



WESTPROTEST

Sa 20.09.2025

13.30 Uhr Küchengarten

PoetrySlam & Rad-Demo über den Westschnellweg zum Kiezfest-Limmer

BEIPACKZETTEL ZUR

städtebaulichen Studie zur Modernisierung des Westschnellwegs der LH Hannover (Tunnelführung in die Variantenuntersuchung der NLStBV)

Zu Risiken, Auswirkungen, Lücken und Suggestionen fragen Sie die Aktivist*innen Ihres Vertrauens



Klimafolgenbilanz fehlt!

Bei der Erzeugung des erforderlichen Betons und Stahls für den Bau von 1,04 km Tunnelführung würden ca. 170.000 t CO₂ freigesetzt. Für den Betrieb würden pro Jahr weitere 1.100 t CO₂ freigesetzt. *Berechnungen: Dipl.-Ing für Bau- und Verkehrswesen Axel Schwipps

Die Zementherstellung ist verantwortlich für 8% der globalen CO₂-Emissionen

Verkehrsentwicklungsplan 2035+ der Region Hannover bleibt unberücksichtigt

Jedes Verkehrsprojekt müsste heutzutage zu einer klimagerechten Mobilitätswende beitragen. Davon ist in der Studie keine Rede. Im Gegenteil: Eine relativ hohe Verkehrsbelastung des Westschnellwegs wird prognostiziert. Die Anzahl der Fahrstreifen im Tunnel wird verschwiegen. Es ist kaum anzunehmen, dass ein Tunnel ohne autobahnähnliche Ausmaße durch den Bund finanziert werden würde. Weiterhin unklar: Berechnungen für die vermuteten Entlastungen und Mehrbelastungen durch die Umgestaltung der Auf- und Abfahrten sowie mögliche Schleichverkehre z.B. durch die Bardowicker Straße werden nicht betrachtet.

Umweltschutz? Rodungsschneise!

Die Fösseniederung wird als „klimawirksames Kaltluftentstehungs- bzw. klimaökologisches Ausgleichsgebiet“ eingestuft, das „eine wichtige Bedeutung für das Stadtklima“ hat*. Beim Bau eines Tunnels würde der Grünzug entlang der Fösse für Jahrzehnte komplett zerstört. Gleiches würde für die Grünflächen zwischen Davenstedter Straße und der Straße Am Steinbruch gelten sowie für die Bäume am Trog zwischen Lindener Berg und Von-Alten-Garten. *Landschaftsplan Linden-Limmer 2002

Jahrelange Mega-Baustelle

Der Bau eines Tunnels würde viele Jahre länger dauern als überhaupt notwendig. Das würde bedeuten: Rodungsschneise quer durch Linden-Limmer, eine starke Belastung mit Lärm und Staub für die Anlieger*innen, Ausweichverkehre und starke Baustellenverkehre u.a. zum Abtransport der abgerissenen Brücken und des abgetragenen Damms sowie zum Antransport des benötigten Baumaterials; Sperrung des Westschnellweg sowie zeitweise auch der querenden Straßen Limmerstraße, Noltestraße, Liepmannstraße, Fössestraße, Davenstedter Straße, Badenstedter Straße, Am Lindener Berge. Wie wären dann die Schulen, das Freizeitheim, das Fössebad oder der Lindener Berg noch erreichbar?

Gigantische Kosten

Die Kosten* für den Tunnelbau wurden 2023 grob auf 400 Mio. Euro geschätzt zzgl. der Kosten für den Abriss der Brücken, die Abtragung des Damms und den Neubau der Badenstedter Straße im Abschnitt von der Bernhard-Caspar-Straße und der Erichstraße (Anhebung auf Geländehöhe laut Stadt Hannover). Geschätzte Kosten bei den üblichen Kostensteigerungen: mehr als 1 Milliarde Euro. Geschätzte Kosten für den Betrieb: ca. 3,5 Mio. Euro pro Jahr für Beleuchtung, Entlüftung, Entwässerung, Überwachung, Wartung usw. *Bau-Ingenieur Axel Schwipps

1 Milliarde Euro für den Ausbau des ÖPNV? Das wäre grandios!

Weniger Lärm?

Vom Deisterplatz bis zur Leine sind es 2,3 km. Die Tunnelstrecke in der Studie beträgt 1,1 km. Die Lärmbelastung bliebe unverändert auf Höhe der Steigertahlstraße, im Bereich südlich der Davenstedter Straße, am Lindener Berg und im Von-Alten-Garten. Die vorgeschlagenen Umgestaltungen der Auf- und Abfahrten würden durch Verkehrsverlagerung zu Mehrbelastungen führen: u.a. in der Davenstedter Straße, der Badenstedter Straße, dem Kötnerholzweg und auch an der Bardowicker Straße - Studie bleibt hier unklar.

Wirksame Alternativen zur Lärmentlastung wären ein Tempolimit von 50 km/h und die Verminderung des Verkehrs s. VEP 2035+ - bleiben hier aber unberücksichtigt

"Potenziale" für Wohnungsbau oder wie kommt man auf 820 Wohneinheiten?

Liepmannstraße: Wohnungsbau auf der Fläche von Kleingärten weit weg vom WSW - ginge auch ohne Tunnel.

Steigertahlstraße: Wohnungsbau auf Kosten von Bäumen und schlussendlich lärmintensiv an einer Tunnelrampe.

Noltestraße: Wohnungsbau auf Kosten von Bäumen und Spielplatz.

Fläche zwischen Fössestraße und Davenster Straße: Wohin mit dem Gewerbe u.a. die Energiewerkstatt und der Gewerbehof DREIWERK und auf wessen Rechnung?

Deisterkreisel: Ergänzung der Blockrandbebauung an der Kaplanstraße und an der Bornumer Straße direkt am zur Kreuzung umgebauten, lärmintensiven Deisterplatz?

Insgesamt bleiben die „Potenziale“ für Wohnungsbau sehr fragwürdig und ihre Erschließung unabhängig vom Tunnelbau.

Zusätzliche Grünflächen?

Zunächst würden alle Grünflächen entlang des Westschnellwegs auf Jahrzehnte zerstört. Werden die „Potenziale“ für den Wohnungsbau genutzt, dann auf Kosten von Bäumen & Grünflächen.

„Stadtreparatur“?

Die trennende Wirkung des Westschnellweg-Damms zwischen Linden und Limmer würde durch einen Tunnel aufgehoben - schöne Vorstellung. Das hieße dann aber auch Rodung aller vorhandenen Bäume und Büsche auf dem Damm für Jahrzehnte.

Die natürlich trennende Wirkung durch die Fössieniederung würde auch zukünftig bleiben – und diese gilt es zu erhalten, ebenso wie den zwischen Linden und Limmer liegenden Stadtteilfriedhof.

Wer würde auf die Idee kommen, alle Eisenbahntrassen in Hannover unter die Erde zu verlegen, weil ihre Dämme eine trennende Wirkung haben?!

Da bleiben noch ein paar Fragen:

- Wie soll die nördliche Rampe zwischen Leine und Limmerstraße auf einer Länge von ca. 250 m in den Tunnel führen und dabei von der +1-Ebene (Schwanenburgbrücke) auf die -1-Ebene unter der Limmerstraße überwinden?
- Wie würde sich auf einer solch steilen Rampe die Verkehrssicherheit gestalten inkl. Brandschutz, Rettungswegen usw.?
- Warum veröffentlicht die LH Hannover einen nicht zu Ende gedachten, klimaschädlichen, nicht zukunftsorientierten, altbackenen, Menschen belastenden Vorschlag?
- Warum verwendet die Studie Bilder, die
 - einen schlechteren Ist-Zustand zeigen als er tatsächlich besteht?
 - vollkommen unbegründet suggerieren, eine Sanierung im Bestand hätte negative Auswirkungen inkl. z. B. Standstreifen, extrabreit angebauten Lärmschutzwänden usw.?
 - auf zukünftig begrünten Flächen Bäume in einer Größe zeigen, die sie erst in Jahrzehnten erreichen werden, und an Stellen, an denen nie Bäume werden wachsen können?

Keine Ahnung? Ist nur ein Entwurf? Nur eine Idee? Nur Stimmungsmache?

Über eine Sanierung im Bestand – sparsam mit Blick auf Belastungen der Menschen im Stadtbezirk, der Ressourcen, der Bauzeit, der Verluste an Stadtgrün – denkt die LHH nicht nach, sondern stellt sie als vergleichsweise erschreckendes Szenario gegenüber.

Durch eine Tunnellösung ablenken von den realistischen Folgen solch einer Planung mit zweifelhaftem Sinn – hatten wir schon. Das Desaster heißt Südschnellweg.

Daraus wollten alle Verantwortlichen gelernt haben – sagten sie.

WESTprotest empfiehlt regelmäßige Ausflüge zur Tunnelbaustelle in Döhren und zur Baustelle Südschnellweg.