

So geht es mit den maroden Schnellwegen weiter

35 Schnellwegbrücken müssen in Hannover ausgetauscht werden – für mindestens eine Milliarde Euro / Beim Westschnellweg und dem Weidetor rechnen Planer mit deutlichen Mehrkosten auch bei unterirdischen Lösungen

Von Christian Bohnenkamp

Große Teile von Hannovers Schnellwegenetz haben ihr Haltbarkeitsdatum erreicht. 35 Brücken müssen erneuert werden. Sie halten vor allem die Belastungen des Lkw-Verkehrs nicht mehr aus. Mit einem rund eine Milliarde Euro teuren Sanierungsprogramm sollen die Schnellwege wieder auf Vordermann gebracht werden. Wie das laufen soll, haben die Planer des Landes jetzt der Politik im Bauausschuss erklärt.

„Wir wollen komplette Abschnitte unter dem rollenden Rad umbauen“, berichtete Harald Freystein, der bei der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für die Brücken zuständig ist. Beim Südschnellweg haben die Arbeiten schon begonnen. Weitergehen soll es mit dem Umbau des Bereichs Weidetor sowie dem Westschnellweg. Von besonderer Bedeutung sei das Schnellwegnetz für Hannover, weil es – anders als in anderen Großstädten Deutschlands – keinen geschlossenen Autobahnring gebe, erklärte Freystein. Auf einigen Abschnitten seien täglich mehr als 60.000 Fahrzeuge unterwegs. Das würde viele Brücken „systematisch überfordern“.

Der Umbau des Westschnellwegs wird ähnlich aufwendig und schwierig wie der des Südschnellwegs. „Wir haben es mit herausfordernden Randbedingungen zu tun“, berichtete Planer Sebastian Tacke. Zum Teil verläuft der Schnellweg durch dicht bebautes Gebiet. Die Leine muss überquert werden. Zudem müssen die Planungen Rücksicht auf Schutzgebiete für Tiere und Pflanzen nehmen.

Insgesamt geht es um 14 Brücken auf vier Kilometern Länge. Kritisch ist vor allem der Zustand der Schwannenburgbrücke über die Leine. Diese darf – Stand jetzt – eigentlich nur bis 2023 genutzt werden. „Das hört sich heftig an“, räumte Tacke ein. Allerdings soll die Brücke noch einmal genau untersucht werden. „Wir gehen davon aus, dass wir ein paar Jahre gewinnen werden“, kündigte er an. Allerdings laufen zu weiteren Brücken im Streckenverlauf Berechnungen. Es sei davon auszugehen,



dass sich in einigen Fällen herausstellen wird, dass Brücken nur noch für einen begrenzten Zeitraum genutzt werden können.

Wie der Planer berichtete, sollen mehrere Varianten untersucht werden – und zwar „mit und ohne Untertunnelung des Lindener Berges“. Zwei mögliche unterirdische Szenarien stellte Tacke im Bauausschuss vor (siehe unten).

Die Kosten hat das Land noch nicht genau beziffert. Allerdings gehen die Verantwortlichen davon aus, dass der Tunnel zwei- bis dreimal so teuer werde wie eine oberirdische Führung. Wenn die Stadt einen Tunnel wolle, müsse sie gegenüber dem Bund „alles in die Waagschale werfen“, vor allem finanziell, erklärte Abteilungsleiter Freystein.

Bis 2023 soll ein Variantenvergleich erarbeitet werden, über den der Bund dann entscheiden muss. Das Planfeststellungsverfahren will das Land 2027 abschließen. 2028 könnten dann die Arbeiten am Westschnellweg beginnen. Die provisorischen Ersatzbrücken sollen 2030 stehen. Geplant ist ab den 2030er-Jahren außerdem eine Verbreiterung des Westschnellwegs in Stöcken auf sechs Spuren.

Entlang des Messeschnellwegs sind viele Bauwerke noch in besserem Zustand. Große Probleme macht allerdings die Weidetorbrücke. Dort sind die Schäden so groß, dass sie nicht mehr von Lastwagen befahren werden darf. Aktuell laufen Arbeiten, um das Bauwerk zu verstärken. 6 Millionen Euro kostet das. Allerdings sei der Zustand der Konstruktion so kritisch, dass der Verkehr „so schnell wie möglich“ heruntergenommen werden müsse, erklärte Julia Fundheller, die bei der

Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für das Vorhaben verantwortlich ist.

Das Land hat die Kosten für verschiedene Varianten durchkalkuliert – und sieht auch am Weidetor schlechte Chancen für eine unterirdische Lösung mit einem Tunnel oder Trog wie am Pferdeturm. Die Kosten für eine neue Brücke kalkulieren die Planer mit 115 Millionen Euro. Bei einem Trog oder Tunnel wären es 152 Millionen Euro. Die unterirdische Lösung wäre laut Fundheller nur möglich, wenn es einen „signifikanten Beitrag“ der Stadt Hannover gibt.

Chancen für Fahrradtunnel

Verschwinden soll in jedem Fall der Kreisverkehr. Die Planer halten eine Kreuzung für leistungsfähiger. Geprüft werden soll auch, wie sich die Bedingungen für Radfahrer verbessern ließen. Derzeit müssen diese im Bereich Weidetor große Umwege in Kauf nehmen. Der ADFC hat vorgeschlagen, den Radverkehr unterirdisch zu führen. Laut Fundheller ist das grundsätzlich möglich – allerdings nur, wenn die Brückenvariante verwirklicht wird.

2024 will die Landesbehörde die Planfeststellung für das Projekt erreichen, 2025 mit dem Bau der Behelfsbrücke beginnen, die südlich der heutigen Brücke entstehen soll. Deutlich weiter sind die Planungen bei der Messeschnellwegbrücke über den Mittellandkanal. Dort sol-



Diese 35 Brücken müssen saniert werden

- 1: Westschnellweg über Dorotheenstraße
- 2: Westschnellweg über B6-Abfahrt
- 3: Westschnellweg über Am Großen Garten
- 4: Westschnellweg über Poggenkamp
- 5: Westschnellweg über d. Leine (Schwanenburgbrücke)
- 6: Westschnellweg über Limmerstraße
- 7: Westschnellweg über Fröbelstraße
- 8: Westschnellweg über Liepmanstraße
- 9: Westschnellweg über Fössestraße
- 10: Westschnellweg über Bardowicker Straße
- 11: Westschnellweg über Davenstedter Straße
- 12: Westschnellweg über Badenstedter Straße
- 13: Westschnellweg unter Am Lindener Berge
- 14: Bückeburger Allee über Bornumer Straße
- 15: Südschnellweg über Mühlenholzweg
- 16: Südschnellweg über die Ihme
- 17: Südschnellweg über An der Bauernwiese
- 18: Südschnellweg über Hemminger Maschgraben
- 19: Südschnellweg über Großer Ricklinger Teich
- 20: Südschnellweg über die Leine
- 21: Südschnellweg über Döhrener Maschpark (entfällt)
- 22: Südschnellweg über Schützenallee
- 23: Südschnellweg über Hildesheimer Straße
- 24: Südschnellweg unter Bahngleisen
- 25: Südschnellweg über Messeschnellweg
- 26: B65-Ost über Bemeroder Straße
- 27: B65-Ost über Rutenbergstraße
- 28: B65-Ost über Lange-Hop-Straße
- 29: B65-Ost über Brabekstraße
- 30: B65-Ost über An der Trift
- 31: B65-Ost über Am Rohfeld
- 32: B65-Ost über Hindenburgschleuse
- 33: B65-Ost über Höversche Straße
- 34: Messeschnellweg über Weidetor
- 35: Messeschnellweg über den Mittellandkanal

Wenig Abstand: Vor allem an der Bardowicker Straße in Linden-Mitte trennen Wohngebäude und Westschnellweg nur wenige Meter.

FOTO: CHRISTIAN BEHRENS

Anzeige

von WULFFING IMMOBILIEN

Anna Maielli
Leiterin Wohnimmobilien
Hannover-Nordost

Wir bringen Käufer und Verkäufer sowie Mieter und Vermieter erfolgreich zusammen – seit mehr als 40 Jahren. Unsere aktuellen Angebote und Gesuche finden Sie im Immobilienportal.

www.von-wulffing-immobilien.de

len 2024 die Arbeiten für einen Ersatzneubau beginnen.

In Sachen Südschnellweg hat das Land zuletzt wichtige juristische Hürden genommen. Sämtliche Eilanträge gegen den Ausbau von Anliegern und Umweltverbänden wurden abgewiesen – ein Fingerzeig auch auf das noch laufende Klageverfahren. Wie Planer Sebastian Tacke berichtete, ist das erste große Los für das Projekt mittlerweile in die Vergabe gegangen. Es hat ein Volumen von 250 Millionen Euro und beinhaltet den Bau des Tunnels, die anschließende Neugestaltung der Willmerstraße sowie die Errichtung der Behelfsbrücke.

Die Fertigstellung des Tunnels ist für 2029 geplant. Danach müssen noch die oberirdischen Flächen neu gestaltet werden.

Fertig sind die Planer damit entlang des Südschnellwegs allerdings nicht. Zwischen Seelhorster Kreuz und der Abfahrt Anderten gibt es auf sechs Kilometern Länge weitere zehn Brücken, die erneuert werden müssen. In schlechtem Zustand ist vor allem die über die Lange-Hop-Straße. Sie soll bereits ab Mitte der 2020er-Jahre ersetzt werden. Den Rest der Bauwerke will das Land bis Mitte der 2030er-Jahre erneuern.

Führt der Westschnellweg bald durch den Lindener Berg?

Land stellt zwei mögliche Varianten vor / Die allerdings sind sehr viel teurer als eine oberirdische Lösung / Bezirksbürgermeister sieht Vorteile

Von Christian Bohnenkamp

Der Westschnellweg wird gegen Ende der 2020er-Jahre zur Großbaustelle. 14 Brücken müssen auf vier Kilometern Länge erneuert werden. Sie haben bald das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Ein Projekt mit besonderen Herausforderungen. Vor allem in Linden-Mitte kommt die Bundesstraße Wohngebäuden schon jetzt sehr nahe – zum Beispiel am Lindener Berg oder an der Bardowicker Straße. Deshalb denken die Planer des Landes auch über Tunnelösungen nach, ähnlich wie am Südschnellweg, wo ein unterirdisches Bauwerk die marode Brücke über die Hildesheimer Straße ersetzen soll.

Zwei Varianten für den Westschnellweg haben sie jetzt der Politik im Bauausschuss vorgestellt, neben einer oberirdischen Lösung. „Es gibt keine Vorfestlegung“, betont Jens-Thilo Schulze, Sprecher der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Der kurze Tunnel würde aus Richtung Norden kommend seine Einfahrt auf Höhe der Limmerstraße ha-

ben und im Süden im Bereich der Straße Am Lindener Berge enden. Er würde damit den Lindener Berg nur teilweise durchqueren und eine Länge von etwa einem Kilometer haben.

Der längere Tunnel hätte seine Einfahrt ebenfalls im Bereich der Limmerstraße, würde allerdings im Süden bis hinter die IGS Linden geführt werden. Dieses Bauwerk hätte eine Länge von mehr als 1,6 Kilometern, würde allerdings auch deutlich größere Bereiche der Wohnbebauung vom Verkehrslärm entlasten.

„Wenn man schon einen Tunnel macht, dann sollte es die längere Variante sein“, sagt Bezirksbürgermeister Rainer-Jörg Grube (parteilos). Das hätte zum Beispiel den Vorteil, dass man die IGS Linden über dem Schnellweg neu bauen können. Eine Idee, die schon seit den Neunziger Jahren im Stadtbezirk die Runde macht. Der frühere SPD-Ratscherr Ernst Barkhoff hatte sie 2018 erneut im Rahmen der Diskussion um die Zukunft der Schule ins Spiel gebracht und dafür auch Unterstützung von Architekten bekommen.

Scheitern könne der Tunnelplan allerdings an den Kosten. Wie die Planer des Landes im Bauausschuss berichteten, wären die Tunnelvarianten zwei- bis dreimal so teuer wie die oberirdische Lösung. Sie gehen nicht davon aus, dass der Bund – so wie beim Südschnellweg – dafür aufkommen würde. Wenn die Stadt einen Tunnel wolle, müsse sie gegenüber dem Bund „alles in die Waagschale werfen“, vor allem finanziell, erklärte Harald Freystein, der bei der Landesbehörde für die Schnellwege zuständige Abteilungsleiter.

Im Vergleich zum 800 Meter langen Südschnellweg-Tunnel schneiden die Westschnellweg-Tunnel schlechter ab, weil sie trotz zu erwartender höherer Baukosten weniger Häuser als in Döhren vor den Einflüssen einer Schnellstraße vor ihren Fenstern bewahren würden. Auch das macht eine Finanzierung durch den Bund unwahrscheinlicher.

Grüne fordern „großen Wurf“

Der Lindener Grünen-Ratscherr Daniel Gardemin hat sich dennoch be-

reits für einen solchen „großen Wurf“ starkgemacht. Er glaubt, dass die hohen Kosten für den Tunnel mindestens teilweise durch die Vermarktung der darüber neu entstehenden Flächen gegenfinanziert werden könnten. Schließlich handele es sich um die „beste Lage“ am Rande der drei Lindener Stadtteile.

Bezirksbürgermeister Grube fordert jetzt erst einmal „umfassende Informationen“ durch das Land. Er sei „verärgert“, dass die Pläne zuerst der Politik im Rat präsentiert wurden. Eine Beteiligung der Bürger in Linden-Limmer sei wichtig. „Es formiert sich bereits Widerstand“, berichtet Grube. Viele wollten verhindern, dass der Westschnellweg ähnlich massiv ausgebaut wird wie der Südschnellweg. Dieser soll nach dem Umbau fast doppelt so breit sein wie bisher.

Bis 2023 soll ein Variantenvergleich erarbeitet werden, über den der Bund entscheiden muss. Das Planverfahren will das Land 2027 abschließen. 2028 könnten dann die Arbeiten am Westschnellweg beginnen. Die provisorischen Ersatzbrücken sollen 2030 stehen.



Neue Pläne: Künftig könnte der Westschnellweg nicht mehr über, sondern durch den Lindener Berg verlaufen.

FOTO: CHRISTIAN BEHRENS

