

## Bündnis gegen den Ausbau des Südschnellwegs

### Richtigstellung zum “Faktencheck B3 Südschnellweg Hannover” der NLStBV

Hannover, den 22.9.2022

In Zeiten von Klimakrise, Rezession und Rohstoffmangel ist es erschreckend, dass die Landesstraßenbaubehörde keine zukunftsfähige Planung vorstellen kann. Der geplante Ausbau des Südschnellwegs ist überdimensioniert und aus der Zeit gefallen. Trotzdem hält die NLStBV eisern an ihrem Denken fest. Mit ihrem Faktencheck beweist sie, wie engstirnig und festgefahren ihre Sichtweise ist. Die Behörde unternimmt erneut den Versuch, den angestrebten Ausbau des Südschnellwegs als die einzig mögliche Lösung darzustellen. Aber dem ist nicht so. Es gibt Lösungen, die billiger, schneller, angemessener und klimaneutraler sind. Wenn die Behörde in der Frage des Südschnellwegs keine Möglichkeitsräume sieht oder zeigen will, dann müssen diese auf anderen Wegen gefunden werden. Dann ist die Behörde leider nicht Teil der Lösung.

Die einleitenden Zitate entstammen dem “Faktencheck B 3 Südschnellweg in Hannover” der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 20.9.2022.

Helene Grenzebach

Für das Bündnis gegen den Ausbau des Südschnellwegs  
0176-22692659

**„Es gibt keine neue Faktenlage, die einen Aufschub rechtfertigen könnte. Vielmehr waren alle Fakten (Verkehrsentwicklung, Verkehrswende, Klimaschutz usw.) schon in der Planungszeit des Projektes bekannt. Diese waren und sind Grundlage der Planung.“**

**Richtigstellung:** Das Ziel, eine Verkehrswende umzusetzen und die Klimakrise einzudämmen, waren zu keinem Zeitpunkt Grundlage der Planungen.

Als Grundlage für die Planungen des Südschnellwegs diente unter anderem eine Verkehrsprognose, die von einer Verkehrssteigerung von derzeit 45.000 Kfz auf 55.000 Kfz ausging. Eine Kapazitätserhöhung des motorisierten Individualverkehrs ist mit dem Ziel einer Verkehrswende nicht vereinbar. Der gewählte Straßenquerschnitt ist zudem nicht nur für mehr Autoverkehr ausgelegt, sondern ermöglicht auch eine höhere Geschwindigkeit.

Die Stadt Hannover hat erst im Juni 2020, die Region Hannover erst im Oktober 2021 erklärt, bis 2035 klimaneutral sein zu wollen. Im Juni 2022 musste die Stadt Hannover eingestehen, die gesteckten Klimaziele nicht zu erreichen. Aus der vorgestellten Bilanz

ging hervor, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor im Vergleich zu 1990 sogar um 9 % gestiegen ist.

Die angewendete Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) stammt aus dem Jahr 2008. Wie auch andere Richtlinien wird diese derzeit überarbeitet und dabei - laut Aussage beteiligter Planer\*innen - mehr auf Klimaschutz ausgerichtet.

**„Der Südschnellweg ist kein Neu- oder Ausbauprojekt. Es handelt sich um die zwingend notwendige Modernisierung einer bedeutenden Verkehrsader [...].“**

**Richtigstellung:** Die Planungen für den Südschnellweg wurden seitens der NLStBV von Beginn an als „Ausbau“ deklariert und entsprechend vorangetrieben.

- **„[B 3 / B 65 Ausbau des Südschnellwegs in Hannover](#)“**  
Der Südschnellweg in Hannover zwischen Landwehrkreisel und Seelhorster Kreuz soll ausgebaut werden. [...]“ [1]
- „Im Rahmen der [Planungen für den Aus- und Umbau](#) des Südschnellweges (B 3) in der Landeshauptstadt Hannover haben Niedersachsens seinerzeitiger Verkehrsminister Olaf Lies und Hannovers seinerzeitiger Oberbürgermeister Stefan Schostok am 11. Februar 2016 die drei Siegerentwürfe aus dem ausgerufenen Ideenwettbewerb präsentiert.“ [2]

Es handelt sich bei dem Projekt keinesfalls um eine Sanierung im Bestand, sondern um eine neue Planung. De facto wird auch der gesamte Abschnitt *neu gebaut*, da sämtliche Brücken und Fahrbahnen nicht erneuert oder saniert werden, sondern breiter angelegt, und auf einem höheren Damm neu gebaut werden.

Auch der [Westschnellweg](#) wird schon jetzt seitens des beauftragten Planungsbüros als neues **Ausbauprojekt** angepriesen: „Das Aufgabenfeld beinhaltet den richtlinienkonformen **Ausbau** des Westschnellweges (Anpassung der Querschnitte), den **Ausbau** und Umbau der Knotenpunkte mit dem nachgeordneten innerstädtischen Straßennetz und eine rechtzeitige Realisierung der Ersatzbauwerke für vorhandene Bauwerke mit geringer Restlaufzeit, **mit dem Ziel die verkehrliche Leistung** und Sicherheit **zu erhöhen**.“[3]

**“Die Verbreiterung des Südschnellwegs ist aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich. [...] Seitenstreifen reduzieren die Gefahr bei Pannen und Unfällen. Auch eine Rettungsgasse kann dann zuverlässig freigehalten werden – sie entscheidet im Zweifelsfall über Leben und Tod bei schweren Unfällen.”**

**Richtigstellung:** Eine Geschwindigkeitsreduzierung verringert die Gefahr von (Auffahr-)Unfällen enorm. Die Geschwindigkeit ist maßgeblich für die Schwere bei Unfällen und entscheidet im Zweifelsfall über Leben und Tod.

Dennoch wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Unfallprävention und Verhinderung schwerer Unfälle nicht in Betracht gezogen. Statt angemessener Vorsorge gegen schwere Unfälle zu treffen, soll lediglich die Nachsorge optimiert werden.

Hätte die NLStBV nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und nicht nach der für Autobahnen (RAA) geplant, [wäre es möglich gewesen, ohne Standstreifen \(und mit Nothaltebuchten\) zu bauen](#). [4]

**“Durch flüssigen Verkehr werden Ausweichverkehre durch hannoversche Stadtteile und andere Gemeinden der Region Hannover vermieden.”**

**Richtigstellung:** Durch den großen Ausbau und der damit verbundenen langen Bauzeit, wird der Verkehr über viele Jahre hinweg lediglich einspurig abgewickelt werden können. Die Leistungsfähigkeit wird also zunächst für einen langen Zeitraum eingeschränkt. Während dieser Zeit ist mit erheblichen Ausweichverkehren zu rechnen.

Darüber hinaus ist völlig unklar - weil nicht erforscht -, ob und in welcher Stärke “verlorene” Verkehre (durch Verkehrsverlagerungen und “Verpuffungseffekte”) überhaupt zurückkommen. Es wird also heute eine immense Auto-Infrastruktur für eine ferne Zukunft geplant, deren Notwendigkeit gar nicht gegeben sein könnte (und sollte).

**“Die Entscheidung für einen Tunnel an der Hildesheimer Straße wurde gemeinsam mit dem Bund, Land, Stadt und Region getroffen.” & “Der Schnellweg ist als eine Einheit zu betrachten. Daher gilt: einen Tunnel kann es nur geben, wenn das gesamte Projekt realisiert wird.”**

**Richtigstellung:** Es wäre möglich gewesen, eine Neuplanung im Bereich Döhren vorzunehmen und den Südschnellweg im Bereich der Leinemasch im Bestand zu

sanieren und die Brücken zu erneuern. Die Entscheidung, den Schnellwegabschnitt als Einheit zu betrachten, hat die NLStBV bewusst getroffen.

Dass die "Aushubmassen aus der Tunnelbaustelle im Osten unmittelbar der Dammverbreiterung in den Leineauen im Westen" zugeführt werden und für den Transport des Aushubs ansonsten [25.000 LKW-Fahrten anfallen würden](#), [5] zeigt, welchen enormen ökologischen Impact die schöne städtebauliche Lösung in Döhren zur Folge hat.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss besteht Baurecht. Dies bedeutet aber keine Verpflichtung zur Umsetzung aller im Beschluss enthaltenen Maßnahmen.

**"Durch den Bau von sechs neuen Brücken, den Tunnel [...] ist die Beanspruchung von Grünflächen unvermeidbar. Dabei werden nur 4 Hektar dauerhaft in Anspruch genommen. Rund 9 Hektar werden wiederbepflanzt oder rekultiviert."**

**Richtigstellung:** Eine Neupflanzung und Rekultivierung - die überhaupt erst nach erfolgreichem Bauabschluss beginnen kann - braucht Jahrzehnte, um die Leistungen der verlorenen Bäume und Grünflächen ersetzen zu können. Dieser "Ersatz" in ferner Zukunft zeigt eindrücklich, dass die Dramatik der Klimakrise nicht verstanden oder ausgeblendet wird [s. oben].

**"Die Maßnahme bringt positive Entwicklungen für die Leinemasch."**

**Richtigstellung:** Zunächst wird die Leinemasch über Jahre zu einer Großbaustelle. Vor dem Hintergrund von Material- und Fachkräftemangel muss mit einer Bauzeit von über 10 Jahren gerechnet werden. In dieser Zeit wird das Naherholungsgebiet seine Aufenthaltsqualität erheblich einbüßen.

Erhöhte Lärmschutzmaßnahmen und Straßenentwässerungseinrichtungen werden notwendig, weil der Südschnellweg für mehr Autoverkehr ausgebaut wird. Hier wird eine Symptombekämpfung gepriesen, die das zugrundeliegende Problem - klimaschädlicher, motorisierter Individualverkehr - nicht angeht.

Durchgehend hohe Schallschutzwände sind dem Landschaftsbild in der Leinemasch alles andere als zuträglich.

## Quellen

Link zum [Faktencheck der NLStBV](#)

[1] Ausbau B 3 / B 65

<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/bundesstraen-78708.html>

[2]

[https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/b\\_3\\_sudschnellweg\\_hannover/ausbau/ideenwettbewerb/ideenwettbewerb-140818.html](https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/b_3_sudschnellweg_hannover/ausbau/ideenwettbewerb/ideenwettbewerb-140818.html)

[4]

<https://www.ingenieurplanung.de/nc/projekt/hannover-richtlinienkonformer-ausbau-des-west-schnellweges-b-6.html> Hannover - Richtlinienkonformer Ausbau des Westschnellweges (B 6) | IPW. DIE INGENIEUR PLANER. (ingenieurplanung.de)

[4]

<https://www.haz.de/lokales/hannover/suedschnellweg-bund-will-ausbau-in-hannover-durchziehen-wie-geplant-4NYUYTZMDYZD54QAAQ47FY3VVY.html>

[5] Antwort der Landesregierung auf eine kleine Landtagsanfrage (DS18/8613). Einsehbar online:

<https://www.landtag-niedersachsen.de/Drucksachen/Drucksachen%5F18%5F10000/08501-09000/18-08613.pdf>