

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

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

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

Wird der Westschnellweg in Hannover zur nächsten Autobahn?

Anfrage der Abgeordneten Julia Willie Hamburg und Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen
am 04.06.2021 - Drs. 18/9514
an die Staatskanzlei übersandt am 16.06.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 12.07.2021

Vorbemerkung der Abgeordneten

Im Januar 2012 kündigte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) eine statische Nachrechnung für die Schwanenburgbrücke der B 6 (Westschnellweg) über die Leine an mit dem Ziel, „Umgestaltungsmöglichkeiten auszuloten“, da „die Zufahrt Limmerstraße auf den Westschnellweg in Richtung Norden (...) ein Unfallschwerpunkt“ sei. (LHH Drs. Nr. 15-2379/2011 F1)

In einer Sitzung des hannoverschen Stadtbezirksrates Linden-Limmer teilte die NLStrBV dann am 07.03.2018 mit, dass „die Zunahme des Schwerverkehrs (...) in den vergangenen Jahren ein umfangreiches Erhaltungs- und Erneuerungsprogramm auf deutschen Bundesfernstraßen ausgelöst (habe und) hiervon (...) aktuell und in den nächsten Jahren im Besonderen auch die Schnellwege in Hannover betroffen“ seien. Hintergrund wäre demnach, dass „die Tragreserven vieler Brücken (...) weitgehend aufgebraucht“ seien und „nicht mehr den zukünftigen Anforderungen“ entsprächen. (LLH Drs. Nr. 15-0497/2018 F1)

Wenige Monate später wurde dem Bezirksrat dann mitgeteilt, dass es ein „bundesweites Nachrechnungsprogramm“ gebe, in dessen Rahmen auch die Bauwerke des Westschnellweges zwischen der Stöckener Straße und dem Deisterkreisel auf ihre Tragfähigkeit und eine daraus resultierende Restnutzungsdauer hin überprüft würden. „Im Zuge der B 6, Westschnellweg, wird die Netzmasche ‚nördliche AS Bremer-Damm bis südl. AS Limmer Straße‘, in der sich die Leinebrücke und das Unterführungsbauwerk Limmer Straße befinden, prioritär betrachtet. Der Hintergrund der priorisierten Betrachtung ist eine vorläufige reduzierte Restnutzungsdauer der Leinebrücke und dass beide Bauwerke planerisch in unmittelbarer Relation zueinanderstehen. (...) Unter Berücksichtigung einer reduzierten Restnutzungsdauer der Leinebrücke sowie planungsrechtlichen und wirtschaftlichen Aspekten, werden in der Strategie auch brückenspezifisch unterschiedliche Planungsvarianten (z. B. Herauslösen und Vorziehen der Schwanenburgbrücke aus dem allgemeinen Planungsprozess) untersucht und gegeneinander abgewogen.“ (LHH Drs. Nr. 15-0944/2018 S1)

Laut Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage zu den Ausbauplänen des Südschnellwegs (Drucksache 18/8613) ist auch im Streckenabschnitt zwischen dem Deisterkreisel und der Autobahn 2 mit einer Erneuerung zu rechnen: „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.“

Laut der Internetseite der NLStBV soll neben der Neuplanung der Brückenbauwerke „zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit Anpassungsarbeiten erfolgen.“

Diese „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ wird in einem Antwortschreiben der NLStBV vom 14.01.2020 zu einem Antrag der Grünen-Stadtbezirksratsfraktion Linden-Limmer näher erläutert: „Der Streckenausbau ist erforderlich, da große Teile des Schnellwegesystems (hier insbesondere Westschnellweg zwischen Deisterkreisel und Anschlussstelle Herrenhausen) keinen Seitenstreifen sowie keinen ausreichenden Mittelstreifen und zu schmale Fahrstreifen aufweisen. Auch die Möglichkeiten zur verkehrlichen Optimierung der Knotenpunkte und Anschlussstellen werden hierbei mit betrachtet.“ (LHH Drs. Nr. 15-2335/2019 N1 S1)

Aus der anfänglichen Idee von 2012, einen Unfallschwerpunkt an der Anschlussstelle Limmerstraße beseitigen zu wollen, ist demnach eine Verbreiterung des Schnellwegs über den gesamten Streckenabschnitt geworden. Da dies aller Voraussicht nach nicht mehr unter den Bestandsschutz fällt und ein neues Planfeststellungsverfahren angestrebt wird, fand im Zeitraum März 2020 bis etwa März 2021 eine umfangreiche floristische und faunistische Erfassung auf Straßen, nebenliegenden Grundstücken und in Landschaftsräumen in der Nähe des Streckenabschnitts statt. Zudem sollen „im Zuge der weiteren Planungen (...) auch die Anspruchsvoraussetzungen für eine Lärmvorsorge gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung geprüft (werden). Hierzu wird eine detaillierte schalltechnische Untersuchung erfolgen.“ (LHH Drs. Nr. 15-2335/2019 N1 S1)

1. Welche Bauwerke und Fahrbahnen auf den oben genannten Streckenabschnitten machen eine Sanierung der B 6 in den genannten Abschnitten nötig (bitte mit weiteren Informationen zum Zeitraum der weiteren Nutzbarkeit auflisten)?

Zwischen Anschluss Herrenhausen und Deisterkreisel befinden sich 14 Brückenbauwerke. Diese wurden im Zuge des Baus des Westschnellweges im Zeitraum Ende der 1950er- bis 1960er-Jahre hergestellt und haben damit ein Alter von mindestens 60 Jahren erreicht.

Diese Bauwerke befinden sich derzeit in der Nachrechnung. In der überwiegenden Anzahl der Fälle dauert diese noch an. Abgeschlossen wurde die Nachrechnung für das Bauwerk über die Davenstedter Straße (Restnutzungsdauer bis 2030) sowie für das Bauwerk über die Leine „Schwanenburgbrücke“ (Restnutzungsdauer 2023).

In den Jahren 2020/2021 wurde die Fahrbahn der B 6 im Abschnitt zwischen Stöckener Straße und Anschluss Herrenhausen erneuert. Der übrige Fahrbahnbereich wird kontinuierlich überwacht und es werden Erhaltungsarbeiten durchgeführt, soweit diese notwendig werden.

2. In welchem Stadium befinden sich die Planungen der beiden Streckenabschnitte derzeit?

Der Streckenabschnitt vom Anschluss Herrenhausen bis Deisterkreisel befindet sich in einem frühen Planungsstadium, der sogenannten Vorplanung. Der Abschnitt zwischen Stöckener Straße und Anschluss Herrenhausen ist erneuert.

3. Wie sieht der genaue Zeitplan für die weiteren Planungs- und Beteiligungsschritte aus, und welche Institutionen/Behörden sind für welche Schritte zuständig?

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) ist für den Planungsprozess zuständig. Das Planfeststellungsverfahren wird von der Region Hannover als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde durchgeführt.

Aufgrund des frühen Stadiums der Planung gibt es noch keinen genauen Zeitplan.

4. Welche Möglichkeiten stehen Anwohnenden zur Verfügung, sich frühzeitig in das Verfahren einzubringen?

Derzeit wird ein Beteiligungs- und Informationskonzept für eine informelle und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durch eine seitens der NLStBV kürzlich beauftragte Agentur erarbeitet. Das Konzept wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021 finalisiert.

5. Für welchen Zeitraum sind die Bauarbeiten für die einzelnen Abschnitte geplant?

Aufgrund des frühen Stadiums der Planung gibt es noch keinen genauen Zeitplan.

6. Welche Ersatz- und Umleitungsmaßnahmen sind im Falle von Brückensperrungen vorgesehen?

Ersatzmaßnahmen und Umleitungskonzepte für die Bauphasen werden im Zuge des sich verdichtenden Planungsprozesses erarbeitet und mit den zuständigen Stellen abgestimmt.

7. Sieht die Landesregierung es als wahrscheinlich an, dass der Westschnellweg im Zuge der Sanierung verbreitert wird?

Ob sich Querschnittsanpassungen ergeben, wird sich aus dem weiteren Planungsprozess ableiten.

8. Falls ja, auf welche Breite?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Gibt es Möglichkeiten, durch Geschwindigkeitsbegrenzungen oder andere Maßnahmen, auf eine Verlängerung von Brems- und Beschleunigungsstreifen zu verzichten?

Diese Möglichkeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsaufstellung untersucht.

10. Wie bewertet die Landesregierung diese Möglichkeiten?

Siehe Antwort zu Frage 9.

11. Werden bei der Planung voraussichtlich ein fahrbahnbegleitender Radweg und andere Radwegverbindungen mitgedacht?

Die Möglichkeiten dafür werden im Rahmen der weiteren Entwurfsaufstellung untersucht.

12. Wie lang ist die Restnutzungsdauer der Schwanenburgbrücke über die Leine?

Siehe Antwort zu Frage 1.

13. Wird die Schwanenburgbrücke aus dem allgemeinen Planungsprozess herausgelöst und deren Neubau gegebenenfalls vorgezogen?

Die Schwanenburgbrücke ist aus dem Planungsprozess des gesamten Abschnitts herausgelöst.

Der Ersatzneubau der Schwanenburgbrücke wird nach dem derzeitigen Planungsstand vorgezogen hergestellt.

14. Wird es bei einem Neubau weitere Fahrspuren geben, wie es bereits 2012 überlegt worden war?

Diese Betrachtung wird Gegenstand der weiteren Entwurfsbearbeitung sein.

15. Welche Ergebnisse lieferte die Anfang 2020 durchgeführte Variantenuntersuchung für das Bauwerk Schwanenburgbrücke?

Grundsätzlich sind alle drei Varianten (siehe Frage 16) technisch umsetzbar.

16. Wie wurden die Planungskonzepte (sowohl endgültiges Bauwerk als auch gegebenenfalls temporäre Umfahrungen/Provisorien, Erweiterungsmöglichkeiten) vor dem Hintergrund der Beeinträchtigung des Verkehrsweges bewertet?

Die Aufrechterhaltung des Verkehrs ist eines der übergeordneten Planungsziele. Dieses kann jedoch auch mit Einschränkungen der Fahrstreifenanzahl, sogenannter 2+0-Verkehrsführung, verbunden sein. Die grundsätzliche Aufrechterhaltung einer 2+0-Verkehrsführung wird in allen bislang betrachteten Varianten gewährleistet bzw. als Anforderung bei der Variantenentwicklung formuliert.

17. Wie bewertet das Land die Möglichkeiten, die Schnellwegauffahrt Limmerstraße insgesamt zu entlasten, indem die Wunstorfer Straße als Bundesstraße entwidmet wird?

Ob es Möglichkeiten gibt, diese Schnellwegauffahrt zu entlasten, liegt im Verantwortungsbereich des zuständigen Baulastträgers der „Wunstorfer Straße“ (Landeshauptstadt Hannover).

18. Ist die Zufahrt Limmerstraße noch als Unfallschwerpunkt zu bewerten?

Die Zufahrt Limmerstraße wird von der Unfallkommission der Polizeiinspektion Hannover als Unfallhäufungsstelle betrachtet.

19. Wie haben sich die Unfallzahlen an dieser Stelle in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte Anzahl der Unfälle pro Jahr - Personenschäden gegebenenfalls gesondert angeben)?

	2012	2013	2014	2015	2016*	2017*	2018	2019	2020	2021**
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	32	33	36	37	6	8	52	37	37	8
VU mit schwerem Personenschaden	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	4	5	6	7	4	6	9	5	5	3
VU mit schwerem Sachschaden	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
VU mit leichtem Sachschaden	28	27	30	30	2	0	43	32	32	5
Anzahl Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anzahl Schwerverletzte	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Anzahl Leichtverletzte	6	6	8	9	5	8	10	5	6	9

Quelle: Elektronische Unfalltypensteckkarte der Polizeidirektion Hannover

* 2016/2017: In den Jahren 2016/2017 wurden in der elektronischen Unfalltypensteckkarte der Polizeidirektion Hannover keine Verkehrsunfälle erfasst, die im Rahmen der abschließenden Verkehrsunfallaufnahme vor Ort (leichter Sachschaden, kein Personenschaden) durch die Polizei aufgenommen worden sind.

** 2021: Die Daten beinhalten die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle, die mit Stand 22.06.2021 in der elektronischen Unfalltypensteckkarte der Polizeidirektion Hannover erfasst sind.

20. Wie hat sich der Schwerverkehr in den letzten zehn Jahren auf der B 6, Abschnitt Deisterkreisel bis Stöckener Straße, entwickelt?

Zur Ermittlung der Verkehrsentwicklung werden die Verkehrsmengen auf den Bundesfernstraßen und den Landesstraßen in Niedersachsen alle fünf Jahre zu ausgewählten Zeitpunkten manuell erfasst und hochgerechnet. Die Zählstandorte befinden sich hier zwischen Stöckener Straße und Anschluss an Herrenhausen und zwischen der „AS Linden-Nord und -Mitte“:

In diesem Zuge wurden folgende Schwerlastverkehre abgeleitet:

2010:

Abschnitt Stöckener Straße bis Anschluss an Herrenhausen 2 300 Fz./24 h,

Abschnitt AS Linden-Nord bis Linden-Mitte 2 200 Fz./24 h.

2015:

Abschnitt Stöckener Straße bis Anschluss an Herrenhausen 2 200 Fz./24 h,

Abschnitt AS Linden-Nord bis Linden-Mitte 2 600 Fz./24 h.

Die Zahlen für 2020 liegen aufgrund der COVID-19-Pandemie noch nicht vor.

21. Von welchen „zukünftigen Anforderungen“ (LLH Drs. Nr. 15-0497/2018 F1) wird in Bezug auf die Tragreserven ausgegangen?

Im Zuge der Ersatzneubauten werden zukunftsfähige, den allgemein anerkannten Regeln der Technik folgende Lastannahmen sowie die prognostizierte Verkehrsentwicklung berücksichtigt.