

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/7630 -**

Südschnellweg Hannover: Ist der Bau einer Unterführung in Form eines Tunnels unter der Hildesheimer Straße möglich?

Anfrage des Abgeordneten Dirk Toepffer (CDU) an die Landesregierung, eingegangen am 17.03.2017, an die Staatskanzlei übersandt am 23.03.2017

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 12.04.2017, gezeichnet

In Vertretung

Daniela Behrens

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die Südschnellweg-Brücke (B 3/B 65) über die Hildesheimer Straße in Hannover-Döhren soll nur noch bis 2023 bestehen bleiben. Die Brücke wird zurzeit durch eine externe Vorspannung verstärkt. Dennoch ist sie für Schwertransporte gesperrt, und Autofahrer dürfen nur jeweils eine Spur in beide Richtungen befahren.

Ein Ideenwettbewerb hat Anregungen für die weitere Zukunft des Südschnellweges geliefert. Die Gewinner schlagen statt einer neuen Brücke über die Hildesheimer Straße eine Unterführung in Form eines Tunnels vor. Sowohl Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies als auch Hannovers Oberbürgermeister Stefan Schostok sollen diese Pläne laut einem Bericht der *Hannoverschen Allgemeinen Zeitung* vom 11.02.2016 begrüßt haben.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weise ich darauf hin, dass ich ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung meiner Fragen habe, die das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landesbehörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der im Süden Hannovers verlaufende Südschnellweg ist für den Großraum Hannover von großer verkehrlicher Bedeutung. Auf diesem Streckenabschnitt überlagern sich drei Bundesstraßen (B 3/B 6/B 65). Im rund 3,8 km langen Abschnitt zwischen dem Landwehrkreisel und der Kreuzung mit der Bahn vor dem Seelhorster Kreuz soll der Südschnellweg langfristig ausgebaut werden. Hintergrund ist, dass insgesamt vier Brücken im Verlauf des Südschnellwegs in den nächsten Jahren erneuert werden müssen. Sie können aufgrund ihres baulichen Zustandes nur noch bis etwa 2023 genutzt werden; dies haben statische Nachrechnungen ergeben. Um die Nutzung der Bauwerke unter verkehrlichen Einschränkungen bis 2023 gewährleisten zu können, werden umfangreiche Verstärkungsmaßnahmen durchgeführt. Hierdurch wird der für den Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozess für die zu ersetzenden Ingenieurbauwerke zur Verfügung stehende zeitliche Rahmen klar begrenzt.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat als Basis für den Planungsprozess in Abstimmung der wesentlichen Projektbeteiligten (Bundesministerium für Ver-

kehr und digitale Infrastruktur - BMVI -, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Landeshauptstadt Hannover, NLStBV) eine Projektstrategie entwickelt, die einem strukturierten Vorgehen von Beginn des Projektes an dienen soll. Die Strategie berücksichtigt einen ganzheitlichen Ansatz. Durch die entwickelte Vorgehensweise wird den Empfehlungen der „Reformkommission Bau von Großprojekten“ zur sorgfältigen Grundlagenermittlung, differenzierten Planung vor Baubeginn, Schaffung von Transparenz für die Öffentlichkeit, frühzeitiger Bestimmung von Kosten, Risiken und Chancen und der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit allen Projektbeteiligten entsprochen.

Als erster Planungsschritt wurde die Durchführung eines Ideenwettbewerbs umgesetzt. Dieser Wettbewerb trug maßgeblich dazu bei, den Planungsprozess ergebnisoffen und transparent zu gestalten und Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu erreichen. Der Ideenwettbewerb wurde in der ersten Hälfte 2016 abgeschlossen (www.suedschnellweg.niedersachsen.de). Im Ergebnis liegen 14 Wettbewerbsarbeiten vor. Gegenstand der Arbeiten sind Ideenkonzepte für die zukünftige Führung des Südschnellweges und seiner Bauwerke unter Berücksichtigung von verkehrlichen, städtebaulichen und umweltfachlichen Belangen. Darüber hinaus beinhalten die Arbeiten Konzepte zur Aufrechterhaltung der Verkehrsführung während der Bauzeit.

1. Wie bewertet die Landesregierung die Gewinnervorschläge des Wettbewerbs?

Als Ergebnis des Ideenwettbewerbs wurden drei Ideen prämiert, die jeweils eine Verlegung der Bundesstraße in einen Tunnel im Bereich Döhren vorgeschlagen haben. Insgesamt kann aus dem Ideenwettbewerb ein klares Votum der Fachwelt für eine Tunnellösung abgeleitet werden. Brückenlösungen wurden nur unter Berücksichtigung einer erheblichen Inanspruchnahme privater und gewerblicher Flächen entwickelt, die eine vollständige städtebauliche Neuordnung der betroffenen Gebiete voraussetzen würden. Die ersten konkreten Planungsergebnisse und fachgutachtlichen Untersuchungen im Hinblick auf Lärmschutz, Städtebau oder Denkmalschutz bestätigen dieses Ergebnis im Wesentlichen.

Alle von einer Planung berührten öffentlichen und privaten Belange sind gemäß § 17 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes gegeneinander und untereinander abzuwägen. Aus diesem Abwägungsgebot ergibt sich wiederum die Notwendigkeit, Planungsalternativen zu entwickeln. Das Planungsteam muss alle denkbaren Alternativen vom Brückenbauwerk bis zum Tunnel ganzheitlich miteinander vergleichen und bewerten.

Demzufolge sind also auch Hochlagen und alternative Trassenlagen, z. B. durch das Gewerbegebiet, zu untersuchen. Die vergleichende Untersuchung ist zwar bereits weit vorangeschritten, jedoch noch nicht abgeschlossen.

2. Für wie realisierbar hält die Landesregierung die Gewinnervorschläge?

Die Gewinnervorschläge als Ergebnisse eines Ideenwettbewerbs weisen naturgemäß noch planerische Ungenauigkeiten auf. Aus diesem Grund wurden die für die nächste Planungsphase ausgewählten Vorschläge gemäß den geltenden Regelwerken in Planungsvarianten überführt. Insgesamt lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt feststellen, dass die Gewinnervorschläge der Siegerentwürfe bautechnisch im Wesentlichen realisierbar sind.

3. Wer (Bund/Land/Landeshauptstadt) hätte die Kosten für den Neubau eines Brückenbauwerks zu welchen Prozentanteilen voraussichtlich und aufgrund welcher Rechtsgrundlage zu tragen?

Der Bund ist nach dem Bundesfernstraßengesetz Träger der Straßenbaulast dieser Bundesstraße. Sollte es keine Belange Dritter für eine Anpassung geben (z. B. zusätzliche Fahrspuren unter dem Bauwerk, Spurbreiten o. ä.), hat der Bund zu 100 % die Kosten des Ersatzbauwerkes zu tragen.

- 4. Wer (Bund/Land/Landeshauptstadt) hätte die Kosten für den Bau eines Tunnelbauwerks zu welchen Prozentanteilen voraussichtlich und aufgrund welcher Rechtsgrundlage zu tragen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

- 5. Gibt es vonseiten des Bundes spezielle Mittel für Brückensanierungen oder Ersatzbauwerke?**

Im Bundeshaushalt sind unter den Verkehrswegeinvestitionen die Maßnahmen zur Brückenertüchtigung an Bundesfernstraßen mit Kosten größer 5 Millionen Euro ausgewiesen. Die einzelnen Vorhaben sind aber aus dem den Ländern insgesamt zur Verfügung stehenden Planfonds zu bezahlen.

- 6. In welcher Höhe könnte das hier angesprochene Bauwerk davon profitieren?**

Entfällt; es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

- 7. Wann ist mit dem Beginn der Sanierung des Südschnellwegs (egal ob Brücke oder Tunnel) frühestens zu rechnen?**

Unter Berücksichtigung der bereits dargelegten Randbedingungen wird ein Baubeginn in 2023 angestrebt.

- 8. Sieht die Landesregierung Möglichkeiten, den Beginn einer solchen Sanierung zu beschleunigen? Wenn ja, welche?**

Bei der Planung der Maßnahme verfolgt die NLStBV einen konsequenten Zeitplan, der bislang auch eingehalten wurde. Um die verwaltungsinternen Genehmigungsprozesse so kurz wie möglich zu halten, pflegt die NLStBV einen kontinuierlichen Austausch mit dem BMVI. Gleichwohl ist im Rahmen des Planrechtsverfahrens unabhängig von der gewählten Variante mit erheblichen Einwendungen und gegebenenfalls auch Klagen zu rechnen. Hierfür werden eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung mit Planungsdialog sowie ein Risikomanagement betrieben, um Projektrisiken frühzeitig zu erkennen und diesen entsprechend entgegenwirken zu können. Alle diese Schritte dienen dem gemeinsamen Ziel aller Projektbeteiligten, eine frühestmögliche Realisierung zu erreichen.