

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

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

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

Südschnellweg: „Torpedieren“ die Verbreiterung des Südschnellwegs und der Eingriff in das Naherholungsgebiet Leinemasch die geplante Klimaneutralität der Landeshauptstadt Hannover im Jahr 2035?

Anfrage der Abgeordneten Julia Willie Hamburg, Detlev Schulz-Hendel und Gerald Heere (GRÜNE), eingegangen am 17.06.2022 - Drs. 18/11390
an die Staatskanzlei übersandt am 20.06.2022

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 18.07.2022

Vorbemerkung der Abgeordneten

Das Großbauprojekt Südschnellweg in Hannover zwischen Landwehrkreisel und Bahnunterführung nahe des Seelhorster Kreuzes umfasst eine Verbreiterung der Fahrbahn um fast das Doppelte auf dann 25,60 m und einen Tunnelbau. Die Kosten belaufen sich bislang auf 360 Millionen Euro. Seit verganginem September liegt der Planfeststellungsbeschluss vor. Alle eingereichten Eilanträge gegen die Verbreiterung der Fahrbahn und die Rodung von 13 ha Grünfläche im Naherholungsgebiet Leinemasch sind vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg abgelehnt worden. Eine Klage des Landesverbands Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e. V. (LBU) ist jedoch weiter anhängig. Wann hier eine Entscheidung ergehen wird, ist offen. Seit Mai verlegen der örtliche Energieversorger und die Stadtentwässerung Leitungen. In Kürze starten die Vermessungsarbeiten und im Oktober wird damit gerechnet, dass die Fällungsarbeiten Hunderter Bäume südlich des Südschnellwegs beginnen. Die Arbeiten betreffen drei marode Brücken: Während für die Brücke über die Hildesheimer Straße ein Brückenprovisorium errichtet werden wird, sollen die Leine- und die Leineflutbrücke je zur Hälfte für die Verkehrsführung erhalten bleiben, während die andere Hälfte im Neubau entsteht. Danach wird der Verkehr auf den Neubau umgeleitet und die andere Hälfte der Brücke gebaut. Während dieser Zeit sollen dann jeweils auf den befahrbaren Brückenhälften zwei Fahrspuren und ein Standstreifen zur Verfügung gestellt werden (HAZ, 16.06.2022). Die Niedersächsische Behörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) führt die Arbeiten im Auftrag des Bundes durch und rechnet mit einer Dauer der Bauarbeiten bis mindestens 2029. Ziel der Verbreiterung der Fahrbahn sei es, für „flüssigen Verkehr“ zu sorgen, so die NLStBV. Planer rechnen mit einem Anstieg des Verkehrs von aktuell 45 000 Fahrzeugbewegungen pro Tag auf dann 55 000 Fahrzeugbewegungen. Gegen das Großprojekt, die Rodungsarbeiten im Naherholungsgebiet und die Beeinträchtigungen im Zuge der Bauarbeiten gibt es Widerstand. Mehr als 20 Bürgerinitiativen, Verbände und Organisationen kritisieren, dass der „beschlossene Ausbau des Südschnellwegs in Hannover (...) die Verkehrswende torpediert“ und Klimaziele zerstöre, so u. a. die Bürgerinitiative LeinemaschBLEIBT (Internetseite BI LeinemaschBLEIBT). Die Region und die Landeshauptstadt Hannover haben beschlossen, dass Hannover bis 2035 klimaneutral werden soll. Tatsächlich hat Hannover seine Ziele für 2020 verfehlt (HAZ, 14.06.2022): Eigentlich sollten die Treibhausgase um 40 % im Vergleich zu 1990 gesenkt werden, es waren aber nur 33 % (aktuelle Bilanz der Stadt Hannover). Die Bilanz ist vor allem auf den Verkehrssektor zurückzuführen - hier ist der CO₂-Ausstoß sogar um 9 % gegenüber 1990 gestiegen. Dabei ist der Verkehr für ein Fünftel der Treibhausmissionen verantwortlich und hier zu 96 % der Autoverkehr. Die BI LeinemaschBLEIBT fordert vor diesem Hintergrund „einen Stopp der Ausbaupläne, bis alle Klimaziele konkret und verbindlich in die Vorgaben fürs Straßenbauen eingearbeitet sind und eine unabhängige Prüfung auf Klimaziele-Kompatibilität stattgefunden hat“. Erneut rufen die

Gegner des Ausbaus des Südschnellwegs zu einer Demonstration am Sonntag, 19.06.2022, auf. Oberbürgermeister Belit Onay (GRÜNE) äußerte sich im vergangenen Jahr zum Großbauprojekt und schlug in einem Brief dem Bundesverkehrsministerium eine Kompromisslösung vor - statt auf 26,50 m sollte danach die Fahrbahn auf lediglich 21 m verbreitert werden, und außerdem sollte ein Radweg entlang des Südschnellwegs gebaut werden (HAZ, 29.03.2021). Der Bund lehnte den Vorschlag ab.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Südschnellweg ist in Hannovers Süden die einzige leistungsfähige und hochwasserfreie Ost-Westverbindung. Er hat eine hohe verkehrliche Bedeutung für die Mobilität in Hannover und Niedersachsen, denn er bündelt den weiträumigen und innerstädtischen Verkehr und entlastet das nachgeordnete Straßennetz. Hintergrund des Projektes ist der Ersatz von vier nicht mehr zukunftsfähigen Bauwerken, die aufgrund von erheblichen Bauwerksschäden zeitnah ersetzt werden müssen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist für den neuen Südschnellweg eine größere Straßenbreite erforderlich.

- 1. Welche konkreten Maßnahmen leitet die Landesregierung aus ihren Reduktionszielen um mehr als die Hälfte der Treibhausgase im Verkehrsbereich bis 2030 ab? Welche Auswirkung hat das auf ihre Prognosen zum künftigen Pkw- und Lkw-Verkehrsaufkommen, im konkreten Falle für die Südschnellweg-Planung, aber auch im Allgemeinen? Beruhen die Modelle auf verbindlichen Klimazielen für die Jahrzehnte, in denen neue oder erneuerte Infrastruktur in Betrieb sein wird, oder beruhen sie auf einer Extrapolation des derzeitigen Verkehrsaufkommens?**

Niedersachsen hat sich im Rahmen der Niedersächsischen Klimaschutzstrategie zum Ziel gesetzt, die Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Die Ziele sind abgeleitet aus den Sektorzielen des Bundes-Klimaschutzgesetzes unter Berücksichtigung regionaler Besonderheiten. Niedersachsen strebt im Verkehrssektor gegenüber dem bundesweiten Minderungspfad ab 2017 eine leicht beschleunigte Absenkung an, da Niedersachsen im wichtigen Segment der Pkw-Elektrifizierung derzeit einen leichten Vorsprung hat, der noch ausgebaut werden soll. Vor dem Hintergrund, dass die Emissionen des Verkehrssektors seit 1990 nur marginal gesunken sind, sind in den kommenden Jahren deutliche Emissionsminderungen zu erbringen. Die Klimaziele schließen aber konkrete Einzelvorhaben nicht aus, vielmehr gilt es, mit einem ambitionierten Maßnahmenmix die erforderlichen Minderungen im Verkehrssektor zu erreichen. Insgesamt gilt es dabei, drei Strategien der Verkehrsplanung zu verfolgen: eine Verbesserung der Verkehre (vor allem durch emissionsfreie Antriebe), eine Verkehrsverlagerung in Richtung des sogenannten Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Carsharing, Ridepooling) sowie Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung.

Die Erneuerungsplanungen des Südschnellweges verfolgen das Ziel, die Mobilität zu erhalten und den überregionalen Verkehr gebündelt aus dem Innenstadtbereich der Landeshauptstadt und aus den angrenzenden Kommunen herauszuhalten und diese dadurch zu entlasten. Ebenfalls soll durch die Anpassung an den Stand der Technik die Verkehrssicherheit gesteigert werden. Höhere Verkehrssicherheit bedeutet auch einen besseren Verkehrsfluss und damit weniger Stauzeiten, Verdrängungsverkehre und Schadstoffausstoß.

- 2. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit, dass der frühestens im Jahr 2029 fertiggestellte Südschnellweg das Ziel der Landeshauptstadt und der Region Hannover, im Jahr 2035 klimaneutral sein zu wollen, konterkariert - und das vor dem Hintergrund, dass laut aktueller Bilanz der Stadt Hannover gerade der Verkehr hauptverantwortlich für die Verfehlungen der Klimaziele in 2020 war, dessen Emissionen gegenüber 1990 nicht gesunken, sondern um 9 % gestiegen sind?**

Es wird hierzu auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen.

3. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass trotz der anhängigen Klage der LBU mit Rodungs- und Bauarbeiten - auch am Westabschnitt - begonnen werden soll?

Ein weiteres Aufschieben wäre mit dem Risiko verbunden, dass der notwendige Ersatz der nicht mehr ausreichend tragfähigen Brückenbauwerke gegebenenfalls nicht rechtzeitig erfolgen würde. Dies hätte die Sperrung des Südschnellweges zur Folge. Der Verkehr würde sich daraufhin auf das nachgeordnete kommunale Straßennetz in Hannovers Süden, Hannovers Innenstadt und die benachbarten Kommunen verlagern. Aus verkehrlicher Sicht ist der Baubeginn somit dringend geboten.

Für das Gesamtprojekt „Südschnellweg“ wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. In diesem öffentlich-rechtlichen Genehmigungsverfahren wurde u. a. geprüft, ob die einzelnen Schutzgüter (u. a. Umwelt, Mensch, Städtebau und Verkehr) ausgewogen berücksichtigt und daraus abgeleitete Maßnahmen fachtechnisch sowie rechtlich zulässig geplant wurden.

Alle gestellten Eilanträge auf Aussetzung des Sofortvollzuges wurden vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg negativ beschieden. Der Baubeginn ist somit rechtlich gesichert.

4. Wie viele Fahrzeuge können den Südschnellweg während der einzelnen Bauphasen passieren (bitte um Aufschlüsselung während der einzelnen Bauphasen und Hochrechnungen pro Jahr der Bauzeit)?

Grundsätzlich steht der Südschnellweg mit einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung während der gesamten Bauzeit dem Verkehr zur Verfügung. Aufgrund der örtlichen Randbedingungen von Baustellenverkehrsführungen und deren Einflüsse auf das Fahrverhalten Einzelner lassen sich keine generalisierten Kapazitätsangaben für die einzelnen Bauphasen tätigen.

5. Welche Erkenntnisse, Prognosen und Szenarien liegen der Landesregierung vor, wie sich der Verkehr und die Fahrzeugbewegungen von heute 45 000 Fahrzeugen pro Tag verändern werden, wenn während der mindestens sieben Jahre andauernden Bauphase der Verkehr in beide Fahrtrichtungen einspurig geführt wird?

Aus den Erfahrungen in der Vergangenheit aufgrund von Störfällen oder aus anderen Gründen eingeschränkter Nutzbarkeit des Südschnellweges wurden folgende Erkenntnisse gewonnen:

Der Südschnellweg ist in Hannovers Süden die einzige leistungsfähige und hochwasserfreie Ost-West-Verbindung. Bei Unterhaltungsarbeiten, Unfällen und sonstigen Nutzungseinschränkungen kommt es zu Ausweichverkehren. Verkehrsteilnehmende weichen auf das kommunale Straßennetz in Hannovers Süden, Hannovers Innenstadt und auf die südlich angrenzenden Routen, z. B. auf die Bundesstraße 443, aus. Hierbei entstehen erhebliche Verdrängungsverkehre, insbesondere auch von Quell- und Zielverkehren des Südens von Hannover, auf die vorstehenden, nicht ausreichend leistungsfähigen Routen. Kommunen wie Hannover, Hemmingen, Laatzen, Pattensen sind hiervon betroffen.

Während der Bautätigkeiten des Südschnellweges kommt ein gestuftes Umleitungskonzept zum Tragen, welches mit den zuständigen Verkehrsbehörden erarbeitet und abgestimmt wurde. Hierbei werden alle Verkehre (nahräumig, regional und weiträumig) berücksichtigt. Umleitungsempfehlungen und Ausweichrouten werden ausgeschildert.

Hierdurch wird angestrebt, Auswirkungen von Ausweichverkehren während der Bauphase des Südschnellweges zu minimieren und die Verkehre gezielt zu lenken.

6. Wenn der Verkehr während einer mindestens sieben Jahre andauernden Bauphase pro Fahrbahnrichtung einspurig auf der Leine- und der Leineflutbrücke geführt wird: Geht die Landeregierung infolge der Gewöhnung an die baubegleitende Verkehrsführung von einem Verpuffungseffekt des Verkehrs aus? Wenn ja, in welcher Weise?

Durch die wesentlich längeren Reisezeiten auf sämtlichen Alternativrouten sowie deren mangelnde Eignung für die Aufnahme höherer Verkehrsstärken verlagern sich die Verkehre voraussichtlich nach kurzer Zeit von den Ausweichrouten zurück auf den Südschnellweg.

Nach Abschluss der Bautätigkeiten kann der Südschnellweg seine vollständig bündelnde Funktion als überregionale Straße wieder aufnehmen und entlastet dadurch das nachgeordnete Straßennetz.

(Verteilt am 19.07.2022)