Landeshauptstadt Hannover

An den Stadtbezirksrat Ricklingen (zur Kenntnis)

Antwort
Nr. 15-0188/2021 F1
Anzahl der Anlagen 0
Zu TOP 6.3.2.

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage Verfahrensstand Planfeststellung Südschnellweg Sitzung des Stadtbezirksrates Ricklingen am 11.02.2021 TOP 6.3.2.

Für die geplante Grunderneuerung des Südschnellweges ist eine deutliche Verbreiterung für die Einrichtung von Standstreifen vorgesehen. Damit geht eine erhebliche Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes Ricklinger Masch sowie der dort ansässigen Vereine und für die Flächen des Freibades Aegir einher. Die Verwaltung hat die umfangreichen Unterlagen erst wenige Tage für der Sitzung bereitgestellt und den Bezirksrat überrumpelt. Wir möchten einerseits sicherstellen, dass die Tunnellösung in Döhren schnellstmöglich umgesetzt wird. Gleichzeitig haben wir nach wie vor große Bedenken insbesondere hinsichtlich der Auswirkungen des Projektes auf die Lebensqualität sowie die Umweltauswirkungen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wie ist der Stand des Planfeststellungsverfahrens?
2. Besteht in rechtlicher und sachlicher Hinsicht die Möglichkeit, das Planfeststellungsverfahren aufzuteilen, so dass mit dem Tunnelbau begonnen werden kann und angemessene Zeit für die Prüfung und Diskussion über den Südschnellweg bleibt?

Antwort der NLSTBV

Die Anfrage wurde zur Stellungnahme an die Niedersächsische Landesbehörde (NLSTBV) für Straßenbau und Verkehr zur Beantwortung weitergeleitet. Die NLSTBV teilt mit:

Zu 1: „Für das Projekt B3I Südschnellweg wurde das Anhörungsverfahren nach § 17 a FStrG und § 73 VwVfG am 19.12.2019 beantragt. Das Planfeststellungsverfahren wurde mit öffentlicher Bekanntmachung am 20.02.2020 eingeleitet. Die Antragsunterlage wurde vom 6. März 2020 bis 18.05.2020 (Verlängerung der Auslegungsfrist aufgrund der COVID 19 Pandemie) öffentlich ausgelegt. Die Erörterungstermine fanden am 26.10. und 31.10.2020 statt. Seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird mit einem Planfeststellungsbeschluss für Mitte diesen Jahres gerechnet.

Zu 2: Östlicher und westlicher Projektbereich sind untrennbar miteinander verbunden. Unter anderem dienen die Aushubmassen aus der Tunnelbaustelle unmittelbar der Dammverbreiterung in den Leineauen. Im Falle einer zeitlichen Trennung des Gesamtprojekts in einen Ost- und Westteil wäre der gesamte Tunnelaushub abzutransportieren oder geeignete Zwischenlagerflächen zu suchen und planrechtlich abzusichern. Für die Dammverbreiterung wären bei einer späteren Realisierung des Westteils zusätzliche Massen wieder anzufahren. Insgesamt wären mehr als 100.000 m³ Bodenmaterial zusätzlich ab- und wieder anzufahren, da Zwischenlagerflächen im direkten Projektbereich in diesem Umfang nicht zur Verfügung stehen. Damit wären ca. 25.000 zusätzliche LKW Fahrten außerhalb des Baustellenbereiches und in der Folge eine erhebliche Mehrbelastung der Umwelt sowie der an den Transportrouten Anliegenden verbunden. Auch unter Berücksichtigung des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sowie wirtschaftlichen Erwägungen stellt dies keine vorzugswürdige Lösung dar. Allein dieser Aspekt würde zu einer erheblichen Anpassung der Antragsunterlagen und damit zu einem Neubeginn des Planfeststellungsverfahrens mit entsprechenden zeitlichen Konsequenzen führen.

Unabhängig davon sind von den 8 im Projektbereich befindlichen Brückenbauwerken 4 nicht mehr ausreichend tragfähig und kurzfristig zu ersetzen. Hierzu zählen neben dem Bauwerk über die Hildesheimer Straße mit einer Restnutzungsdauer bis Ende 2023 die Bauwerke über die Leine und Leineflutmulde mit einer Restnutzungsdauer bis Ende 2024. Aufgrund der begrenzten Restnutzungsdauer auch der Gewässerbrücken muss die Herstellung der ersten Teilbauwerke im westlichen Projektbereich zeitgleich mit dem Bau des Provisoriums im östlichen Projektabschnitt beginnen. Eine verfahrensrechtliche Abtrennung und Zurückstellung des westlichen Projektbereichs würde dazu führen, dass der Schnellweg gesperrt werden müsste, sobald die Restnutzungsdauer der Gewässerbrücken erreicht ist.

Eine Trennung der Verfahren würde darüber hinaus eine vollständige Anpassung sämtlicher Antragsunterlagen, einschließlich der Anpassung der Fachgutachten bedeuten. Das Planfeststellungsverfahren auch für den östlichen Bereich mit dem Tunnel wäre neu zu beginnen und würde damit mindestens zwei Jahre zeitlich verzögert werden. Eine Verfahrenstrennung führt demnach zu einer Überschreitung der Restnutzungsdauern sämtlicher kritischer Bauwerke im Projektabschnitt mit der Folge von erheblichen zusätzlichen (Ausweich-) Verkehren in den Ortslagen Koldingen, Hemmingen, dem Döhrener Quartier und der Innenstadt Hannovers, da eine Aufrechterhaltung des Verkehres auf dem Südschnellweg nicht gegeben wäre.

Grundsätzlich ist in Bezug auf das Gesamtprojekt darauf hinzuweisen, dass der durch den Verkehrslärm bereits heute vorbelastete Bereich des Südschnellweges insbesondere auch im Bereich des Ricklinger Holzes durch Lärmschutzmaßnahmen in Verbindung mit Irritations- und Kollisionsschutzwänden deutlich entlastet wird. Damit tritt im Naherholungsgebiet einschließlich des Freibades Ricklingen auch unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsentwicklung eine Verbesserung der gesamten Immissionssituation gegenüber den gegenwärtigen Bedingungen ein.
Durch raschwüchsige Pioniergehölze, z. B. Pappeln, Birken und Weiden, wird der Südschnellweg zeitnah wieder in das Landschaftsbild eingepasst.

Insgesamt werden durch das zugehörige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept sämtliche Eingriffe bilanziert und vollumfänglich kompensiert.“

NLSTBV
Hannover / 23.02.2021