

Vorabauszug (Entwurf)

Tagesordnungspunkt 1:

Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zu den bisherigen Zwischenergebnissen des Runden Tisches „Südschnellweg“

Der **Ausschuss** verzichtet auf die Beschlussfassung über den Antrag auf Unterrichtung. Die Landesregierung hatte parallel zu dem Unterrichtungswunsch der Fraktion der CDU angeboten, heute über die Zwischenergebnisse des Runden Tisches „Südschnellweg“ zu unterrichten, und ist insofern in der Lage, den Ausschuss schon in dieser Sitzung zu unterrichten.

Unterrichtung

Nach einleitenden Worten von MR **Wagner** (MW) trägt Präsident **Oehlmann** (NLStBV) Folgendes vor:

(Schaubild 1 - Entree)

Es handelt sich bei dem Südschnellweg um eines der wichtigsten Projekte, das wir im Bereich Hannover und sogar niedersachsenweit begleiten. Das Problem besteht darin, dass die Straßenführung wesentlich über Brücken erfolgt. Die Brücken stammen aus den 50-er, 60er- und vornehmlich 70er-Jahren und sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, die seinerzeit nicht angedacht war, komplett ersatzungsbedürftig.

(Schaubild 2 - Ausgangslage ...)

Die Brücke, die sich in einem kritischen Zustand befindet, führt über die Hildesheimer Straße. Sie ist auf diesem Schaubild mit einer gelben Ellipse markiert. Es handelt sich um den Bereich von Döhren bis zum Ricklinger Kreisel, die Strecke führt auch durch die Leinemasch. Der eine oder andere wird schon gehört haben, dass es nicht nur Befürworter dieses Projekts gibt. Das liegt an diesem Bereich, durch den die Strecke führt.

(Schaubild 3 - Verkehrsbedeutung)

Welche Bedeutung haben die Schnellwege für Hannover? Hannover verfügt über ein Schnellwegesystem, das mit den Autobahnen korrespondiert, sodass eine Umfahrung der gesamten Stadt und des gesamten Stadtbezirkes möglich ist. Der Vorteil dieser Verkehrsführung liegt ganz klar darin, dass Verkehre aus den Wohnquartieren und der Innenstadt herausgezogen werden und insbesondere Schwerlastverkehr sich nicht den Weg durch die Stadt suchen muss.

Aus der Grafik sind die unterschiedlichen Verkehrsbelastungen zu ersehen. Es sind bis zu 60 000 Fahrzeuge in unterschiedlichen Bereichen der Schnellwege zu verzeichnen. Der Schnellweg wird in der Regel von 50 000 Fahrzeugen pro Tag befahren.

(Schaubild 4 - Planungsprozess)

Der Planungsprozess hat 2015 mit einem Ideenwettbewerb begonnen. Anschließend erfolgte der Entscheidungsprozess. Im Jahre 2017 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßen-

Vorabauszug (Entwurf)

bau und Verkehr in die Vorplanung gegangen. Vorplanung bedeutet in diesem Fall, dass Varianten entwickelt werden und die Planfeststellung und schlussendlich die endgültige Trassenführung festgelegt und vorbereitet wird.

Das Planfeststellungsverfahren erfolgte von 2019 bis 2021. Danach wurden die Handlungen konkreter. Ab 2020 wurde auf der vorliegenden Variante die Bauausführung mit detaillierten Plänen ausgearbeitet bis zu dem Punkt, an dem wir heute stehen. Deswegen wird die kommende Woche für den weiteren Verlauf sehr spannend sein.

(Schaubild 5 - Dialog- und Beteiligungsprozess)

Es ist mir wichtig, Folgendes anzumerken: In den Medien ist häufig zu lesen, dass die Bürgerinnen und Bürger von der Trassenführung usw. überrascht worden seien. Ich kann dazu nur sagen, dass wir ab 2015 mit einem Planungstisch begonnen haben, um transparent zu informieren. Alle betroffenen Bezirksräte und alle Interessengruppen, die in irgendeiner Form dazu bereit waren, haben an diesem Planungstisch teilgenommen bzw. waren dazu eingeladen. Dieser Planungstisch hat regelmäßig getagt. Schlussendlich haben wir versucht, darüber die notwendige Transparenz herzustellen. Wir waren mit unterschiedlichen Info-Märkten usw. in den betroffenen Regionen unterwegs und haben damit versucht, frühzeitig über dieses Projekt zu informieren.

(Schaubild 6 - Bauablauf)

Das Projekt ist relativ langfristig angelegt. Der Grund dafür ist, dass der Bau relativ kompliziert ist. Es wird mitten in der Stadt gebaut. Es wird ein Tunnelbauwerk gebaut. Es sind eine quer liegende U-Bahnführung und diverse Leitungen, die in diesem städtischen Bereich liegen, zu beachten. Auch Wasserberührung ist gegeben; die Leine und die Kiesteiche sind nicht weit entfernt gelegen. Infolgedessen ist dieses Projekt auch von der Bautaktung her eine Herausforderung, der wir uns aber gerne stellen.

Es ist noch wichtig zu wissen, dass wir unter dem sogenannten rollenden Rad bauen. das heißt die Straße wird die ganze Zeit einspurig offengehalten werden. Deswegen beginnen wir jetzt als Erstes mit dem Erstellen einer Ersatzbrücke. Das ist der Bereich, der in Döhren später den Tunnel umfasst; denn wir müssen die alte Brücke, die eine Haltbarkeit nur noch bis maximal Ende nächsten Jahres hat, sperren und danach abreißen. Der Verkehr soll aber weitergeführt werden, damit es nicht zu den vorhin beschriebenen Komplikationen kommt, dass sich Verkehre den Weg durch die Innenstadt suchen.

Wir hoffen, dass der Bauprozess nicht durch allerlei Widrigkeiten verlängert oder verzögert wird. Wer Erfahrungen mit dem Thema Bau hat, der weiß, dass das eine spannende Sache ist, die sich gelegentlich dynamisch entwickelt. Vor einem Bau kann man viel planen und überlegen, kann aber nicht sicher sein, dass alles zu 100 % so umgesetzt wird, wie geplant worden ist. Aber diese Klippen werden wir schon überwinden.

(Schaubild 7 - Positive Effekte)

Was wird sich durch den Bau verbessern? Der Straßenquerschnitt wird etwas vergrößert. Diese Änderung wurde in der Öffentlichkeit kritisch angemerkt. Die Vergrößerung des Straßenquerschnitts hat folgenden Hintergrund: Die heutigen Fahrzeugmodelle haben andere Maße als die Fahrzeugmodelle in den 50-ern, 60-ern und 70-ern. Infolgedessen sind auch die Standardstra-

Vorabauszug (Entwurf)

ßenbreiten verändert worden. Wer den Südschnellweg heute befährt, bemerkt, dass die Fahrspuren sehr eng sind und es keinen Mittelstreifen und vor allen Dingen keinen Standstreifen gibt. Der Standstreifen ist wichtig bei Unfall- und anderen kritischen Situationen. Eine Rettungsgasse kann bei starkem Verkehr auf dem Südschnellweg jetzt nicht gebildet werden. Das bedeutet, dass die Rettungskräfte dann immer einen Riesenumweg machen müssen und nur sozusagen rückwärtig über eine Anschlussstelle zu einer Unfallstelle gelangen können. Das kostet im Ernstfall Zeit und riskiert Menschenleben. Im vergangenen Jahr ereignete sich auf dem Südschnellweg ein schwerer Motorradunfall, in dessen Folge genau das Geschilderte passiert ist: Sofortiger Stau, das heißt, die Rettungskräfte kamen auf der vorgeschriebenen Fahrbahnrichtung nicht durch und mussten eine Umfahrungsaktion starten. Glücklicherweise war kein Feuer im Spiel. Deshalb war die Zeitverzögerung für den Verunfallten nicht so kritisch. Hätten andere Unfallszenarien eine Rolle gespielt, hätte es ein Riesenproblem gegeben.

Wir verbessern den Lärmschutz, indem wir die Lärmschutzwände an der Trasse fast durchgängig neu führen. Wir bauen und richten auch die Brücken auf die neue HQ₁₀₀¹ Hochwasserlinie ein, also setzen das ganze Bauwerk ein Stück weit höher und werden damit auch die Durchlassräume der Brücken vergrößern. Erinnern Sie sich bitte an die Katastrophe im Ahrtal. Dort waren relativ viele kleine Brücken mit sehr kleinen Brücken entlang der Ahr gelegen. Mit steigendem Wasserstand und steigendem Impact haben diese Brücken ihre Funktion versagt, weil die Durchlässe relativ schnell durch Treibgut usw. zugesetzt wurden, sodass Brückendurchlässe wie Staumauern wirkten. Es kam zu diesen extremen Schäden, weil das Wasser nicht abfließen konnte, aufgestaut wurde und dann mit größerer Macht jeweils von Brücke zu Brücke geflossen ist. Das wollen wir bei der Ihnen heute vorgestellten Planung verbessern.

(Schaubild 8 - Anlass - Runder Tisch „Südschnellweg“)

MR **Wagner** (MW) führt hierzu ergänzend aus:

Minister Lies hatte kurz nach Übernahme der Amtsgeschäfte als Wirtschaftsminister mit Vertretern aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern, aber auch mit den Demonstrierenden im Baum-Camp Kontakt aufgenommen und sie für den 17. November 2022 zu dem Runden Tisch eingeladen. Wir haben diesen Runden Tisch im Großen Sitzungssaal des Finanzministeriums sehr kurzfristig organisieren können. Fast alle, die eingeladen waren, sind der Einladung gefolgt. Fast 50 Befürworter und Gegner waren anwesend. An dem Runden Tisch wurden die Argumente ausgetauscht. Im Prinzip ist das Ziel, nach Möglichkeiten zu suchen, den Eingriff in die Leinemasch im Rahmen dessen, was planerisch noch möglich ist und ohne das Projekt zu verzögern, zu verringern. Das ist eine sehr herausfordernde Aufgabenstellung. Es ist wichtig, dass Befürworter und Gegner zu Wort kommen und ihre Argumente vortragen können und im Anschluss Gespräche mit dem Bund geführt werden können, um mit ihm, demjenigen, der bundesweit die Standards für Straßen setzt, im Rahmen dessen, was möglich ist, auszuloten, was wir insbesondere in Bezug auf den Westteil des Schnellweges noch optimieren können, ohne in Zeitverzögerung zu kommen.

¹ Wikipedia: HW100 = Wasserstand bei einem 100-jährlichen Hochwasser oder Abflussmenge (auch 100-jährlicher Abfluss, kurz HQ100 genannt) eines Gewässers, die im statistischen Mittel einmal alle 100 Jahre erreicht oder überschritten wird.

Vorabauszug (Entwurf)

Das Wichtigste ist, im Dialog zu bleiben und Eskalationen zu vermeiden. Letztendlich sind nur im Dialog überhaupt noch Wege zu finden, um vernünftig miteinander an der Sache weiterzuarbeiten zu können.

Befürwortern und Gegnern war während des Gespräches am Runden Tisch klar, dass die Maßnahmen im östlichen Teil - das Behelfsbauwerk und der Tunnel - unumstritten sind. Daher wurde auch die Festlegung getroffen, dass zunächst nur in diesem Bereich Bauarbeiten erfolgen, damit noch ein Zeitraum für einen Dialog über die im Westteil geplanten Maßnahmen besteht und mit dem Bund ausgelotet werden kann, welche Optimierungsmöglichkeiten in dem Bereich und auch mit Blick auf das übrige Schnellwegesystem, das in den nächsten Jahren noch Planungsarbeiten unterzogen werden muss, möglich sind.

Einigkeit besteht, wie gesagt, in Bezug auf die Notwendigkeit des Tunnels und der Behelfsbrücke. Ein großer Dissens besteht immer noch über die vorgesehene Breite des Südschnellweges im Bereich der Leinemasch. Der Südschnellweg ist regelkonform geplant. Es handelt sich dabei schon um eine Kompromisslösung. Eigentlich müsste die Trasse einen Regelquerschnitt RQ31 aufweisen. Diesen Querschnitt hatten wir dem Bund vorgeschlagen. Wir haben uns mit dem Bund im Planungsprozess auf den RQ25 geeinigt. Das ist ein Regelquerschnitt, der aus Sicherheitsgründen möglich ist und aus Sicht des Bundes aus Sicherheitsgründen gebraucht wird.

Am 22. Dezember 2022 wird beim Bund ein Gespräch mit zwei oder drei Gegnern und zwei oder drei Befürwortern des Projektes stattfinden. Vertreten sein wird das Verkehrsministerium des Landes, die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie das Bundesverkehrsministerium. In dieser Runde soll noch einmal geprüft werden, was vonseiten des Bundes veränderbar ist, ohne das Projekt insgesamt und dessen Zeitablauf zu gefährden.

Präsident **Oehlmann** (NLStBV) merkt hierzu an:

Bei den Breiten, die schlussendlich in der Planfeststellung festgeschrieben sind und nach Überprüfung des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg bestätigt worden sind, handelt es sich bereits um reduzierte Breiten. Wir sind mit einem Querschnitt von 31 m gestartet und sind jetzt bei 25 m angelangt; das ist ein deutlicher Unterschied.

Das Problem ist, dass sehr orthodox um den Bereich der Standstreifen gekämpft wird. Die Standstreifen an jeder Seite der Straße sind 2,5 m breit. Standstreifen dieser Breite sind allerdings ein Sicherheitserfordernis - wie das Oberverwaltungsgericht im Rahmen seiner Eilentscheidung sehr klar ausgeführt hat -, auf das wir bei der Planung und schon gar nicht bei der Realisierung hätten verzichten dürfen, weil ein Verzicht auf diese Standstreifen schlichtweg rechtswidrig ist.

Der Fairness halber muss ich aber hinzufügen, dass es Alternativen gibt. So könnte mit sogenannten Nothaltebuchten gearbeitet werden. Das Maß aller Dinge für die Entscheidung, wann welches System zum Tragen kommt, ist allerdings die Verkehrsmenge. Da die Verkehrsmenge, die den Südschnellweg täglich passiert, konstant bei rund 50 000 Fahrzeuge liegt, gab es auch vonseiten des Bundesministeriums keine Chance für uns, irgendeinen anderen Kompromiss - beispielsweise einen anderen Querschnitt - zu realisieren. Ich freue mich aber sehr, dass insbesondere Herr Minister Lies jetzt dennoch beginnt, diese von sehr starken Emotionen und auch leichter Aggression begleitete Entwicklung zu entspannen, indem er mit diesem Runden Tisch nach Alternativen sucht.

Vorabauszug (Entwurf)

Für die Landesbehörde kann ich erklären: Wir bauen für die Bürgerinnen und Bürger und wollen möglichst Szenarien vermeiden, dass es zu größere Auseinandersetzungen zwischen Demonstrantinnen und Demonstranten und der Polizei kommt. Deswegen ist es auch richtig, dass wir im ersten Schritt nur die Flächen roden, die wir für die Ersatzbrücke benötigen. Die Ersatzbrücke wird aus einer Stahlkonstruktion bestehen. Sie wird, wie ich eingangs erklärt habe, die alte Brücke über die Hildesheimer Straße, die ihren Dienst versagt, ersetzen, damit der Verkehr weiterhin fließen kann.

Diese Maßnahme wiederum ist die Voraussetzung dafür, dass wir den Tunnel in Döhren bauen können. Ich möchte darauf hinweisen, dass es im gesamten Bundesgebiet einmalig ist, dass ein solches Tunnelbauwerk, das nicht durch die Topografie notwendigerweise als Tunnelbauwerk realisiert werden müsste - es hätte aus topografischen Gründen weiterhin bei einer Brückenführung bleiben können -, ohne Zuschuss seitens der Kommune, also zu 100 % vom Bund, finanziert wird. Das ist ein extremer Erfolg für Hannover. Das ist auch ein Argument, das - je nachdem, mit wem man spricht - ab und zu auch von Bundesseite immer wieder angemerkt wird, um zu zeigen, dass diese 100-prozentige Kostenübernahme ein starkes Entgegenkommen ist. Insbesondere Menschen, die in Hannover-Döhren leben, treibt natürlich die Furcht um, dass das Tunnelbauwerk dann, wenn mit dem Bau nicht zügig begonnen wird, vom Bund sozusagen kassiert wird, weil die Kosten für ein Tunnelbauwerk zwei- bis dreimal höher liegen als die Kosten für konventionelle brückengestützte Straßenführungen. Deshalb ist es umso wichtiger, dass wir mit diesem Bereich sensibel umgehen.

Aussprache

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) begrüßt die Entscheidung von Minister Lies, einen Runden Tisch einzurichten, um in einen sachgerechten Dialog mit den Gegnern der Baumaßnahme einzutreten, und die damit verbundene Maßgabe, dass dadurch die weitere Planung nicht verzögert werden dürfe. Er verweist auf die Länge des Zeitraumes, in dem die Maßnahmen bis zur Baureife geplant worden sind, und die bundesweite Besonderheit der 100-prozentigen Finanzierung dieses topografisch eigentlich nicht nötigen Tunnelbauwerkes durch den Bund, und wirft die Frage auf, was nunmehr zeitnah überhaupt noch verändert werden könne, um die Bedenken der Gegner gegen die Baumaßnahme auszuräumen.

Abg. **Jörn Schepelmann** (CDU) legt dar, der Vertreter des MW und der Präsident der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hätten klar aufgezeigt, wie wichtig die Sanierung bzw. Erneuerung des Südschnellweges nicht zuletzt aus Sicherheitsaspekten sei. Aus diesem Grunde irritiere ihn das Verhalten der Gegner dieser Baumaßnahme.

Minister Lies habe im Konflikt um den Ausbau des Südschnellweges ein Moratorium verhängt, das vorsehe, dass in dem Bereich, in dem sich die besetzten Bäume am Südschnellweg befänden, erst einmal keine Vorarbeiten durchgeführt würden. Eine durchgängige Verkehrsführung auf dem Südschnellweg werde aber nur ermöglicht werden können, wenn nicht nur die nicht konfliktbelasteten Streckenabschnitte, sondern auch der konfliktbelastete Streckenabschnitt des Südschnellweges saniert werde. Ihn, Abg. Schepelmann, interessiere, inwieweit vor diesem Hintergrund das Ruhen der Arbeiten in dem konfliktbelasteten Streckenabschnitt sinnvoll sei und inwieweit Schadenersatzklagen des Bundes drohten, wenn die bereits planfestgestellten Baumaßnahmen nicht umgesetzt würden.

Vorabauszug (Entwurf)

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) erklärt, der Fraktion der CDU sei mit Blick auf den Messestandort Hannover und die Bedeutung der Schnellwege für den Verkehrsfluss in einer Landeshauptstadt sehr daran gelegen, dass dieses hinsichtlich des Zeitplans der Bauausführung sehr ambitionierte Projekt zeitnah umgesetzt werde. Die „Hannoversche Allgemeine Zeitung“ berichte in ihrer Ausgabe vom 23. September 2022 in dem Artikel „Keine Neuplanung für umstrittenen Neubau des Südschnellwegs“, dass Ministerpräsident Weil im Falle einer Neuplanung der Baumaßnahme vor einem Zeitverlust im Umfang von drei bis vier Jahren warne. Er, Abg. Hilbers, habe der heutigen Unterrichtung einerseits erleichtert, andererseits aber auch verwundert entnommen, dass eine Neuplanung dieser Baumaßnahme nicht infrage komme. Wenn eine Neuplanung aber de facto ausgeschlossen sein solle, seien wohl nur „kosmetische“ Veränderungen möglich, die nach seinem Eindruck sicher nicht ausreichen, um die Gegner der Baumaßnahme zu beschwichtigen. Ihn interessiere vor diesem Hintergrund, ob durch Veränderungen, die von den Gegnern der Sanierung des Südschnellweges gewünscht würden, das abgeschlossene Planfeststellungsverfahren wieder aufgeschnürt werden müsste, sodass bei dieser umsetzungsreifen und gerichtlich bestätigten Baumaßnahme Zeitverluste drohten, oder ob die Landesregierung solche Folgen für die Zeitplanung von Anfang an ausschließen wolle. Weiterhin wolle er wissen, ob das Land durch ein Aufschnüren dieser planfestgestellten und gerichtlich geprüften Baumaßnahme seine aktuelle Rechtsposition gefährden würde.

MR **Wagner** (MW) legt dar, Abg. Hilbers habe den Spagat, den die Suche nach Veränderungen im Dialog mit den Gegnern der Baumaßnahme erfordere, ohne das Bauvorhaben insgesamt zu gefährden, zutreffend beschrieben. Es müsse unbedingt vermieden werden, dass die Planungen in ihren Grundfesten erschüttert würden und bei der Umsetzung ein Zeitverzug entstehe. Es sei zwischen wesentlichen und unwesentlichen Änderungen der planfestgestellten Maßnahmen zu unterscheiden. Umfang und Grenzen möglicher Änderungen seien im Dialog mit Vertretern des Bundes und der Planfeststellungsbehörde auszuloten. Alle Beteiligten seien sich bewusst, dass die Planungen für die Sanierung des Südschnellwegs sehr weit fortgeschritten seien und der Spielraum für Veränderungen nur noch sehr gering sei. Denkbar sei jedoch, dass der Runde Tisch zu Vereinbarungen führe, die bei den Planungen zur Sanierung des übrigen hannoverschen Schnellwegenetzes, beispielsweise des Westschnellweges, berücksichtigt werden könnten, etwa auch mit Blick auf mögliche Veränderungen des Regelwerks des Bundes für Straßenbauvorhaben vor dem Hintergrund der Überlegungen zu mehr Klimaschutz.

Welchen Einfluss ein mögliches behördliches Entgegenkommen bei der Bauausführung auf das Bauvorhaben haben könne, vermöge er, MR Wagner, zum jetzigen Zeitpunkt der Gespräche des Runden Tisches nicht zu sagen. Er habe auch keine neue Idee, die er heute präsentieren könne, wie den Gegnern der Baumaßnahme entgegengekommen werden könne.

Ein Zeitverzug werde durch das Moratorium, das Minister Lies für den Bereich der besetzten Bäume verfügt habe, nicht entstehen. Dass in diesem Bereich des Südschnellweges keine Bauvorbereitungen getroffen würden, sei deshalb nicht dramatisch, weil in diesem Bereich ohnehin erst in einem Jahr gebaut werden solle. Insofern bestehe für diesen Bereich ein Zeitfenster, das bis zum Sommer 2023 für einen Dialog mit den Gegnern der Rodung der Bäume und Verbreiterung der Straße genutzt werden könne.

Präsident **Oehlmann** (NLStBV) bestätigt die Aussagen seines Vorredners. Mit der Sanierung einer derart langen Straßenstrecke könne nicht überall gleichzeitig begonnen werden, erklärt er, denn dies würde die Kapazitäten der NLStBV überfordern. Ein solches Vorgehen wäre im Übri-

Vorabauszug (Entwurf)

gen auch bautechnisch nicht sinnvoll. Der geplante erste Bauabschnitt, mit dem das Bauvorhaben gestartet werden solle, umfasse den Tunnel, der das anspruchsvollste und somit langwierigste Projekt darstelle. Mit diesem Streckenabschnitt werde auch deshalb begonnen, weil die Brücke, die über die Hildesheimer Straße führe, nur noch einen kurzen Zeitraum für den Verkehr zur Verfügung stehen dürfe. Insofern bestehe in diesem Streckenabschnitt extremer Handlungsdruck. Der Zustand der anderen Brücken des Südschnellwegs eröffne größere Handlungszeitfenster. Die NLStBV habe dieses Handlungskriterium bei der Bauplanung und Feinjustierung der Bauausführung berücksichtigt und verfüge daher über ein Zeitfenster, das es ermögliche, den Dialog mit den Gegnern der Baumaßnahme zu führen, ohne dass es zu Verzögerungen beim Bau komme.

Für die Frage, welche Möglichkeiten sich böten, von der bestehenden Linie, die in der Planfeststellung ihren Niederschlag gefunden habe, abzuweichen, werde das Ergebnis des Gespräches, das am 22. Dezember 2022 in Berlin mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums geführt werde, insoweit sehr entscheidend sein, als die Landesbehörde im Zuge der Baumaßnahme Südschnellweg im Auftrage des Bundes tätig sei. Das Land sei insofern gewissermaßen der Architekt und der Bund der Auftraggeber bzw. Besteller. Wenn der Bund etwas anderes bestelle, werde das Land auch etwas anderes bauen. Änderungen an der Bauausführung würden die handelnden Personen in der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zweifellos gehörig unter Druck setzen. Er, Oehlmann, sei gleichwohl sicher, dass es gelingen würde, mögliche vereinbarte Änderungen in die Bauausführung einfließen zu lassen. Nach seinem Eindruck bestehe unter den Verfahrensbeteiligten Konsens, dass die Realisierung des Projektes oberste Priorität haben müsse, um den Straßenverkehr auf den Schnellwegen zu halten und zu vermeiden, dass er sich im nachgeordneten Straßennetz der Landeshauptstadt Ausweichwege suche. Im Grunde genommen gehe es jetzt nur noch darum, ob der Bund als Auftraggeber bereit sei, überhaupt noch einmal in die Diskussion um Veränderungen einzutreten. Die Einflussmöglichkeiten des Landes seien in dieser Hinsicht gering, betont Herr Oehlmann: Architekten seien im Übrigen gut beraten, nicht gegen den Willen des Bauherrn zu arbeiten, weil ein solches Verhalten meistens zu unangenehmen Folgeauseinandersetzungen führe.

Abg. **Frank Henning** (SPD) bemerkt, nach seinem Eindruck bestehe in der Auseinandersetzung zwischen Gegnern der Baumaßnahme und dem Land bzw. dem Bund ein Dissens nur noch in der Frage, wie breit der Schnellweg im Bereich der Leinemasch sein müsse. Vor diesem Hintergrund interessiere ihn, was diesen Bereich der Leinemasch aus Sicht der Gegner der Baumaßnahme so wertvoll erscheinen lasse.

Abt. **Stephan Christ** (GRÜNE) schließt sich dem Lob an Minister Lies für dessen Kommunikation und die Einberufung des Runden Tisches an, merkt an, dass er als Teilnehmer an diesen Gesprächen am Runden Tisch diesen als sehr wertschätzendes Format gegenüber allen Gesprächsteilnehmern wahrgenommen habe, und bestätigt, dass auch nach seinem Eindruck in diesen Gesprächen kein Dissens über das Erfordernis einer Sanierung der Brücken, sondern Einvernehmen über den dringenden Handlungsbedarf bestanden habe.

Der Abgeordnete erinnert daran, dass der Regelquerschnitt der Straßentrasse in diesem Bereich des Südschnellweges schon von RQ 31 auf RQ 25 verringert worden sei, und fragt, ob es Aspekte gebe, die es ermöglichen würden, den Regelquerschnitt der Straße weiter zu reduzieren, um so den Kritikern der Baumaßnahme weiter entgegenzukommen. Beispielhaft führt er mit Blick auf Sicherheitsaspekte an, dass möglicherweise Geschwindigkeitsbegrenzungen im Bereich der Lei-

Vorabauszug (Entwurf)

Leinemasch einen geringeren Regelquerschnitt erfordern könnten. Abschließend fragt der Abgeordnete, welche Baumaßnahmen in dem konfliktträchtigen Bereich der Baumaßnahme in der Leinemasch demnächst geplant seien und ob diese den Konflikt weiter eskalieren lassen könnten.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) äußert, er habe vernommen, das im gegenwärtigen Planungsstadium auch mit Blick auf den zeitlichen Ablauf der durchzuführenden Baumaßnahmen keine erheblichen Veränderungen mehr möglich seien und Veränderungen allenfalls noch „das kleinere Umfeld“ betreffen könnten. Er entnehme den Worten des Abg. Christ allerdings, dass dieser sich weiterhin für eine mögliche weitere Verkleinerung des Regelquerschnittes auf < 25 ausspreche. Ihn, Abg. Scharrelmann, interessierten in diesem Zusammenhang nähere Informationen zum finanziellen Risiko, das sich bei einer Neuplanung ergeben würde, sowie zum Risiko eines zeitlichen Verzugs des Baufortschrittes. Im Übrigen habe er die Befürchtung, dass Zugeständnisse an die Kritiker der Baumaßnahme in diesem Projektstadium zu nicht passgenauen Fahrbahnbreiten auf dem Südschnellweg führten. So mache es doch wirklich überhaupt keinen Sinn, wenn der Tunnel, der zuerst gebaut werden solle, breiter ausgeführt werde als die Fahrbahnbreiten auf dem Streckenabschnitt, der die Leinemasch durchquere.

MR **Wagner** (MW) nimmt zu den Ausführungen und Fragen seiner Vorredner folgendermaßen Stellung:

Hauptkritikpunkt der Gegner sei, dass in Anbetracht zukünftiger Verkehrsentwicklung und Halbierung des motorisierten Individualverkehrs nicht mehr so breite Straße gebraucht würden, wie sie bei den Planungen zur Sanierung des Südschnellweges noch zugrunde gelegt seien, und dass deutlich schmalere Fahrbahnen befahren werden könnten. Es werde kritisiert, dass quasi eine Straße mit einem Stadtautobahnquerschnitt durch die Leinemasch gebaut werde.

An dem Fahrbahnkörper des Streckenabschnittes, der die Leinemasch durchquere, werde nicht sehr viel geändert werden können. Es könnten nur 0,4 ha der Leinemasch, also nur knapp 4 % der Fläche, eingespart werden, wenn die Trasse schmaler gestaltet würde. Für das hochwasserbedingt erforderliche Heraufsetzen der Trasse werde der Damm von Bewuchs befreit werden müssen. Das heiße, der Eingriff in die Natur werde auch dann nicht geringer ausfallen, wenn der Streckenabschnitt schmaler gebaut würde.

Hinzu komme, dass die mit dem aktuell planfestgestellten Querschnitt RQ25 geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu einer komplett ausgeglichenen ökologischen Bilanz führten.

Dass es weiterer Arbeiten für den Klimaschutz bedürfe, sei bei allen verantwortlich handelnden Personen inzwischen Allgemeinut. Insofern werde der Bund gefragt sein, das Regelwerk insgesamt zu überprüfen. Der Bund habe die Verkehrsprognose 2040 in Auftrag gegeben. Er erhoffe sich aus dieser Verkehrsprognose Hinweise aus der Wissenschaft auf klimanützliche Verbesserungen im Verkehrsbereich und Prognosen zur künftigen Mobilität in Deutschland.

Es sei weder Ziel des Dialoges noch Ziel des Runden Tisches, Veränderungen in einer Substanz herbeizuführen, die den Planfeststellungsbeschluss in Gänze infrage stellten und eine mehrjährige Neuplanung erforderten.

Präsident **Oehlmann** (NLStBV) sagt zu, dem Ausschuss drei „Faktenchecks“ mit den Argumenten der Gegner des Aus- und Neubaus des Südschnellweges zu übermitteln. Diese Faktenchecks, erläutert er, enthielten die Aufbereitung aller wesentlichen Fragestellungen.

Vorabauszug (Entwurf)

Nach seinem Eindruck, erklärt der Präsident sodann, gehe es den Kritikern weniger um konkrete Straßenbreiten bzw. -querschnitte als vielmehr um die unterschiedlichen Auffassungen zu einer dringend gebotenen Verkehrswende. Er habe in den Diskussionen mit den Kritikern festgestellt, dass der Aspekt der Breite der Straße den Kritikern nur als Anfasser diene und es den meisten Protestierenden vielmehr darum gehe, dass der Südschnellweg ganz verschwinde und dort keine Autos mehr führen. In den Diskussionen werde angeführt, dass eine Verkehrswende, die diesen Namen wirklich verdiene, auch bedeute, dass sich Verkehre zulasten des Individualkraftfahrzeugverkehrs verändern müssten, und dass die für den Individualverkehr geplanten Straßenkörper zu groß dimensioniert seien.

Er Sorge sich darum, dass Teile der Gesellschaft mit ihren Forderungen nach einer Verringerung des Straßennetzes den gleichen Fehler begingen, wie er beim Ausstieg aus den konventionellen Energieträgern begangen worden sei. Wer das Straßennetz verkleinern wolle, der müsse auch berücksichtigen, dass dies z. B. massive Auswirkungen auf die Just-in-time-Philosophie der Wirtschaft haben werde. Als Flächenland müsse Niedersachsen auch bewusst sein, dass Mobilität in einer Landeshauptstadt eine ganz andere Notwendigkeit und Qualität als auf dem flachen Lande habe, wo viele Menschen ohne Individualverkehr gar nicht in angemessener Zeit zu ihrem Arbeitsplatz gelangen könnten.

Abg. **Jörn Schepelmann** (CDU) wirft die Frage auf, weshalb ein Runder Tisch einberufen worden sei, wenn im MW schon jetzt die Ansicht vertreten werde, dass Veränderungen, die eine Abweichung vom Planfeststellungsbeschluss darstellten, unmöglich seien, und bezeichnet das Handeln der Landesregierung in Bezug auf den Südschnellweg aus diesem Grunde als Symbolpolitik.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung, wie sie der Abg. Christ vorgeschlagen habe, möge zwar besonders schwere Unfälle auf dem Südschnellweg verhindern. Aber auch eine Geschwindigkeit von beispielsweise 50 km/h garantiere keinen Schutz vor Unfällen. Ein Verzicht auf Standstreifen, die den Rettern den Zugang zum Unfallort ermöglichten, hätte dann fatale Folgen - Folgen, die wohl auch nicht von Demonstranten hingenommen würden. Eine Verringerung der Straßenbreite komme für ihn, Abg. Schepelmann, daher nicht infrage.

MR **Wagner** (MW) erläutert, dass innerhalb eines bestehenden Planfeststellungsbeschlusses nur unwesentliche Veränderungen möglich seien und daher wesentliche Änderungen, die den Charakter von Neuplanungen hätten, unzulässig seien. Welche Änderungen der Dialogprozess ergeben werde, könne er heute, vor dem Abschluss der Gespräche am Runden Tisch, nicht vorher sagen. Der Kompromiss solle im ergebnisoffenen Dialog zwischen den Verfahrensbeteiligten und den Gegnern des Projektes erarbeitet werden. Eine großformatige Umplanung der Baumaßnahme sei ausgeschlossen. Der Südschnellweg werde insofern nicht neu geplant werden.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) wirft die Frage auf, ob es im gegenwärtigen Stadium der Planung der Bauausführung noch möglich wäre, als unwesentliche Veränderung beispielsweise einen Radweg entlang des Südschnellweges einzuplanen, oder ob ein solches Vorhaben schon ein zu großer und somit unzulässiger Eingriff in das bestehende planfestgestellte Projekt darstellen würde.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) bittet darum, einmal beispielhaft gegebenenfalls anhand von abgeschlossenen Baumaßnahmen zu skizzieren, was unter „kleinen bzw. unwesentlichen Veränderungen“ genau zu verstehen sei.

Vorabauszug (Entwurf)

MR **Wagner** (MW) erläutert, die Liste an Änderungsmöglichkeiten sei zu lang, als dass er spontan alle aufzählen könne. Die Abgrenzung, welche Veränderung unwesentlich und welche Veränderung wesentlich sei, sei außerdem recht schwierig. Die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Leinemasch sei nicht zielführend, weil für den Straßenquerschnitt die Verkehrsmenge der ausschlaggebende Faktor sei. Eine Beteiligung des Bundes beim Bau eines am Südschnellweg entlangführenden Radweges könne ein Punkt sein, über den mit den Vertretern des Bundesverkehrsministeriums gesprochen werden könne. Der Bau eines Radweges entlang des Südschnellweges aber wäre in jedem Fall - losgelöst von der vorliegenden Planfeststellung - separat zu planen und durchzuführen.

Präsident **Oehlmann** (NLStBV) führt ergänzend Folgendes aus:

Den Rahmen für Veränderungen - das, was Sie jetzt als Antwort einfordern - müssen wir mit unserem Auftraggeber, dem Bund, diskutieren. Dafür wird der 22. Dezember 2022 tatsächlich ein wichtiges Datum sein. Das soll auch der Einstieg in diese Diskussion sein. Das ist ja, soweit ich weiß, nicht als einmalige Veranstaltung geplant. An der Planfeststellung werden Alternativen nicht scheitern.

Wer sich den Verlauf des Südschnellweges anschaut, der erkennt, dass die Variabilität, also die Möglichkeit, die Trasse nach links oder rechts zu verschwenken, begrenzt ist. Die Trasse wird somit schon ungefähr da verlaufen, wo sie sich jetzt befindet. Jetzt geht es in der Tat um die Größenordnung des Straßenquerschnittes. Die Größenordnung wäre nur dann eine Option, wenn der Bund sagt: Okay, ich schließe mich einigen Vorschlägen an und gebe dir, Land, die Chance, diese Änderungen umzusetzen. Das Maßgebliche ist die Verhandlung mit dem Bund, weil er der Auftraggeber ist und nur er uns Spielräume eröffnet oder nicht eröffnet. Deswegen bin ich sehr gespannt auf das Gespräch, das am 22. Dezember 2022 in der Niedersächsischen Landesvertretung mit hochrangigsten Vertretern des BMDV stattfinden wird. Danach sehen wir hoffentlich klarer.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) weist darauf hin, dass die Reduzierung des Straßenquerschnitts von RQ31 auf RQ25 immerhin eine Reduzierung um 20 % darstelle, und erkundigt sich vor diesem Hintergrund danach, welchen RQ der Südschnellweg aktuell aufweise und welcher Anteil des RQ dem Verkehrsfluss von täglich 50 000 passierenden Fahrzeugen und welcher Anteil des RQ dem Sicherheitsaspekt geschuldet sei. - Präsident **Oehlmann** (NLStBV) sagt zu, die Angaben dazu in aufbereiteter Form nachzureichen.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) fragt mit Blick auf das mit dem Bund für den 22. Dezember 2022 avisierte Gespräch, ob Veränderungen, die die Bauausführung zeitlich verzögerten, aus Sicht des MW ein garantiertes No-Go wären.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) äußert sein Bedauern darüber, dass das MW seine Frage, was „kleine“ bzw. „unwesentliche“ Veränderungen seien, die unschädlich für bestehende Planfeststellungsbeschlüsse zu Straßenbauvorhaben seien, nicht beantwortet habe, und zeigt sich verwundert darüber, dass das MW in die Gespräche mit dem Bund und den Gegnern am Runden Tisch gehe, ohne dass es eine Vorstellung davon habe, welche Veränderungen möglicherweise infrage kommen könnten.

MR **Wagner** (MW) erklärt, das MW wolle zeitliche Verzögerungen unbedingt ausschließen. Klar sei, dass die Brücken funktionsfähig hergestellt werden müssten. Die gesamte Baumaßnahme

Vorabauszug (Entwurf)

könne nur in Abschnitten und somit zeitlich versetzt ausgeführt werden. Insofern könnten planerische und bautechnische Dinge für einzelne Abschnitte im Zeitversatz erfolgen, ohne dass dies zu zeitlichen Verzögerungen der Fertigstellung des Gesamtprojekts führten. Der Tunnel und das Behelfsbauwerk seien für den gesamten Bauablauf die wesentlichen Vorgaben, und der westlich gelegene Bauabschnitt füge sich quasi in die Bauzeit des Tunnelbauwerkes ein.

Das MW sei offen für Veränderungen, für die kein Planfeststellungsverfahren mehr durchgeführt werden müsse und die sich problemlos umsetzen ließen. Er wolle aber in Bezug auf mögliche Veränderungen, die infrage kämen, dem Dialog mit dem Bund und der Diskussion mit den Gegnern und Befürwortern am Runden Tisch nicht vorgreifen.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) führt aus, die vielen Fragen der Ausschussmitglieder der CDU-Fraktion zeigten, dass der Satz, den der Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen zu den Planungen zum Südschnellweg enthalte, unterschiedlich interpretiert werde. Seines Erachtens könne aus diesem Satz nicht gefolgert werden, dass das Land Niedersachsen die Planungen für den Südschnellweg „über den Haufen werfen soll oder das Wirtschaftsministerium gezwungen ist, Änderungen vorzunehmen“. Es gehe vielmehr darum, zu klären, ob es überhaupt Möglichkeiten gebe, den Eingriff in die Natur noch geringer zu halten, als er ohnehin bisher schon geplant sei. Den Runden Tisch, den Minister Lies einberufen habe, erachte er mit Blick auf Bürgerbeteiligung, das Erfordernis eines vernünftigen Dialogs und einer transparenten Kommunikation als sehr wichtig. Geplante Infrastrukturmaßnahmen erführen generell heftigen Widerstand; das gelte für die Errichtung von Windkraftanlagen ebenso wie für den Bau von Stromtrassen und nach seinem Eindruck ganz besonders für Straßeninfrastrukturmaßnahmen. Es sei daher umso wichtiger, in einen sachlichen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zu treten, um Interessensgegensätze aufzulösen und danach im fundierten Wissen um alle erörterten Belange Entscheidungen zu treffen. Vor dem Hintergrund der Aktionen der Baumbesetzer stelle sich ihm, Abg. Bratmann, die Frage, welche Rückschlüsse aus dem bisherigen Umgang mit den Gegnern und Befürwortern der Baumaßnahme Südschnellweg gezogen werden könnten, um durch bessere Kommunikation bei künftigen Straßenbauvorhaben Aktionen, die Bauausführungen torpedierten, nach Möglichkeit von vornherein zu vermeiden.

Die Fraktion der SPD, stellt der Abgeordnete abschließend heraus, wolle eine Verkehrswende, allerdings nicht um den Preis der völligen Abkehr vom Individualverkehr, sondern im Sinne des Endes einer Priorisierung des Individualverkehrs.

Abg. **Jörn Schepelmann** (CDU) fragt, ob mithilfe „kleiner Änderungen“, durch die der Planfeststellungsbeschluss nicht aufgeschnürt werden müsse, die Breite einer Straße verringert werden könne, oder ob eine Veränderung des Straßenquerschnittes zwangsläufig dazu führe, dass das Planfeststellungsverfahren wieder aufgeschnürt werden müsse. Außerdem bittet der Abgeordnete darum, die Frage zu beantworten, ob Veränderungen, die bei der Bauausführung zu zeitlichen Verzögerungen führten, aus der Sicht des MW ein No-Go seien.

MR **Wagner** (MW) antwortet, die Frage, ob die Veränderung der Breite einer Straße - auf einzelnen Streckenabschnitten oder auf gesamter Länge - als unwesentliche Änderung gewertet werden könne, müsse mit der Planfeststellungsbehörde geklärt werden. Eine Reduzierung der Straßenbreite würde jedoch nichts an der aktuell geplanten Breite des Dammes ändern, sondern nur den Anteil der versiegelten Fläche etwas verringern. Ob es sich dabei um eine unwesentliche Änderung handeln könnte, entziehe sich seiner Kenntnis. Unklar sei, ob der Bund hier Abstriche machen würde. Die Straßenbreite des Südschnellweges betrage zurzeit zwischen 15 und 16 m.

Vorabauszug (Entwurf)

Bei der Planung des Südschnellweges seien aus Sicht des MW keine Fehler begangen worden. Das habe das Oberverwaltungsgericht auch in den Vorverfahren bestätigt. Es sei festgestellt worden, dass der Südschnellweg so habe geplant werden müssen, wie er geplant worden sei. Die Aufgabe des Bundesgesetzgebers für die Zukunft könne darin bestehen, einmal zu überprüfen, ob das Regelwerk, nach dem das bundesweite Bundesstraßen- und Bundesfernstraßennetz geplant werden, noch zeitgemäß sei.

Präsident **Oehlmann** (NLStBV) trägt ergänzend Folgendes vor:

Sehr kritisch diskutiert werde die Themenstellung der Verbreiterung insbesondere unter dem Aspekt des Baumschutzes. Das Fällen und Roden der Bäume sei ein sehr sensibles Gut. Unabhängig davon, wie groß, wie breit, wie lang oder tief die Straße gebaut werde, sei klar, dass die Bäume fallen müssten, weil sonst das Baufeld nicht erreichbar sei und der Damm nicht höher aufgeschüttet werden könne. Sofern in der Öffentlichkeit der Eindruck entstanden sein sollte, dass die Bäume in der Leinemasch nicht gefällt werden müssten, wenn die Trasse eine geringere Breite aufweisen würde, so wäre dieser falsch.

Aus dem bisherigen Verfahren lasse sich eine Lehre ziehen: Es müsse unbedingt gelingen, die Planung und die Planfeststellung zu verkürzen. Der Zeitpunkt der Idee für eine Planung und deren Entwurf müsse viel dichter am Zeitpunkt der Realisierung liegen. Wenn das nicht gelinge, werde es auch mit bester Öffentlichkeitsarbeit und Transparenz - die die Gegnerinnen und Gegner der Landesbehörde bei der bisherigen Durchführung des Projekt Südschnellweg attestiert hätten - nicht gelingen, die Bevölkerung mitzunehmen. Planfeststellungsverfahren enthielten immer Zwischenschritte, die für das weitere Verfahren relevant seien. Diese Zwischenschritte seien Gesprächsteilnehmern, die erst später zu dem Verfahren dazu stießen, aber nicht bekannt. Die Folge seien Unverständnis und Missverständnisse. Es wäre sehr wichtig für die Akzeptanz von Infrastrukturvorhaben, wenn es gelänge, Planungsverfahren zu straffen.

Aus dem Kreis der Abgeordneten sei danach gefragt worden, welche Veränderungen an der Bauausführung des Projektes Südschnellweg durch die Gespräche am Runden Tisch denkbar wären. Gegenstand der heutigen Ausschusssitzung sei nur der Südschnellweg. Die NLStBV betreue aber darüber hinaus noch andere Schnellwegprojekte in der Landeshauptstadt Hannover. Insofern gehe er davon aus, dass in den nächsten 15 Jahren bei den Verfahren, die zu anderen Schnellwegprojekten durchgeführt würden, vergleichbare Probleme zu diskutieren seien wie die, die gerade in Bezug auf den Bereich des Südschnellweges diskutiert würden. Möglicherweise würden an dem Runden Tisch Vereinbarungen getroffen, die für zukünftige Bauvorhaben ein anderes Prozedere oder andere Maße vorsähen.

Nachdem Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) keine Wortmeldungen mehr vorliegen, schließt er die Aussprache.
