

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Herrn Bundesminister Dr. Volker Wissing - persönlich -
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Hannover, 09. September 2024

Klima- und naturschonende Variante beim Ersatzneubau B3, Hannover, Südschnellweg unter stärkerer Berücksichtigung neuen Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) sowie möglicher Einsparpotenziale im Bauvorhaben

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Wissing,

den Anlass, weshalb wir uns wegen des im Betreff genannten Bauvorhabens erneut an Sie wenden, begründen wir damit, dass sich die Rahmenbedingungen für das Vorhaben sowohl klimatisch, wirtschaftlich als auch rechtlich aktuell entscheidend verändert haben.

Zum einen ist das neue Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) durch das Bundeskabinett, den Bundestag und den Bundesrat im Mai 2024 verabschiedet worden, inzwischen in Kraft getreten und nunmehr unmittelbar anzuwenden. Das bedeutet für das Bauvorhaben konkret: sofern eine klimaschonendere Variante existiert, ist diese zu bevorzugen und umzusetzen.

Obwohl dem Niedersächsischem Verkehrsministerium eine durch unser Expertenteam erarbeitete Ausbauvariante gemäß § 3 der nationalen Klimaschutzziele vorgestellt wurde, wird diese bisher nicht von der ausführenden Niedersächsischen Landesstraßenbaubehörde [NLStBV] konkret untersucht, respektive alternativ gewählt und angewendet.

Zum zweiten sind lt. der veröffentlichten Haushaltsvorgaben für Ihr Ministerium für das kommende Haushaltsjahr erhebliche Kürzungen bei den Investitionen im Autobahnbau vorgesehen. Dazu kann die von uns vorgeschlagene Variante zum Ersatzneubau des Südschnellwegs/B3 in Hannover, der nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) geplant und ausgebaut werden soll, bereits zum heutigen Zeitpunkt ein großes Einsparungspotenzial i.H. von mehr als 230 Mio. Euro beitragen. Ferner würde die Direktive Ihres Ministeriums „Erhaltung vor Neubau“, die wir voll und ganz unterstützen, bevorzugt bei der Planung berücksichtigt.

Zusammen mit unseren Verkehrs-, Bau- und Rechtsexperten beschäftigen wir uns seit mehreren Jahren mit dem in der Öffentlichkeit hoch umstrittenen Projekt und haben dazu immer wieder und nun auch aktuell aufgrund der neuen Vorgaben durch das KSG eine natur- und klimaschonendere Ausbauvariante RQ25 oS entwickelt. Diese RAA-konforme Alternative ist erheblich kostengünstiger und wesentlich schneller realisierbar. Außerdem gewährleistet sie gleichwertig alle Voraussetzungen zur Verkehrssicherheit und zum Verkehrsfluss, die mit dem geplanten Regelquerschnitt RQ25 mS verfolgt werden. Schon aufgrund der Novellierung des Verkehrsrechts ist die geplante und beschlossene Verkehrswegebreite nicht mehr geboten, da die Änderung besagt, dass neben der Leichtigkeit des Verkehrs gleichrangig auch der Schutz der Umwelt, des Klimas und der Schutz der Gesundheit besonders zu berücksichtigen sind, zumal dann, wenn mit einer Ausbauvariante künftig der Autoverkehr nicht unangemessen beschränkt wird. Beide Kriterien, Verkehrssicherheit und -fluss einerseits sowie Klimaschutz andererseits, treffen bei unserer Empfehlung uneingeschränkt zu. Außerdem beansprucht sie wesentlich weniger Naturraum im Landschaftsschutzgebiet. Dadurch würde auch die Rodung des nördlichen Trassenwaldes am Südschnellweg verhindert, der für viele Stadtteile von Hannover seit Jahrzehnten eine sehr wichtige Kaltluftquelle angesichts der immer stärker werdenden Hitzeauswirkungen des Klimawandels darstellt. Ferner schützt dieser Wald als Feinstaubfilter die Gesundheit der Stadtbewohnenden und Erholungssuchenden im Landschaftsschutzgebiet.

Wir stellen nicht den geplanten Tunnelbau im Stadtteil Döhren in Frage, sondern begrüßen ihn ausdrücklich. Unser Vorschlag einer Ausbauvariante bezieht sich allein auf dem 1,9 km langen westlichen Streckenverlauf der B3, bei dem nicht zwingend 2 m breite Seiten-/ Standstreifen notwendig ist, wenn eine Nothaltebucht z. B. im Bereich der Brücken eingerichtet wird.

Im Übrigen ist ein Standstreifen weder im weiteren Verlauf des 900 m langen Tunnels sowie im östlichen Teil des Südschnellwegs zum Seelhorster Kreuz vorgesehen, noch an den anderen städtischen Schnellwegen geplant bzw. vorhanden. Deshalb ist der Vorschlag unserer Variante auch eine zukunftsweisende Alternative, die alle Kriterien der Richtlinie und gesetzlichen Bedingungen erfüllt.

Zur Realisierung unseres Vorschlags beim Südschnellweg ist allerdings eine geringfügige, unwesentliche Änderung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses notwendig. Dies ist nach rechtlicher Prüfung auch jetzt noch möglich und zulässig. Für eine geringfügige, unwesentliche Änderung selbst zum jetzigen Zeitpunkt spricht vor allem, dass die Bauzeit um ca. 4 Jahre erheblich reduziert werden würde und dadurch der frequentierte Verkehrsweg (Erhebung von Nov. 2022 ca. 45.000 Kfz/Tag – Tendenz sinkend) wesentlich eher in Vollbetrieb genommen werden könnte. Eine verkürzte Bauzeit und eine frühere Inbetriebnahme des sanierten Schnellwegs trüge außerdem zu einer starken CO₂ Reduzierung der ohnehin schon sehr hohen Umweltbelastung bei und entlastete Unternehmen wie bspw. Handwerker, Logistikbetriebe, Pflegedienste etc. ganz wesentlich hinsichtlich geringerer Fahrzeiten / -kosten, die durch eine langjährige Stauumfahrung entstehen. Diesen Aspekt haben wir konkret verifiziert und festgestellt, dass durch eine frühere Inbetriebnahme des sanierten Südschnellwegs ein volkswirtschaftlicher Schaden bei der gewerblichen Wirtschaft sowie beim Individualverkehr in Höhe von mehreren 100 Mio. €/Jahr abgewendet werden könnte.

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Wissing,

die von uns entwickelte umweltfreundlichere und kostengünstigere Ausbauvariante des Südschnellwegs haben wir auch ihrem niedersächsischen Kollegen, Landesminister Olaf Lies, mehrfach, auch persönlich vorgestellt. Er hat dazu öffentlich eingeräumt, dass er heute, auch in Anlehnung an unseren Vorschlag, anders planen würde und sich die „Fehler am Südschnellweg“ nicht beim Ausbau des Westschnellwegs/B6 wiederholen dürften. Gleichwohl lehnt er eine einfache, geringfügige Planänderung beim Südschnellweg mit der Begründung ab, dass gegen eine solche Änderung ggf. geklagt werden könne. Ferner gäbe es für eine Planänderung keine Zeit mehr, weil die Brücken über die Leinemasch schnellstmöglich saniert werden müssten. Weder besteht ein Klagerisiko, wenn die Sanierung des Südschnellwegs vorwiegend „im Bestand“ erfolgen würden, weil weniger Fläche tangiert wäre, noch besteht offenbar ein Zeitdruck, da lt. Planung der NLStBV die Fertigstellung der Brücken erst für das Jahr 2031 vorgesehen ist. Eine einfache Umplanung zur wesentlich umweltfreundlicheren Variante ohne Zeitdruck kann vorgenommen und realisiert werden. Dies haben wir sowohl juristisch als auch fachlich mit einem konkreten Zeitplan nachgewiesen. Eine substantielle Begründung seiner Sichtweise und Prüfung unserer Erkenntnisse wurde uns mehrfach, auch persönlich am 22.09.2023 von Minister Lies zugesagt, liegt uns gleichwohl bis dato nicht vor.

Da alle Argumente für eine klimaschonendere, gesetzeskonforme und kostengünstigere Variante vorliegen und schon jetzt große Eingriffe in die Natur erfolgt sind, ist es in Zeiten der Klimakrise und Erderwärmung nicht mehr vermittelbar und zu rechtfertigen, dass hohe Summen für einen überdimensionierten Straßenbau zu Lasten der Umwelt und Gesundheit verwendet werden.

Wir ersuchen Sie deshalb eindringlich, sich der Sache erneut anzunehmen und eine Umplanung des Bauvorhabens über ihren Kollegen Lies sowie die ausführende Landesstraßenbaubehörde zu veranlassen. Befürworten Sie eine einfache, geringfügige Anpassung des Planfeststellungsbeschlusses für den Südschnellweg und setzen Sie so ein beispielgebendes Zeichen für ein ausgeglichenes Miteinander von Verkehr und Umwelt auch für andere Verkehrsprojekte.

Für Rückfragen zu unseren konzeptionellen Vorschlägen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Ihrer Antwort sehen wir mit großem Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Heuer

Dipl.-Ing. und Unternehmensberater
Sprecher der
Bi Leinemasch West
Initiative für die Erhaltung des nördlichen
Trassenwaldes am Südschnellweg