

Der Westschnellweg

Der Westschnellweg ist ein Abschnitt der Bundesstraße 6 (B6) zwischen dem Deisterkreisel in Linden-Süd und der Anschlussstelle Herrenhausen, gebaut in den 1960er Jahren. Die Strecke ist ca. vier Kilometer lang und beinhaltet 14 Bauwerke - darunter Brücken, deren Restnutzungsdauer regelmäßig untersucht wird. Die Schwanenburgbrücke wurde instand gesetzt. Sie soll bis 2030 nutzbar sein.



Was hat der Westschnellweg mit dem Südschnellweg zu tun?

Der Südschnellweg (SSW) wird nach Autobahnstandard ausgebaut. Im Süden von Hannover können wir beobachten, was in Linden, Limmer und Herrenhausen passieren wird, wenn auch der Westschnellweg (WSW) nach Autobahnstandard ausgebaut wird. Am SSW wurde im Januar 2024 trotz erheblicher Proteste, Diskussionen und Petitionen mit umfangreichen Rodungen entlang der Trasse begonnen, um die Baumaßnahmen für die Verbreiterung des Schnellwegs um mehr als zehn Meter vorzubereiten (s. leinemaschleibt.de). Das anhaltende Ringen um den SSW zeigt, dass Verkehrsminister & NLStBV nicht offen kommunizieren, Klimaschutz ignorieren, Ermessensspielräume nicht nutzen und ihre Interessen kompromisslos durchsetzen.

Aktuell:
Klimaschutz am
Südschnellweg



Link zum Buch
"Leinemasch BLEIBT"
PDF Download



Südschnellweg 2025

Was ist mit den Brücken?

Die meisten Brücken sind aus Beton/Stahlbeton in verschiedenen Konstruktionstechniken zwischen 1957 und 1964 hergestellt worden. Die Brücken werden regelmäßig nach einschlägigen Normen, durch Besichtigungen und statischen Nachberechnungen überprüft. In Abhängigkeit von deren Ergebnissen erfolgen verkehrsregulierende Maßnahmen (Überholverbot, Abstandgebot für den Schwerlastverkehr) und unter Umständen auch bauliche Instandsetzungsmaßnahmen (wie zuletzt an der Schwanenburgbrücke). Die NLStBV geht anscheinend grundsätzlich davon aus, dass die Brücken nicht auf Dauer instand gesetzt werden können und deshalb neu gebaut werden müssen. Eine Sanierung im Bestand oder Ersatzneubauten werden nicht favorisiert.

Das darf nicht dazu genutzt werden, unsinnige Planungen (durch die Hintertür) durchzudrücken. Zukunftsgerechtes Planen heißt heute, Straßen und Brücken nicht mehr zu verbreitern.

Was hat der Westschnellweg mit Klimaschutz zu tun?

Um die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes für 2030 im Verkehrssektor zu erreichen, benennt das Umweltbundesamt als wesentliche Bausteine Tempolimits, eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs und eine Stärkung von Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr. Die Region Hannover hat 2023 im VEP2035+ entsprechende Maßnahmen politisch einstimmig beschlossen.



Die NLStBV konterkariert mit dem Ausbau der Schnellwege diese Ziele und Vorgaben. Ihre Planung schafft außerdem falsche Anreize, bindet Geld und Personal an der falschen Stelle. Sie beruft sich auf die Prognose des Bundesverkehrsministers: Demnach soll der motorisierte Verkehr noch weiter zunehmen. Der Rückgang der CO₂-Emissionen soll allein durch andere Antriebe erreicht werden. Weitere Probleme wie Flächenverbrauch, Lärm und Feinstaub bleiben ausgeblendet.

Es gibt keinen Willen und keine Strategie, verbindliche Klimaziele einzuhalten.

Mitmachen

WESTprotest muss weiter wachsen!

Mitmachen ist jederzeit möglich!

Ideen & Engagement sind willkommen!

Es gibt Arbeitsgruppen, individuelles Engagement und viele Möglichkeiten teilzunehmen - dauerhaft oder punktuell. Wir informieren & beraten, so dass du den passenden Einstieg findest. Dein erster Schritt: E-Mail an uns info@westprotest.de

Organisiert engagiert

Informieren++Organisieren++Protestieren++Planen++Gestalten
Malen++Fotografieren++Filmen++Vernetzen++Demonstrieren
Kreieren++Fantasieren++Spazieren gehen++Diskutieren
und vieles mehr

zum Song:



Unterstütze WESTprotest durch deine Spende:

VCD KV Region Hannover e. V. Spendenzweck: Westschnellweg
Sparda-Bank Hannover eG IBAN DE48 2509 0500 0001 9221 81

Netzwerken

WESTprotest wurde initiiert von Menschen, die in Linden-Limmer und darüber hinaus zu Themen wie Klimagerechtigkeit, Verkehrswende, Gemeinwesenarbeit und in der Nachbarschaft engagiert und vernetzt sind. Lasst uns noch mehr werden! Kommt zu unseren AG- und Vernetzungstreffen. Termine findet ihr auf unserer Website.

Mehr Infos & Kontakt

Alle hier sehr knapp dargestellten Informationen beruhen auf Informationen aus dem Planungsprozess des Südschnellwegs, auf öffentlich zugänglichen Studien sowie Expert*innenwissen. Dank an die AG Fachplanung. WESTprotest ist verantwortlich für alle © Fotos & Texte, nicht für die Links, die zu Dritten führen. Weitere Informationen auf der Website von WESTprotest. Wir freuen uns, wenn ihr Kontakt zu uns aufnimmt. Gern informieren wir Gruppen, Schulen, Vereine u. a. auch vor Ort. Stand 01/2026



info@westprotest.de



[@west.protest](https://www.instagram.com/westprotest)

Hier findest auch
unser Info-Video:



<https://westprotest.de>

Infos zur

Sanierung des Westschnellwegs (B6) Linden-Limmer und Herrenhausen



WESTPROTEST

**Keine Autobahn durch
Linden-Limmer
Klimaziele in die
Schnellweg-Planung**

Modernisierung des WSW - Wie plant die Landesbehörde?

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bewertet die Schnellwege als überregionale Verbindungen. Laut Feststellungsentwurf der NLStBV für den Südschnellweg (B3) soll auch die Modernisierung des Westschnellwegs (B6) nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) erfolgen. Das hieße, die zwei Fahrstreifen je Richtung würden ergänzt um einen breiten Mittelstreifen sowie Rand- und Standstreifen. Außerdem sind Beschleunigungsstreifen im Gespräch; möglich sind auch Teil- oder Behelfsbrücken. Das bedeutete eine Verbreiterung der Dammkrone im Durchschnitt um mindestens sieben Meter. In Höhe der Wasserkunst wären es z. B. mindestens 25,60 Meter statt aktuell ca. 18 Meter. Für die Bäume; Parks und Grünzüge entlang des WSW bliebe dann kein Platz mehr.

Die Planung wird begründet mit Vorgaben aus Politik & Verwaltung sowie der Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums.



Westschnellweg 2024



Südschnellweg 2024

Ist schneller leistungsfähiger?

Die NLStBV wünscht sich ein leistungsfähiges Schnellwegesystem. Studien belegen: Die maximale Kapazität einer Straße mit zwei Fahrstreifen wird bei einer Geschwindigkeit von 65 bis 80 km/h erreicht. Die NLStBV plant mit dem Ausbau die Freigabe auf in der Regel 100 km/h, mind. jedoch 80 km/h. Auf sogenannten anbaufreien Stadtstraßen beträgt die Regelgeschwindigkeit 50 oder 70 km/h.

Fakt ist: Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 70 km/h führt zu hoher Leistung. Eine höhere zugelassene Geschwindigkeit führt zu Stau.

Sanierung im Bestand

Würde die NLStBV den WSW als anbaufreie Hauptverkehrsstraße bewerten, wäre eine Sanierung nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen möglich, das entspräche im Ansatz der **Sanierung im Bestand**. Das bedeutet:

- Gleiche Breite der Fahrstreifen wie bei RAA
- Schmalere Mittelstreifen: 1,00 m bei 50 km/h bzw. 2,50 m bei 70 km/h Regelgeschwindigkeit.
- Keine Seitenstreifen & keine Randstreifen erforderlich.
- Die Gesamtbreite reduziert sich deutlich auf 18,10 m bei 50 km/h bzw. auf ca. 19,60 m bei 70 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit.
- Langsamer Verkehr fließt flüssiger, ist sicherer, reduziert Lärm.
- Spart Bauzeit, Geld, CO₂-Emissionen.
- Geringere Eingriffe in Flora, Fauna und Naherholungsgebiete
- Sanierung der Brücken in Bestandsbreite bzw. Erhalt vorhandener Bausubstanz soweit möglich

Fakt ist: Sanierung im Bestand entspricht dem Verkehrsentwicklungsplan der Region Hannover (VEP2035+) und spart Ressourcen jeder Art

Ist es mit Standstreifen sicherer?

Die Unfalldaten der vergangenen Jahren liefern keine Begründung für die Behauptung der NLStBV, dass das Fehlen der Standstreifen ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt. Standstreifen dürfen **nicht** befahren und auch nicht zur Bildung einer Rettungsgasse genutzt werden. Grundsätzlich sorgen alle Richtlinien dafür, dass eine möglichst sichere Verkehrsanlage entsteht. Nachgewiesen ist: Verkehrssicherheit steht im Verhältnis zur Fahrgeschwindigkeit.

Fakt ist: Eine geringere Geschwindigkeit sorgt für mehr Sicherheit und reduziert Lärm.

Diese Abkürzung steht für ...

NLStBV: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau u. Verkehr
RAA: Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
SSW: Südschnellweg (B3)
VEP2035+: Verkehrsentwicklungsplan 2035+ der Region Hannover
WSW: Westschnellweg (B6)

Betrifft mich das?

Ja, denn ohne Baustelle wird es nicht gehen. Mit dem Ausbau des WSW zur Autobahn oder eines Tunnels käme auf die Menschen in Linden, Limmer und Herrenhausen einiges zu

- Großbaustellen bis weit in die 2030er Jahre inkl. Lärm, Baustellenverkehr, Flächennutzung für alles, was rund um die Bautätigkeiten benötigt wird,
- massive Eingriffe in unsere Stadtteile, Versiegelung von Flächen durch Ausbau von Auf- und Abfahrten, dauerhafter Verlust von Grünflächen, Erholungsflächen, Baumbestand und Biotopen,
- jahrelanger Stau und Ausweichverkehre.

Die Erhitzung der Erde hat 1,5°C überschritten. Wir alle werden in einer viel heißeren und grundlegend anderen Welt leben. Verkehr trägt maßgeblich dazu bei.

Tunnel"lösung"

hieße Mega-Baustelle inkl. enorm schlechter Auswirkungen für Menschen, Bäume, Natur und Klima für sehr, sehr viele Jahre im Verhältnis zu fragwürdigem Nutzen.

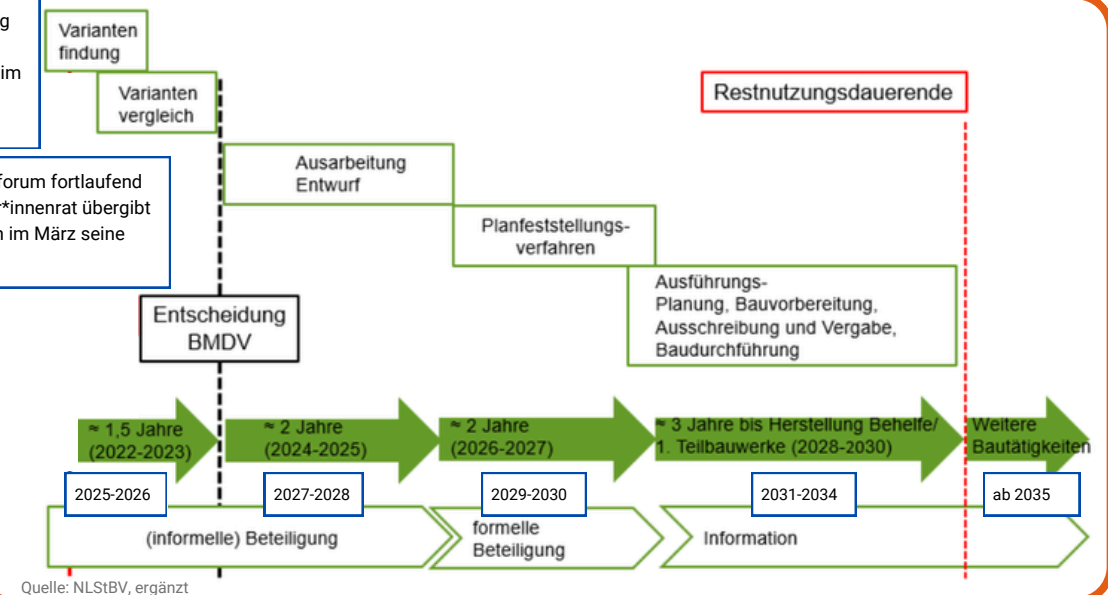
Planungszeit & Beteiligung?

Die Bauarbeiten am WSW werden uns sehr lange begleiten.

Die Phase der Variantenfindung ist entscheidend. Wir fordern, dass eine Variante "Sanierung im Bestand" aufgenommen und gewissenhaft geprüft wird.

seit 2/25 Dialogforum fortlaufend
08.07.25: Bürger*innenrat übergibt nach 3 Terminen im März seine Empfehlungen

WESTprotest ist Mitglied des Dialogforums und informiert darüber. Wir finden die Empfehlungen des Bürger*innenrats gut - sie sind jedoch nicht bindend!



Wie kann das verhindert werden?

Der Planungsprozess läuft noch. Die rechtlichen Grundlagen bieten einen großen Spielraum. Wie er genutzt wird, ist eine politische Entscheidung!

Wir alle können gemeinsam

- das Thema bekannt machen in der Nachbarschaft, in den Vereinen, Kitas & Schulen, in Sozialen Netzwerken
- Politischen Druck erzeugen (2027 sind Landtagswahlen!)
- Alle juristischen Möglichkeiten prüfen und nutzen, um einen Ausbau zu stoppen.

Linden-Limmer auf die Straße bringen!

"Also der Glaube, wenn ich Straßen baue entsteht automatisch Verkehr ist unsinnig. Die Hoffnung, ich könnte die Straße so gering bauen, dass der Verkehr nicht mehr durchpasst und damit reduziere ich ihn, ist genauso falsch."
Olaf Lies, 28.10.24 im NDR als Niedersächsischer Verkehrsminister

Kein Glaube, sondern Fakt ist: Mehr Straßen führen zu mehr Verkehr und auch umgekehrt. Das nennt man induzierten Verkehr.