

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordnete Julia Willie Hamburg, Detlev Schulz-Hendel, Gerald Heere (Bündnis 90/Die Grünen)

Südschnellweg: „Torpediert“ 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, Gerald Heere (Bündnis 90/Die Grünen) an die Landesregierung, eingegangen am

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 Meter und einen Tunnelbau. Die Kosten belaufen sich bislang auf 360 Millionen Euro. Seit vergangenem September liegt der Planfeststellungsbeschluss vor. Alle eingereichten Eilanträge gegen die Verbreiterung der Fahrbahn und die Rodung von 13 Hektar Grünfläche im Naherholungsgebiet Leinemasch sind vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg abgelehnt worden. Eine Klage des Landesverband 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 16.6.2022). 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 umfangreichen 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 zerstören würden, so u.a. die Bürgerinitiative LeinemaschBLEIBT (Internetseite BI LeinemaschBLEIBT). Die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover haben beschlossen, dass Hannover bis 2035 klimaneutral werden soll. Tatsächlich hat Hannover seine Ziele für 2020 deutlich verfehlt (HAZ 14.6.2022): Eigentlich sollten die Treibhausgase um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden, es waren aber nur 33 Prozent (aktuelle Bilanz der Stadt Hannover). Die schlechte Bilanz ist vor allem auf den Verkehrssektor zurückzuführen – hier ist der CO₂-Ausstoß sogar um 9 Prozent gegenüber 1990 gestiegen. Dabei ist der Verkehr für ein Fünftel der Treibhausmissionen verantwortlich und hier zu 96 Prozent der Autoverkehr. Die BI LeinemaschBLEIBT fordert vor diesem Hintergrund „einen Stopp der Ausbau-Pläne, 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. Juni 2022, auf. Der Grüne Oberbürgermeister Belit Onay äußerte sich im vergangenen Jahr zum Großbauprojekt und schlug in einem Brief dem Bundesverkehrsministerium eine Kompromisslösung vor – statt auf 26,50 Meter sollte danach die Fahrbahn auf lediglich 21 Meter verbreitert werden und außerdem sollte ein Radweg entlang des Südschnellwegs gebaut werden (HA 29.3.2021). Der Bund lehnte den Vorschlag ab.

1. Welche konkreten Maßnahmen leitet die Landesregierung aus ihren Reduktionszielen um mehr als die Hälfte der Treibhausgase im Verkehrsbereich bis 2030 ab - und welche Auswirkung hat das auf ihre Prognosen zu künftigem 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?

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 sogar um 9 Prozent gestiegen sind?
3. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass trotz der anhängigen Klage der LBU mit Rodungs- und Bauarbeiten – auch am Westabschnitt – begonnen werden soll?
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)?
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 Fahrrichtungen einspurig geführt wird?
6. Wenn der Verkehr während einer mindestens sieben Jahre andauernden Bauphase pro Fahrbahnrichtung einspurig auf der Leine- und der Leineflutbrücke geführt wird, in welcher Weise geht die Landesregierung infolge der Gewöhnung an die baubegleitende Verkehrsführung von einem Verpuffungseffekt des Verkehrs aus?

ds - Heitel