße B217 und in weiterem Sinne auch zur B65 verlaufen, die beides Verlängerungen des Südschnellwegs darstellen. Für die genannten S-Bahn-Linien plant die Region Hannover den Neubau des S-Bahn-Haltespunktes, der eine Verknüpfung zur Stadtbahn herstellen und dadurch tangentielle Verkehrsbeziehungen im öffentlichen Nahverkehr erheblich verbessern wird. Diese Verbesserung des ÖPNV darf nicht durch bessere Bedingungen für den Kfz-Verkehr entwertet werden.

Ungeachtet dieser Bedenken begrüßen wir außerordentlich, dass durch die gewählte Tunnellösung im östlichen Abschnitt die Reparatur eines städtebaulichen Sündenfalls der Vergangenheit umgesetzt wird. Dies bedingt Mehrkosten im Vergleich zu anderen Varianten, die aber mangels stadtverträglicher Alternativen absolut gerechtfertigt sind.

Wichtig wäre aus unserer Sicht ferner eine Gestaltung des Knotenpunktes Hildesheimer Straße/Willmerstraße/Südschnellweg, die auch bei den hohen Kfz-Verkehrsstärken möglichst attraktive Bedingungen für Fußgänger und Radverkehr ermöglicht, u.a. im Hinblick auf die Nahversorgung durch den benachbarten Einzelhandel nördlich des Schnellwegs und die fußläufige Erreichbarkeit des künftigen S-Bahn-Haltespunktes Waldhausen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Schwartz (Arbeitskreis Verkehr)

Manfred Fiedler (Vorstand)