

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Julia Willie Hamburg (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Ausbau Südschnellweg: Plant die Landesstraßenbaubehörde eine Autobahn durch das Naturschutzgebiet Leinemasch?

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Julia Willie Hamburg (GRÜNE), eingegangen am 19.01.2021 - Drs. 18/8396
an die Staatskanzlei übersandt am 26.01.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr plant im Auftrag des Bundes im Zuge von Sanierungsarbeiten Sanierung und Ausbau des Südschnellwegs in Hannover zwischen Landwehrkreisel im Westen bis zu den Bahnunterführungen östlich der Hildesheimer Straße. Es handelt sich dabei um ein Projekt, das wegen der notwendigen Ersatzneubauten der maroden Brücken auf diesem Streckenabschnitt erforderlich ist und umgesetzt wird. Vier von acht Brücken sollen ersetzt werden. Als Ersatz für die Brücke über die Hildesheimer Straße ist vorgesehen, einen Tunnel für 140 Millionen Euro zu bauen. Geplant ist zudem, dass der Südschnellweg von aktuell bis zu 15 m auf dann 25 m verbreitert werden soll. Seitenstreifen und ein breiterer Mittelstreifen sollen im Zuge der Ausbauarbeiten angelegt werden. Künftig soll der Autoverkehr 100 km/h statt wie bisher 80 km/h fahren dürfen, und die ausgebaute Strecke wird statt wie bislang 45 000 Fahrzeugbewegungen dann 55 000 Autos erfassen können. Die Ausbauarbeiten richten sich bislang nach der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen. Der Südschnellweg führt sowohl durch Wohngebiete als auch durch das Landschaftsschutzgebiet Leinemasch. Der Ausbau erfordert Abholzungen entlang der Trasse und bauliche Eingriffe in die Natur wie Brückenpfeiler in den Teichen. Zudem werden weitere 3,8 ha Fläche versiegelt werden. Lärm- und Luftverschmutzung werden zunehmen. Immer mehr Initiativen, Verbände, politische Akteure und Privatpersonen kritisieren die Pläne. Mittlerweile haben sich unter der Leitung HannovAir Connection elf Bündnispartnerinnen und -partner zusammengeschlossen und am 12.12.2020 eine Petition gegen den Ausbau des Südschnellwegs gestartet¹. Darin fordern die Petentinnen und Petenten, den Autoverkehr zu reduzieren, den Radverkehr zu stärken und die Natur und Landschaft in der Leinemasch zu erhalten. Konkret solle der Südschnellweg „maximal in der bestehenden Breite erneuert“ werden, und dafür solle das Planfeststellungsverfahren in den Bereich des Tunnels und den Bereich der Brücken über die Leinemasch geteilt werden. So könne mit dem Bau des Tunnels umgehend begonnen werden, während die Erneuerung der Strecke durch die Leinemasch neu ausgehandelt und in den heutigen Maßen vorbereitet werden könne. Außerdem solle der Radverkehr angemessen und im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 berücksichtigt werden. Ein begleitender Radweg eröffne die Chance, eine hochwassersichere Querung durch die Leinemasch zu schaffen und damit für den Radverkehr Ricklingen, die Südstadt, Hemmingen, Döhren und Wülfel sinnvoll miteinander zu verbinden. In der Pressemitteilung des Bündnisses vom 12.12.2020 heißt es: „Analog zum Streit um den Ausbau der A 49 durch den Dannenröder Forst sehen die Organisatoren den Schnellwegausbau im Süden Hannovers als Ausdruck einer rückständigen Verkehrspolitik und überholten Planung. Während sich in der Bevölkerung breiter Widerstand gegen die Ausbauvorhaben regt, baue das Verkehrsministerium im gesamten Bundesgebiet Straßen aus, als gäbe es kein Morgen.“ Tatsächlich ist der Verkehrssektor der einzige Bereich, bei dem

¹ <https://weact.campact.de/petitions/keine-autobahn-durch-die-leinemasch>

es seit 30 Jahren nicht gelungen ist, die Emissionen zu verringern. Gleichzeitig ist der Verkehr laut Bundesumweltministerium der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen. Eine neue Studie kommt zu dem Ergebnis, dass der Autoverkehr halbiert werden müsse, um bis 2035 Klimaneutralität erreichen zu können.²

Vorbemerkung der Landesregierung

Ausgangspunkt für das Projekt B3 | Südschnellweg waren die nicht ausreichend tragfähigen Brückenbauwerke. Insbesondere das Bauwerk über die Hildesheimer Straße weist eine Restnutzungsdauer bis zum Jahresende 2023 auf. Daneben sind die Bauwerke über die Leine und die Leineflutmulde bis zum Ende des Jahres 2024 außer Verkehr zu nehmen. Im Zuge dieser umfangreichen Planungen für entsprechende Ersatzneubauten wurden auch die zugehörigen Abschnitte der freien Strecke hinsichtlich des aktuellen Sicherheitsniveaus betrachtet. Hierbei zeigte sich, dass die vorhandenen Fahrstreifenbreiten nicht den erforderlichen Abmessungen zur Aufnahme der Fahrzeugbreiten samt zugehörigen Sicherheitsräumen für abstehende Anbauteile (z.B. Außenspiegel) und dem Ausgleich von Lenk- und Fahrungenauigkeiten genügen. Daneben sind die Mittelstreifen sowie die Bankettbereiche nicht ausreichend dimensioniert, um passive Schutzeinrichtungen (z.B. Leitplanken) gemäß den geltenden Sicherheitsstandards aufzunehmen. Zusätzlich ist bei Verkehrsstärken oberhalb von 30.000 Kfz/24 h die Anlage eines Seitenstreifens zum gefahrlosen Nothalt und zur Eigensicherung im Falle eines Unfalls sicherheitstechnisch erforderlich.

Im Zuge der ohnehin erforderlichen baulichen Maßnahmen an den Brückenbauwerken ist die Anpassung der defizitären Verkehrsanlage somit Bestandteil der Planung geworden. Dabei wurde gemäß den geltenden Richtlinien der schmalste mögliche Querschnitt gewählt, um die Sicherheitsanforderungen und den zusätzlichen Flächenverbrauch in Einklang zu bringen.

- 1. Wie bewertet die Landesregierung den Ausbau des Südschnellwegs von einer Breite von aktuell 15 m auf dann 25 m und für eine Kapazitätserweiterung von aktuell 45 000 auf dann 55 000 Fahrzeugbewegungen vor dem Hintergrund, dass der Verkehrssektor seit 1990 seine Emissionen nicht verringern konnte und dass Studien zu dem Ergebnis kommen, dass der Autoverkehr halbiert werden müsse, um bis zum Jahr 2035 Klimaneutralität zu erreichen?**

Beim Projekt B3 | Südschnellweg beziehen sich die Breitenanpassungen ausschließlich auf sicherheitsrelevante (Fahrbahnquerschnitts-) Bestandteile. Damit soll auch eine Reduzierung des Unfallgeschehens erreicht werden, so dass Stauzeiten mit unnötigen Immissionen reduziert und Ausweichverkehre im Störfall auf das ohnehin stark belastete nachgeordnete Netz vor allem in den Ortslagen Hemmingen, Döhren, Koldingen und der Innenstadt von Hannover vermieden werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

- 2. Ist es aus Sicht der Landesregierung vertretbar, mit einer Straßenausbaumaßnahmen wie dem Ausbau des Südschnellwegs dazu beizutragen, dass der Autoverkehr mehr und nicht weniger wird, während der Verkehrssektor der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasen ist, und vor dem Hintergrund, dass sich auch Deutschland mit dem Unterzeichnen des Pariser Klimaabkommens verpflichtet hat, die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu begrenzen?**

Durch den Ersatzneubau des Südschnellweges entsprechend den aktuellen Sicherheitsanforderungen wird kein signifikanter Mehrverkehr induziert.

² Wie Deutschland bis 2035 CO₂-neutral werden kann, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, 13.10.2020. Wichtigste Maßnahmen für den Verkehrssektor: Halbieren des Autoverkehrs und Verdoppeln des ÖPNV bis 2035; Verlagerung von 30% des Lkw-Verkehrs auf die Bahn; Beendigung des innerdeutschen Flugverkehrs.

3. Wie erklärt sich die Landesregierung, dass die Planungen zum Ausbau des Südschnellwegs keinen Radweg vorsehen, obwohl der Nationalen Radverkehrsplan 2020 zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen anregt und für den Bau und den Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen seit 2002 ein eigener Haushaltstitel und damit Fördergelder zur Verfügung stehen?

Die Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen hatte zwischenzeitlich einen das städtische Netz ergänzenden Radweg in ihre Planungen für das Projekt B 3 | Südschnellweg aufgenommen. Zu dem Zeitpunkt stand eine Finanzierung durch einen kommunalen Baulastträger noch im Raum. Bei der B 3 | Südschnellweg handelt es sich um eine Kraftfahrstraße, auf der kein Radverkehr abgewickelt wird.

Ein straßenbegleitender Radweg an einer Bundesstraße kann in der Baulast des Bundes dagegen nur geplant und gebaut werden, wenn er der Entflechtung von Auto- und Radverkehr dient.

Grundsätzlich können die Landeshauptstadt oder die Region Hannover einen parallelen Planungsprozess für einen solchen Radweg, der eine reine innerstädtische Verbindungsfunktion erfüllt, anstoßen. Im Rahmen dieses separaten Planungsverfahrens können verkehrlich und technisch sinnvolle sowie wirtschaftliche und ggf. förderfähige Möglichkeiten zur Optimierung des vorhandenen Radwegenetzes untersucht werden.

4. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Landesregierung erreichen, dass der Verkehrssektor seine Emissionen deutlich reduziert und damit zum Erreichen der Klimaziele beiträgt?

Das Niedersächsische Klimagesetz (NKimaG) vom 10. Dezember 2020 dient dazu, die Erbringung eines angemessenen und wirksamen Beitrages zur Erreichung der internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele zu gewährleisten, sowie Regelungen für angemessene Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu schaffen, um dessen Folgen zu mindern.

Konkret sind im § 7 NKlimaG Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehrssektor getroffen.

So ist der Anteil von Schienenfahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben an den für den landeseigenen Fahrzeugpool je Kalenderjahr insgesamt beschafften Schienenfahrzeugen kontinuierlich zu erhöhen und ab dem Jahr 2025 ausschließlich Schienenfahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben zu beschaffen. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen für den öffentlichen Personennahverkehr soll das Land bis zum Jahr 2035 im Rahmen der Ausgestaltung der Förderung den Anteil von Fahrzeugen mit sauberen oder emissionsfreien Antrieben an den je Kalenderjahr insgesamt geförderten Fahrzeugen kontinuierlich erhöhen. Ab dem Jahr 2035 soll das Land unter Berücksichtigung des technologischen Fortschritts ausschließlich die Beschaffung von Fahrzeugen mit sauberen oder emissionsfreien Antrieben fördern. Bei Neu- und Ersatzbeschaffungen von Dienstkraftfahrzeugen erhöht die Landesverwaltung unter Berücksichtigung des technologischen Fortschritts bis zum Jahr 2030 kontinuierlich den Anteil von Straßenfahrzeugen mit sauberen, emissionsfreien oder emissionsarmen Antrieben sowie die Nutzung alternativer Kraftstoffe. Ab dem Jahr 2030 sollen vorbehaltlich des erreichten technologischen Fortschritts und ihrer Verfügbarkeit ausschließlich Dienstkraftfahrzeuge mit sauberen, emissionsfreien oder emissionsarmen Antrieben beschafft werden.

Die Niedersächsische Landesregierung setzt sich darüber hinaus mit Nachdruck für die Förderung der Elektromobilität in Niedersachsen ein. Elektrische Fahrzeuge, die mit erneuerbarem Strom betrieben werden, ermöglichen die Reduktion von Treibhausgas- und lokalen Emissionen. Im Rahmen einer zunehmenden Flotten- und Bestandserneuerung können sie einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor leisten.

Die Niedersächsische Landesregierung hat aus diesem Grund mehrere Förderrichtlinien erlassen, die die Umsetzung einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität in Niedersachsen in Ergänzung zu anderen vorhandenen Bundes- und Landesförderungen in diesem Bereich unterstützen.

Mit den beiden Förderrichtlinien „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Anschaffung von Elektro- oder Brennstoffzellenfahrzeugen nebst zugehöriger Ladeinfrastruktur in Niedersachsen“ (veröffentlicht im August 2020, Außer-Kraft-Treten Ende 2022) sowie „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Anschaffung brennstoffzellenbetriebener kommunaler Spezialfahrzeuge in Niedersachsen“ (veröffentlicht im Juli 2020, Außer-Kraft-Treten Ende 2023), zielt die Landesregierung darauf ab, die Umstellung der Fahrzeugflotten der niedersächsischen Kommunen auf emissionsarme Antriebe voranzutreiben, um eine spürbare Verbesserung der Luftreinhaltung in Niedersachsen und die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen.

Mit dem Ziel, die bestehenden Förderlücken im Bereich Elektroladeinfrastruktur zu schließen, hat die Niedersächsische Landesregierung die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Ausbaus von nicht öffentlicher Elektroladeinfrastruktur für Unternehmen in Niedersachsen“ auf den Weg gebracht. Auf Grundlage des 1. Förderaufrufs können Unternehmen seit dem 03.12.2020 Anträge stellen. Im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur plant die Niedersächsische Landesregierung die Förderaktivitäten des Bundes (2021-2024) zu flankieren, um auch hier eine optimale Versorgung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur in Niedersachsen sicherzustellen. Der 1. Förderaufruf des Bundes hierzu ist für das Frühjahr 2021 angekündigt.

Im Weiteren hat die Niedersächsische Landesregierung am 11.01.2021 den Beschluss gefasst, den Erwerb von Elektrofahrzeugen und die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Behördenstandorten des Landes Niedersachsen aktiv voranzutreiben.

Auch für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stehen seitens des Landes eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten, die sämtlich zur Emissionsreduzierung und damit zum Erreichen der Klimaziele beitragen. Neben den beiden Förderrichtlinien „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur CO₂-Reduktion durch Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im ÖPNV -Flexible Bedienformen-“ und der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur CO₂-Reduktion durch Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im ÖPNV -Kraftfahrzeuge mit CO₂-freien oder CO₂-sparsamen Antriebssystemen-“ (beide RL sind bis Ende 2023 gültig) besteht jährlich ein umfangreiches ÖPNV-Förderprogramm. So umfasst das ÖPNV-Förderprogramm 2021 344 Vorhaben mit rund 179 Mio. Euro Fördervolumen. Gefördert werden dabei Infrastrukturvorhaben (u.a. Haltestellen, ZOB, Betriebshöfe, Stadtbahninfrastruktur) und ÖPNV-Fahrzeuge (Busse und Stadtbahnen).

Um einen weiteren Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen zu leisten, stellt die Niedersächsische Landesregierung 75 Mio. Euro für Unternehmen zur Förderung von Pilot- und Demonstrationsvorhaben von grünen Wasserstofftechnologien zur Verfügung. Dadurch sollen insbesondere Projekte im Bereich des Klimaschutzes und der nachhaltigen Mobilität initiiert und die Weiterentwicklung der Technologien forciert werden. Mit grünem Wasserstoff, als ergänzendem Energieträger zur Elektrizität, kann die für die Volkswirtschaft nötige Energiemenge letztlich jederzeit bereitgestellt, transportiert und gespeichert werden. Zwar sind die Technologien zur Erzeugung und Nutzung von Wasserstoff weitgehend bekannt und erforscht, zugleich fehlt es an der nötigen Verbreitung und modellhaften Umsetzung von konkreten Vorhaben der Wasserstoffwirtschaft.

5. In welcher Weise hat sich die Landesregierung bislang gegenüber dem Bund eingebracht, um die Erhöhung des Autoverkehrs infolge des geplanten Ausbaus des Südschnellwegs zu verhindern und sich für den Bau eines Radweges einzusetzen?

Es wird auf die Ausführungen der Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

6. Wie bewertet die Landesregierung die Forderung des Bündnisses gegen den Ausbau des Südschnellwegs, das Planfeststellungsverfahren zum Tunnel von den übrigen Baumaßnahmen am Südschnellweg zu trennen, damit mit dem Tunnelbau zügig begonnen werden könne?

Der östliche und der westliche Projektbereich sind untrennbar miteinander verbunden. Unter anderem dienen die Aushubmassen aus der Tunnelbaustelle im Osten unmittelbar der Dammverbreiterung in den Leineauen im Westen. Im Falle einer zeitlichen Trennung des Gesamtprojekts in einen

Ost- und Westteil wäre der gesamte Tunnelaushub abzutransportieren oder geeignete Zwischenlagerflächen zu suchen und planrechtlich ergänzend 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, der Anlieger an den Transportrouten und des umgebenden Straßennetzes insgesamt verbunden. Auch unter Berücksichtigung des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sowie wirtschaftlichen Erwägungen stellt dies keine vorzugswürdige Lösung dar.

Unabhängig davon sind von den acht im Projektbereich befindlichen Brückenbauwerken vier nicht mehr ausreichend tragfähig und müssen kurzfristig ersetzt werden. 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 Restnutzungsdauern 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 Südschnellweg gesperrt werden müsste, sobald die Restnutzungsdauer der Gewässerbrücken erreicht ist. Dies hätte unter anderem erhebliche zusätzliche (Ausweich-) Verkehre in den Ortslagen Koldingen, Hemmingen, dem Döhrener Quartier und der Innenstadt Hannovers zur Folge.

7. Welche weiteren Ausbau- und Umbaumaßnahmen sind zum Messeschnellweg und zum Westschnellweg geplant?

Im Zuge des Messeschnellwegs sind einzelne nicht zukunftsfähige Bauwerke zu ersetzen. Hierbei handelt es sich um die Brücken über den Mittellandkanal und über den Weidetorkreisel (einschließlich einer Verstärkungsmaßnahme des Bestandsbauwerkes bis zum zukünftigen Ersatzneubau). Darüber hinaus gehende Planungsabsichten bestehen derzeit nicht.

Hinsichtlich des B6 | Westschnellweges ist zwischen zwei Projektbereichen zu differenzieren:

- a) zwischen Knotenpunkt Jädekamp bis südlich der Stöckener Straße
Der sechsstreifige Ausbauabschnitt ist im Fernstraßenausbaugesetz als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (dort lfd. Nr. 715) eingestuft. Planungstätigkeiten sind hier noch nicht begonnen worden.
- b) vom Deisterkreisel bis nördlich der Anschlussstelle Herrenhausen (A 2)
Die aktuellen Ergebnisse der Nachrechnung von Brückenbauwerken zeigen, dass für diesen Streckenabschnitt, vergleichbar mit dem Südschnellweg, konkreter Handlungsbedarf in Form von Ersatzneubauten besteht. Die Planungen hierzu befinden sich in einer sehr frühen Phase der sogenannten „Vorplanung“.

Zur Vervollständigung ist auch der Streckenabschnitt der B 65 | Südschnellweg zwischen Seelhorster Kreuz und Anschlussstelle Anderten an die BAB 7 zu nennen, in welchem sich ebenfalls Bauwerke befinden, die zu ersetzen sind. Auch hier wurde die „Vorplanung“ aufgenommen.