NLStBV
Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Der Bürgerrat zur Planung des Westschnellwegs in Hannover

Neue Wege der frühen Bürgerbeteiligung

Niedersachsen

Hannover, Januar 2026

Redaktionell verantwortlich:

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
(NLStBV)
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Inhalt

4
Grußwort des Verkehrsministers Grant Hendrik Tonne

5
Grußwort des Präsidenten der NLStBV Timo Quander

7
Bürgerinnen und Bürger gestalten mit

8
Informiert, fair, produktiv: Die Arbeit des Bürgerrats

9
Raum für Vielfalt

12
Der Ablauf

11
Die Mitglieder des Bürgerrats

13
Stimmen aus dem Bürgerrat

16
Die Grundsätze und Empfehlungen des Bürgerrats

22
Die Übergabe der Ergebnisse

23
Wissenschaftliche Begleitung & Evaluation

25
Wie geht es weiter?

World Cafe
Pendler
Architekten-kanner

GRANT HENDRIK TONNE

Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen in Niedersachsen

Unsere Wirtschaft in Niedersachsen, unser Alltag, unsere Mobilität – all das hängt davon ab, dass wir ein leistungsfähiges, sicheres und verlässliches Verkehrsnetz haben. Straßen und Brücken sind nicht nur Verkehrswege, sie sind die Lebensadern unseres Landes: Sie verbinden Regionen, ermöglichen wirtschaftlichen Austausch, sichern Arbeitsplätze und sorgen dafür, dass wir in Niedersachsen den Personen- und Güterverkehr verlässlich abwickeln können.

In der notwendigen Erneuerung unserer Infrastruktur sind Planungs- und Genehmigungsverfahren aber oft zu bürokratisch, und es wird zunehmend schwieriger, die betroffenen Menschen transparent zu informieren und auf dem Prozess mitzunehmen. Als Beispiel sei hier das Schnellwegenetz in Hannover genannt.

Für die Planung am Westschnellweg haben wir erstmals in Niedersachsen einen Bürgerrat einberufen, der in einen Bürgerdialog eingebettet war. Der Bürgerrat bildet die Bevölkerung im Planungsraum repräsentativ ab und hat 31 Empfehlungen für die Planungen erarbeitet, mit denen wir werden uns konstruktiv auseinandersetzen werden. Auch wenn wir nicht allen Empfehlungen folgen können, werden wir den Umgang damit transparent dokumentieren. Damit schaffen wir mehr Akzeptanz für die notwendige Erneuerung des Westschnellwegs in Hannover.

Dabei haben wir, in Deutschland wie auch in Niedersachsen, einen Sanierungsstau. Viele unserer Straßen und Brücken stammen aus einer Zeit, in der Verkehrsaufkommen und Fahrzeuggewichte deutlich geringer waren als heute. Diese müssen jetzt in kurzer Zeit erneuert werden.

Ein echter Meilenstein für die Erneuerung der Infrastruktur in Deutschland ist das vom Bund beschlossene Sondervermögen für Verkehr und Klimaneutralität (SVIK). Mit 500 Milliarden Euro in den nächsten zwölf Jahren sollen gezielt Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur ermöglicht werden. Dieses wurde jetzt noch einmal im Oktober 2025 ergänzt um 3 Mrd. €, um auch die Erneuerung der Brücken und Tunnel im Bundesstraßennetz, in unserem Fall im Westschnellweg, finanzieren zu können.

„Alles was baureif ist, wird gebaut". Dieser Ansage, sowie das im Dezember 2025 vom Bundeskabinett beschlossene Infrastruktur-Zukunftsgesetz für vereinfachte Verfahrens- und Planungsvorschriften, gibt uns die Möglichkeit, unsere Projekte, wie die Erneuerung des Schnellwegenetzes in Hannover, zügig zu planen und umzusetzen.

Zum Westschnellweg wurden alle Ergebnisse des Bürgerrats gemeinsam erarbeitet. Jedes Mitglied hatte die Möglichkeit, sich an der Entwicklung der Grundsätze und Empfehlungen zu beteiligen. Lassen Sie uns die aktuelle Chance einer verlässlichen Finanzierung und Vereinfachung im Planungsrecht zusammen mit einer intensiven Einbindung der Bürger nutzen, um die Zukunft der Infrastruktur in Niedersachsen, insbesondere das Schnellwegenetz Hannovers mit ca. 40 nicht mehr ausreichend tragfähigen Brücken, sicher und leistungsfähig auszugestalten!

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

wir stehen vor der großen Herausforderung, dass auch in Niedersachsen die Infrastruktur, insbesondere die Brücken in die Jahre gekommen sind und erneuert werden müssen, um funktionstüchtig zu bleiben. Gleichzeitig befinden wir uns in einem gesellschaftspolitischen Diskurs über den Klimawandel, die Verkehrsmengen sowie die Frage, wie die Mobilität der Zukunft aussieht und welche Infrastruktur dafür benötigt wird.

Die Ansprüche an Infrastrukturplanung haben sich in den letzten Jahren gewandelt. Die teilweise divergierenden, gesellschaftspolitischen Interessen werden an uns als Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Rahmen des Planungsprozesses herangetragen. Die Erfahrung zeigt: Die Möglichkeit der Einflussnahme im Planungsprozess ist größer, je weniger weit die Planung vorangeschritten ist.

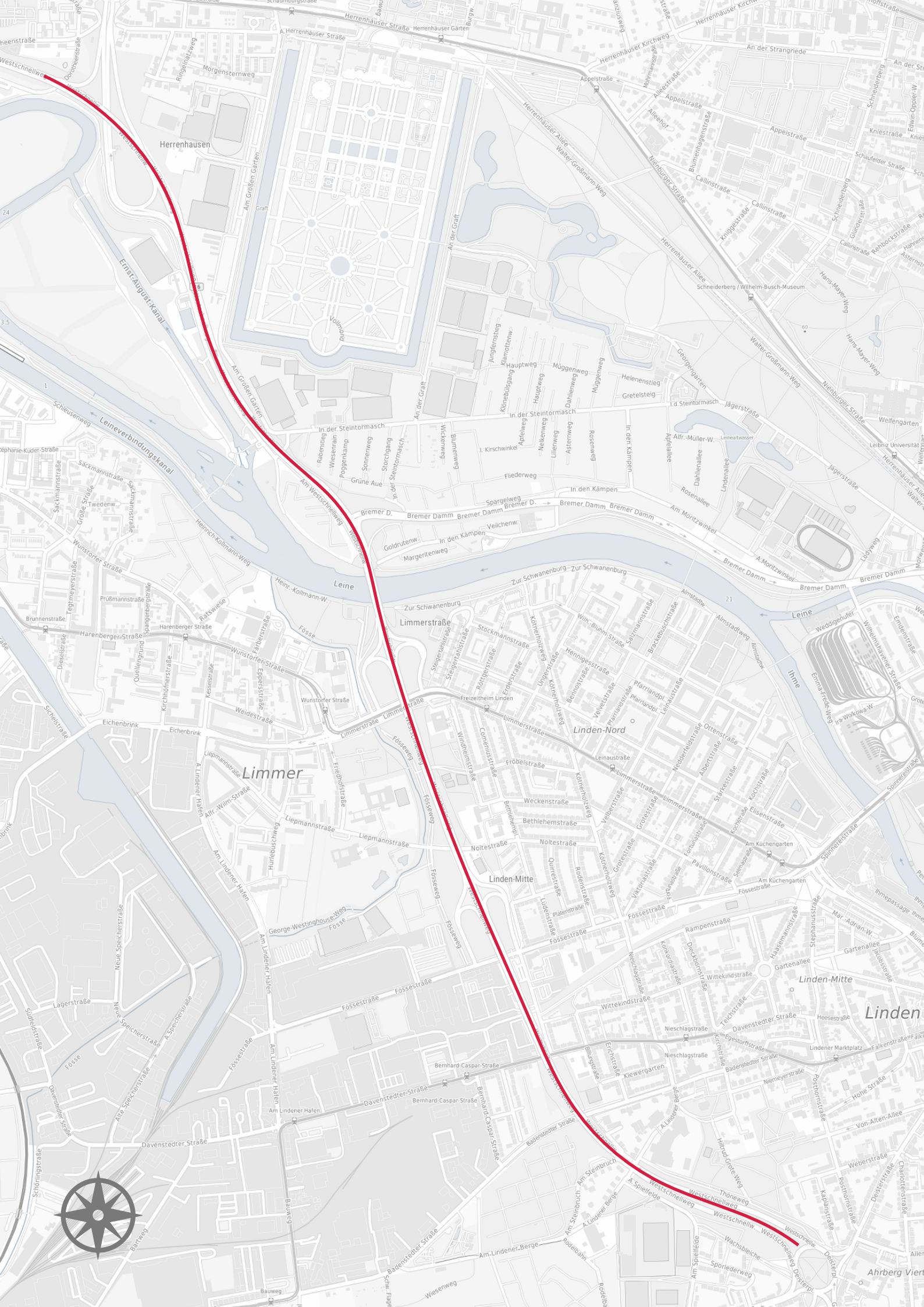
Vor diesem Hintergrund haben wir schon vor Beginn der Planungsverfahren für den B6 I Westschnellweg einen Bürgerrat ins Leben gerufen, der sich unterschiedlichen Fragestellungen annehmen sollte.
Der Bürgerrat hat in verschiedenen Sitzungen unterschiedliche Aspekte, wie z.B. Artenschutz, Flächenverbrauch, Klima, Verkehrsfluss intensiv erörtert und abgewogen. Ergebnis waren konkrete Empfehlungen für den Planungsprozess sowie Wünsche an die politischen Stakeholder.

Mein herzlicher Dank gilt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Bürgerrats für ihr besonderes Engagement. Die Zusammenarbeit innerhalb des Bürgerrats war aus meiner Sicht geprägt durch eine wertschätzende und konstruktive Atmosphäre. Das Verständnis für die Position und Bedarfe des/der anderen war die Basis, um zu ausgewogenen Ergebnissen zu kommen. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nimmt die Empfehlungen gern für den weiteren Planungsprozess mit.

Ich lade Sie, liebe Leserinnen und Leser, ein, sich mit dieser Broschüre näher über die Arbeit des Bürgerrats und die Inhalte zu informieren.
Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

TIMO QUANDER

Präsident der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr


Herrenhausen
Ernst-August-Kanal
Leineverbindungskanal
Leine
Ihme
Limmer
Linden-Nord
Linden-Mitte
Linden
Ahrberg Vier
Westschnellweg
Herrenhäuser Straße
Herrenhäuser Allee
Herrenhäuser Kirchweg
Appelstraße
Callinstraße
Kniestraße
Schaufelder Straße
Schneiderberg / Wilhelm-Busch-Museum
Walter-Großmann-Weg
Niemburger Straße
Hans-Mayer-Weg
Jägerstraße
Welfengarten
Leibniz Universität
Am Großen Garten
An der Graft
Vollmond
Morgensternweg
Ringelnatzweg
Dorotheenstraße
Schleusenweg
Sackmannstraße
Große Straße
Twedenw.
Wunstorfer Straße
Heinrich-Kollmann-Weg
Heinr.-Kollmann-W.
Prußmannstraße
Brunnenstraße
Harenberger Straße
Ratswiese
Spangenbergstraße
Fahrenhorstraße
Egestorffstraße
Kirchhöfnerstraße
Kesselstraße
Quellengrund
Dieselstraße
Tegtmeyerstraße
Scheitstraße
Eichenbrink
Weidestraße
Fösse
Fössewg
Friedhofstraße
Liepmannstraße
Alfr.-Wilm-Straße
Hurlebuschweg
Am Lindener Hafen
A. Lindener Hafen
Neue Speicherstraße
A. Speicherstraße
Alte Speicherstraße
Lagerstraße
Südfeldstraße
Davenstedter Straße
Schöringstraße
Bartweg
Bauweg
George-Westinghouse-Weg
Bernhard-Caspar-Straße
Badenstedter Straße
Am Steinbruch
A. Lindener Berge
Am Lindener Berge
Rodelbahn
Wiesenweg
Schw. Flage
Zur Schwanenburg
Limmerstraße
Freizeitheim Linden
Windheimstraße
Comeniusstraße
Röttgerstraße
Erdstraße
Stockmannstraße
Steinertanistraße
Köthenholzweg
Ungerstraße
Hennigesstraße
Wilh.-Brunn-Straße
Satzmannstraße
Brackebuschstraße
Almstadtweg
Almstadtw.
Weddigenufer
Wilhelmshavener Straße
Emdenstraße
Emma-Frede-Weg
Ira-Wolkowa-W.
Spinnereistraße
Leinaustraße
Pfarrlandpl.
Pfarrlandstraße
Velvetstraße
Reinhostraße
Neddenfeldstraße
Ottenstraße
Albertstraße
Stärkestraße
Kochstraße
Elisenstraße
Fröbelstraße
Weckenstraße
Bethlehemstraße
Bethlehempl.
Noltestraße
Quinnestraße
Radenstraße
Lüdenstraße
Platenstraße
Grotestraße
Viktoriastraße
Fortunastraße
Pavillonstraße
Seilnerstraße
Am Küchengarten
Fössestraße
Rampenstraße
Mar.-Adrian-W.
Stephanusstraße
Haasenmannstraße
Gartenallee
Dieckhornstraße
Wittekindstraße
Techstraße
Davenstedter Straße
Heesestraße
Nieschlagstraße
Egestorffstraße
Lindener Marktplatz
Falkenstraße
Badenstedter Straße
Klewergarten
Ericstraße
Bilungstraße
Niemeyerstraße
Hohe Straße
Von-Alten-Allee
Posthornstraße
Weberstraße
Deisterstraße
Charlottenstraße
Hilfrud-Grote-Weg
Thöneweg
Kapelnstraße
Wachsbleiche
Sportlerweg
Am Spielfelde
A. Spielfelde
Deisterpl.
Rodelbahn
Am Steinbruch
Am Lindener Berge
Wiesenweg
Bauweg
Graft
Vollmond
Georgengarten
Leinealtwasser
Alfr.-Müller-W.
Lindenallee
Apfelallee
Dahlienallee
Rosenallee
Lodyweg
A. Moritzwinkel
Am Moritzwinkel
Bremer Damm
Bremer D.
Spargelweg
Veilchenw.
Goldrutenw.
Margeritenweg
In den Kämpen
In der Steintormasch
Grüne Aue
Fliederweg
Rosenweg
Müggenweg
Hauptweg
Jungfernstieg
Kämottenw.
Klönebülsgang
Dahlienweg
Lilienweg
Asternweg
Nelkenweg
Apfelweg
Helenenstieg
Gretelsteig
Rabenstieg
Wiesentram
Poggenkamp
Sonnenweg
Storchgang
Blumenweg
Wickenweg
I. Kirschwinkel
Ratsweg
Herrenhäuser Garten
Burgw.
Appelstraße
Alleestraße
Normannstraße
Blumenhagenstraße
Alleehof
Schneiderberg
Gurdestraße
Rehbockstraße
Kniggestraße
Hannerstraße
Asternstraße
Edwin-Oppler-W.
Moltkestraße
Herrenhäuser Kirchweg
An der Strangriede
Anzuswegs
Burgw.

Bürgerinnen und Bürger gestalten mit

Mit der Einrichtung eines Bürgerrats in einem Planungsprozess für eine Bundesstraße beschreitet das Land Niedersachsen neue Wege der Bürgerbeteiligung. Zum ersten Mal hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) Bürgerinnen und Bürger noch vor Beginn der eigentlichen Planung aktiv einbezogen. In Abstimmung mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen sowie der Landeshauptstadt Hannover und der Region Hannover initiierte sie hierzu einen umfangreichen Beteiligungsprozess. Im Ergebnis bestimmten Bürgerinnen und Bürger maßgeblich selbst, wie sie sich engagieren. Die ganze Bandbreite gesellschaftlicher Perspektiven ging in die Beteiligungsformate ein.

Anlass dafür, diesen neuen Weg der Beteiligung zu gehen, ist die bevorstehende Modernisierung eines Abschnitts des Hannoveraner Schnellwegesystems - des Westschnellwegs im Bereich der Stadtteile Linden und Limmer. Der Westschnellweg ist sowohl für den regionalen und überregionalen als auch für den städtischen Verkehr von herausragender Bedeutung. Mit einer Verkehrsbelastung von rund 50.000 Fahrzeugen pro Tag bündelt der Westschnellweg die Verkehre und entlastet so die Innenstadt.

Zuvor war bereits ein anderer Abschnitt im Schnellwegesystem, der Südschnellweg, beplant worden. Aufkommende intensive gesellschaftliche Debatten zu diesem Projekt waren u.a. der Anlass dafür, die Öffentlichkeitsbeteiligung für das Projekt Westschnellweg zu intensivieren.

Gut informiert

Um eine umfassende Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern, Betroffenen und anderen Interessengruppen kontinuierlich sicherzustellen, umfasst der Beteiligungsprozess mehrere Elemente:

- Eine Auftaktveranstaltung und eine **Online-Beteiligung** boten Interessierten Raum, sich zu informieren und ihre Ideen, Hinweise und Themen für zukünftige Austauschformate einzubringen. Auf dieser Grundlage entwickelte die NLStBV das Konzept, wie Bürgerinnen, Bürger und Behörde dauerhaft in den Dialog treten - das **Dialogkonzept.** Das Konzept ruht auf zwei korrespondierende Säulen: dem Bürgerrat und dem Dialogforum. Außerdem sind Informationsveranstaltungen und weitere Informationsformate vorgesehen, mit denen die NLStBV sowohl die breite Öffentlichkeit als auch Anwohnerinnen und Anwohner sowie weitere Beteiligte anspricht.

- Der **Bürgerrat** zur Modernisierung des Westschnellwegs setzte sich aus 35 zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt und Region Hannover zusammen. Seine Aufgabe war es bereits zu Beginn des Planungsprozesses, Rahmenbedingungen und konkrete Empfehlungen für die Planung zu diskutieren und zu formulieren. Die NLStBV als Planungsträgerin hat den Bürgerrat initiiert und begleitete ihn fortlaufend. Die Expertinnen und Experten für Bürgerbeteiligung der ifok GmbH unterstützten die NLStBV bei der Konzipierung, Durchführung und Moderation. Die übergeordneten Themenbereiche für die Arbeit des Bürgerrats hatten sich aus den Ideen, Hinweisen und Wünschen ergeben, die bei der Auftaktveranstaltung und der Online-Beteiligung geäußert wurden:

Klimaschutz & Klimawandel, Verkehr & Mobilität, Natur & Umwelt sowie Stadtleben, Grünflächen & Mensch.

- Die zweite Säule des Dialogs ist das **Dialogforum**. Dort repräsentieren rund 40 Personen unterschiedliche Interessengruppen, bringen deren Perspektiven ein und begleiten den gesamten Planungszeitraum kontinuierlich. Vertreten sind beispielsweise der ADAC, der BUND, die IHK sowie Vertreterinnen und Vertreter der lokalen Bezirksräte. Das Dialogforum agiert eigenständig und wird vom Projektteam der NLStBV regelmäßig zum aktuellen Planungsstand und den anstehenden Schritten informiert. Die Mitglieder des Dialogforums können im Austausch mit den Planerinnen und Planern ihre Fragen stellen und Hinweise zur Planung geben.

Informiert, fair, produktiv: Die Arbeit des Bürgerrats

Das Beteiligungsformat des Bürgerrates hat den Erfahrungen, Anregungen und Erkenntnissen der Bürgerinnen und Bürger einen Raum gegeben. Ihre Empfehlungen können nun in die weitere Planung zum Projekt Westschnellweg einfließen. Um zu diesem Ergebnis zu gelangen, arbeiteten sich die Bürgerinnen und Bürger intensiv in die Grundzüge einer Straßenplanung ein, diskutierten über ihre Zielvorstellungen und formulierten Grundsätze und Empfehlungen.

Zum Einstieg fand ein digitales Einführungs- und Kennenlerntreffen mit dem Moderationsteam und Vertreterinnen und Vertretern der NLStBV statt. Danach traf sich der Bürgerrat zwischen Januar und März 2025 zu **drei Sitzungswochenenden**. Zusätzlich kamen einzelne Mitglieder des Bürgerrats zwischen den Sitzungen zu Ortsbegehungen, zum Überarbeiten von Zwischenergebnissen und zum Austausch mit dem Dialogforum zusammen.

Ein strukturierter Prozess für ein gemeinsames Ergebnis

Während des gesamten Prozesses diskutierten die Mitglieder des Bürgerrats sowohl im Plenum als auch in moderierten Kleingruppen. Dabei unterstützte sie ein erfahrenes, neutrales Moderationsteam. Es sorgte für eine ausgewogene Debatte, in die sich jede und jeder einbringen konnte und gehört wurde.

Die Bürgerinnen und Bürger stellten sich auf Grundlage ihrer persönlichen Erfahrungen und Ansichten die Frage, wie eine Modernisierung unter den Gesichtspunkten unterschiedlicher Bedürfnisse und der Themen Klimaschutz & Klimawandel, Verkehr & Mobilität, Natur & Umwelt sowie Stadtleben, Grünflächen & Mensch. Sechs unabhängige **Expertinnen und Experten** halfen, eine gemeinsame Informations- und Diskussionsgrundlage zu schaffen. Sie gaben Impulsvorträge, schilderten unterschiedliche Perspektiven, gaben Feedback und diskutierten mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Die Expertinnen und Experten:

Prof. Dr. Udo Becker (TU Dresden, Professur für Verkehrsökologie)

Prof. Dr. Thomas Richter (TU Berlin, Leiter d. Fachgebiets Straßenplanung u. Verkehr)

Alice Balbo (Deutscher Städtetag, Referentin für Klimafolgenanpassung)

Dr. Frank Scholles (Leibniz Universität Hannover, Methoden der Raum- und Umweltplanung)

Prof. Dr. Christina von Haaren (Leibniz Universität Hannover, Institut für Umweltplanung)

Prof. Reinhard Koettnitz (TU Dresden, Professur für Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen)

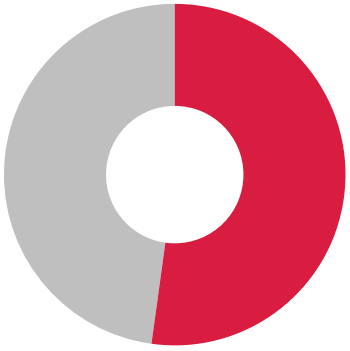
Neben diesen Expertinnen und Experten standen auch Mitarbeitende der NLStBV sowie der Landeshauptstadt Hannover für Impulsvorträge und Rückfragen zur Verfügung.

Raum für Vielfalt

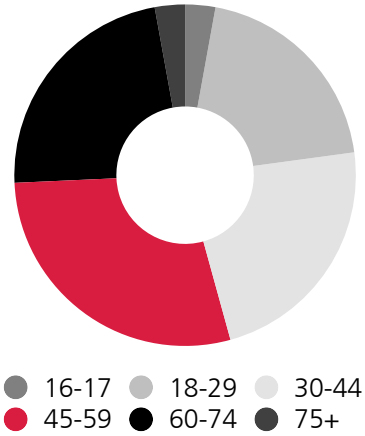
Da der Westschnellweg eine wichtige und vielgenutzte Verkehrsachse ist, betrifft seine Modernisierung sehr viele Menschen in und um Hannover - ob in der Stadt oder auf dem Land, ob jung oder alt, ob Anwohnerinnen oder Berufspendler. Erklärtes Ziel des Bürgerrates war es deshalb, diese vielfältigen Nutzungsinteressen und Betroffenheiten abzubilden und ihnen Raum zu geben. Um das zu gewährleisten, wurden die Mitglieder des Bürgerrates anhand statistischer Kriterien zufällig ausgewählt. Zahlreiche Fälle aus der Praxis zeigen, dass eine solche Zufallsauswahl dazu führen kann, die Vielfalt der Gesellschaft gut abzubilden.

Die NLStBV lud im November 2024 mehr als 2.000 Bürgerinnen und Bürger in der Landeshauptstadt und Region Hannover ein, sich für den Bürgerrat zur Modernisierung des Westschnellwegs zu bewerben. Ihre Adressen waren zuvor zufällig aus den Melderegistern der Landeshauptstadt und umliegender Kommunen gezogen worden. Aus den insgesamt 95 Rückmeldungen wurden 35 Personen ausgesucht, die die Bevölkerungsstruktur der Landeshauptstadt und Region bestmöglich widerspiegeln sollten. Auswahlkriterien waren unter anderem das Alter, der Wohnort, das Geschlecht, der Bildungshintergrund und die Migrationsgeschichte. Ein weiteres wichtiges Ziel war es, Menschen aus allen Bezirken der Landeshauptstadt und aus allen Kommunen im Westen der Region zu beteiligen.

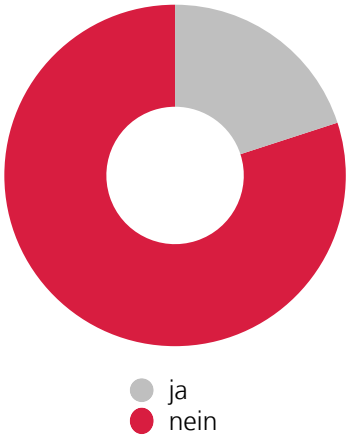
Geschlecht:



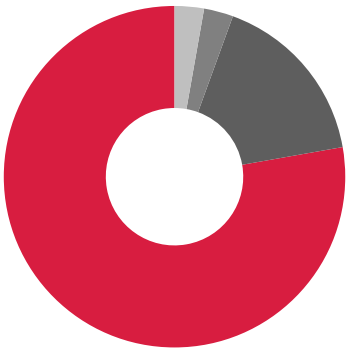
Altersgruppen:



Migrationshintergrund:



Schulabschluss:



- noch in schulischer Ausbildung
- Haupt-/Volksschulabschluss
- Realschulabschluss/mittlere Reife
- Abitur/Fachhochschulreife

Nutzungsfrequenz des Westschnellwegs:

- täglich
- mehrmals in der Woche
- mehrmals im Monat
- einmal im Monat
- seltener als einmal im Monat oder nie

Wohnort:

- Stadt Hannover
- Region Hannover

Entfernung des Wohnortes zum Westschnellweg:

- in unmittelbarer Nähe
- in Umgebung
- 1-5 km entfernt
- mehr als 5 km entfernt

Die Mitglieder des Bürgerrates

Die Mitglieder des Bürgerrates sind die Autorinnen und Autoren der Grundsätze und der Empfehlungen an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Sie haben diese Grundsätze und Empfehlungen mit großem Engagement, Ausdauer und Diskussionsfreude erarbeitet. Die NLStBV zollt ihnen dafür hohe Anerkennung und großen Dank.

Die Mitglieder des Bürgerrates haben gezeigt, dass es für alle Beteiligte von großem Wert sein kann, wenn Bürgerinnen und Bürger schon ganz zu Anfang eines großen Planungsvorhabens einbezogen werden.

Aynur Yildirim
Bernd Stock
Elias Knott
Erik Beimel
Erika Peters
Dr. Eva Benz-Rababah
Hanna Georgi
Hans-Dieter Ohlow
Ijeoma Jennifer Weller
Ina-Jasmin Kossatz
Inka Sackmann
Jennifer Scheloske
Jens Hoffmann
Jessica Stössel
Julia Heisrath
Majed Bou Malhab
Mattia Chiarin
Maximilian Gaul
Michael Soretz
Nina Pengel
Dr. Nina Roth
Paula Ölscher
Philipp Leineweber
Regina Buttmann
Regina van Lengen
Rico Towe
Rüdiger Meyer
Torsten Dreßler
Ursel Günther
Uwe Dietrich
Tjark Weigelt

Der Ablauf des Bürgerrats

Themen aus Online-Beteiligung
+ Auftaktveranstaltung

Digitales Kennenlernen vorab
Austausch in Kleingruppen zum gegenseitigen Kennenlernen

1. Sitzung
am 24. und 25.01.2025
(1,5 Tage)

Thematische **Einführung** durch NLStBV und Landeshauptstadt Hannover, Erläuterung des Mandats und des Ziels, Experten-Panel, erste Ideenentwicklung im „World-Café“

Ortsbegehungen am 14. und 17.02.2025
(auf Wunsch der Mitglieder des Bürgerrats)

2. Sitzung
am 21. und 22.02.2025
(1,5 Tage)

Input zum Mobilitätsplan der Landeshauptstadt Hannover, Podiumsdiskussion mit Interessenvertreterinnen und -vertreter aus dem Dialogforum, kurze **Inputvorträge** der Expertinnen und Experten, Kleingruppenarbeit: **Ideen** weiterentwickeln und **Grundsätze** entwerfen

Arbeit des **Redaktionsteams:** gebildet aus Mitgliedern des Bürgerrats, um Arbeitsergebnisse auf- und für die letzte Sitzung vorzubereiten

3. Sitzung
am 21. und 22.03.2025
(1,5 Tage)

Erstes **Feedback** der Expertinnen und Experten zu den Arbeitsergebnissen, **Finalisierung** der gemeinsamen Grundsätze und **Empfehlungen**, Abstimmung über den Grad der **Zustimmung** zu jeder Empfehlung

Stimmen aus dem Bürgerrat

Ina-Jasmin Kossatz, was hat dich motiviert, beim Bürgerrat mitzumachen?

Ich habe gelesen, dass die Teilnahme an einem Bürgerrat eine wertvolle Demokratieerfahrung bieten kann, was mein Interesse geweckt hat. Zudem halte ich es für wichtig, mit den negativen Erfahrungen vor und während der Modernisierung des Südschnellweges gemeinsam mit anderen Teilnehmer*innen aus der Region und Hannover über die zukünftige Entwicklung des Westschnellweges mitentscheiden zu können.

Wie würdest Du Deine Erfahrung im Bürgerrat beschreiben?

Bisher war mir nicht bewusst, dass ich eine eigene Meinung und Stimme habe, die ich in diesem Kontext klar einbringen konnte. Insgesamt hatte ich mit stärkerem Widerstand gegen umweltverträgliche Lösungen gerechnet, wurde jedoch schnell vom Gegenteil überrascht. Es war positiv zu erleben, dass letztlich viele von uns dasselbe Ziel verfolgten.

Ursel Günther, was hat dich motiviert, beim Bürgerrat mitzumachen?

Die Neugierde, wie ein Bürgerrat arbeitet und was er bewirken kann, motivierte mich sofort, mich zur Teilnahme am Bürgerrat „Modernisierung des Westschnellweges“ zu melden. Weiterhin interessieren mich die Themen: Umgang mit den baufälligen Brücken des Westschnellweges, umweltverträgliche Kfz-Verkehrsführung, Lärm- und Schadstoffreduzierung im Straßenverkehr sowie Erhalt und Erweiterung einer ansprechenden, beidseitig begrünten, breiten fahrrad- und fußgängergerechten Wegführung parallel zum Schnellweg.

Wie würdest Du Deine Erfahrung im Bürgerrat beschreiben?

Ich war überrascht, wie konstruktiv, ziel- und sachorientiert sowie achtsam die Diskussionen im Bürgerrat-Plenum oder in den Kleingruppen geführt wurden. Die Teilnahme im Bürgerrat machte mir richtig Spaß.

Sehr gut fand ich die Betreuungsarbeit der ifok-Mitarbeiter/innen und der wertschätzende Umgang der NLStBV-Verantwortlichen und der Experten/innen mit den Teilnehmer/innen des Bürgerrates: Anregungen aus dem Bürgerrat wurden aufgenommen und Fragen wurden, spätestens in der Folgesitzung, beantwortet z.B. über Schautafeln mit Daten zum Schnellweg (Abmessungen, Verkehrsdichte), Bebauung und Ökosystem (Kaltluftschneisen, Hochwasserschutz, …), die Organisation einer Schnellwegbegehung, ...

Rico Towe, was hat dich motiviert, beim Bürgerrat mitzumachen?

Als ich die Einladung zum Bürgerrat bekommen habe, war ich zunächst ehrlich überrascht. Ich habe mich gefragt: Wer schreibt mir da – und was genau soll das eigentlich sein? Nach kurzem Überfliegen des Briefs wurde mir dann klar, worum es geht. Und ich dachte: Ich wünsche mir so oft, dass Politik und Verwaltung näher am Bürger sind. Dann muss man, wenn man die Chance bekommt, auch selbst mitmachen. Also habe ich zugesagt.

Wie würdest Du Deine Erfahrung im Bürgerrat beschreiben?

Die Erfahrung hat sich absolut gelohnt. Die Gruppe der Teilnehmenden war vielfältig, offen und sehr engagiert. Die Organisation war beeindruckend professionell, und die Fachbeiträge waren spannend – teilweise fast überwältigend, weil so viele neue Informationen in kurzer Zeit auf uns einströmten.

Nach drei intensiven Terminen war ich ziemlich platt. Gleichzeitig hatte ich das Gefühl, dass wir bei vielen – oft sehr detailreichen – Themen nur an der Oberfläche gekratzt haben. An einigen Stellen hätte ich mir wirklich mehr Zeit gewünscht, um tiefer einsteigen zu können.

Trotzdem ziehe ich für mich ein sehr positives Fazit: Es war eine besondere, lehrreiche Erfahrung – und ein gutes Gefühl, einen kleinen Beitrag geleistet zu haben.

Regina van Lengen, was hat dich motiviert, beim Bürgerrat mitzumachen?

Für mich war sofort klar, dass ich beim Bürgerrat mitwirken möchte. Ich wohne in Wennigsen und nutze den Westschnellweg als Berufspendlerin, als Soccer Mom und als Kulturinteressierte. Ich wollte mich dafür einsetzen, dass der Westschnellweg nicht breiter ausgebaut wird und dass Bus, Bahn und Fahrrad als Alternative dazu geplant werden.

Wie würdest Du Deine Erfahrung im Bürgerrat beschreiben?

Es ist eine unglaublich bereichernde Erfahrung, in einem Bürgerrat mitzuarbeiten und ich habe dabei fachlich sehr viel gelernt. Ich hoffe, dass die Politik die Empfehlungen von uns übernehmen wird.

Dr. Eva Benz-Rababah, was hat dich motiviert, beim Bürgerrat mitzumachen?

Von den vier Themengebieten, die aus der Phase der Online-Beteiligung hervorgegangen waren, fühlte ich mich direkt angesprochen, weil ich dazu auch viele Erfahrungen im Beruf gesammelt habe. Von dem Aufruf, neue Ideen in einer Phase vor Planungsbeginn beizutragen, war ich ebenfalls angetan. Das ließ auf echtes Interesse schließen. Und schließlich: Für die Zukunftsfähigkeit "meiner Stadt" Hannover, in der ich mit kurzen Unterbrechungen seit 1979 lebe und zu deren Stadt- und Grünplanung ich längere Zeit geforscht habe, wollte ich gern mein Wissen einbringen.

Wie würdest Du Deine Erfahrung im Bürgerrat beschreiben?

Der Bürgerrat erschien mir als ein lohnenswertes Experiment, um mehr Demokratie an den Anfang von Planungsprozessen zu stellen. Es war durch das Auswahlverfahren für die Mitglieder in jedem Fall eine interessierte Öffentlichkeit vertreten, die offen war für die Vorträge der Landesbehörde und der Experten, aber auch offen für unterschiedliche Perspektiven der Mitglieder des Bürgerrats. Diese Offenheit und die Bereitschaft, sich selbst intensiv einzubringen, kamem dem raschen Arbeitsfortschritt sehr zugute.

Die Ergebnisse des Bürgerrats - 7 Grundsätze

1 Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig,

dass die Klimaziele, die Anpassung an den Klimawandel sowie der Umwelt- und Naturschutz nicht beeinträchtigt werden dürfen.

2 Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig,

dass für den motorisierten Verkehr keine zusätzlichen Flächen verbraucht werden. Wenn möglich sollte die Versiegelung reduziert werden.

3 Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig,

den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und das ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrsnetz attraktiver zu gestalten.

4 Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig,

dass der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen verbessert wird, u.a. durch eine intelligente Geschwindigkeitssteuerung.

5 Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig,

dass Stadt, Region, Land und Bund gemeinsam und unter größtmöglicher Beteiligung der Betroffenen eine übergeordnete, multimodale Strategie entwickeln und breite Öffentlichkeitsarbeit leisten.

6 Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig,

dass die Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen auf eine möglichst geringe Belastung der angrenzenden Stadtquartiere abzielen.

7 Für die Zukunft des Westschnellwegs ist es uns wichtig,

die aus Baumaßnahmen und Verkehr resultierenden CO2-Emissionen standortnah zu kompensieren und die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren, um Gesundheitsbelastungen zu minimieren.

Die Ergebnisse des Bürgerrats - 31 Empfehlungen

1 Wir empfehlen den Verzicht auf Standstreifen. Die jetzt genutzte Fläche darf nicht vergrößert werden, die Fahrstreifen dürfen nicht verbreitert werden.

2 Wir empfehlen, den ÖPNV und andere alternative Mobilitätsformen auch abseits des Westschnellwegs zukunftsgerecht zu stärken. Es ist zu prüfen, ob zusätzlicher ÖPNV angeboten werden kann, um den Westschnellweg zu entlasten. Darüber hinaus sollten kostengünstige Mobilitätsangebote geschaffen werden, z. B. Park and Ride-Angebote inklusive kostenloser ÖPNV-Nutzung.

3 Wir empfehlen, alle Mobilitätsformen unter Berücksichtigung des Verkehrsentwicklungsplan der Region Hannover (VEP35+[1]) und dem Mobilitätsplan[2] der Stadt Hannover in der Planung des Westschnellwegs zu berücksichtigen.

4 Wir empfehlen, den Interessen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) keinen Vorrang einzuräumen. Dafür ist die Integration von Busspuren und Carpool-Lanes[3] ohne Fahrspurerweiterung (z. B. durch umweltsensitive Verkehrssteuerung) in den Westschnellweg zu prüfen.

5 Wir empfehlen sichere Auf- und Abfahrten mit möglichst kurzen Ein- bzw. Ausfädelungsspuren, die unter Schonung der bestehenden Vegetation platzsparend zu gestalten sind. Sofern Neubauten der bestehenden Auf- und Abfahrten erforderlich sind, sollten sie möglichst platzsparend angelegt werden.

6 Wir empfehlen zu prüfen, ob ein Rückbau ausladender Bauwerke (z. B. Auffahrt Herrenhausen) und damit eine Entsiegelung von Flächen möglich und sinnvoll ist.

7 Wir empfehlen, die Verkehrsführung an den Unfallschwerpunkten Bremer Damm und Deister Kreisel zu hinterfragen, um eine höhere Verkehrssicherheit herbeizuführen (z. B. Auflösung der ampelgesteuerten Kreuzung am Bremer Damm durch einen sogenannten Fly-Over, ein brückenartiges Bauwerk, das über den Westschnellweg hinweg geführt wird).

1: Der VEP 2035+ („Verkehrsentwicklungsplan 2035+“) ist zentrales Konzept und politisches Instrument der Region Hannover für die Verkehrsentwicklung bis 2035.

2: Der Mobilitätsplan der Stadt Hannover ist wie der VEP 2035+ das zentrale Konzept und politisches Instrument der Stadt Hannover für die Verkehrsentwicklung bis 2035.

3: Eine Carpool-Lane ist eine spezielle Fahrspur auf Autobahnen in den USA und Kanada, die ausschließlich für Fahrzeuge mit mehreren Insassen reserviert ist.

8 Wir empfehlen, einen Tunnelbau und alternative Bauformen abschnittsweise zu prüfen. Dabei sind unter anderem die Aspekte Lärmschutz, Erholungsflächen, Kaltluftschneisen, CO2-Emissionen, Hochwasserschutz und Biodiversität zu betrachten.

9 Wir empfehlen, prioritär die Kaltluftschneisen zu erhalten und zu verbessern, um der Überhitzung der Stadtteile entgegenzuwirken. Das soll dem Gesundheitsschutz – insbesondere den vulnerablen Gruppen – dienen und die Lebensqualität in den Stadtteilen verbessern. Wir empfehlen zudem, dass bei der Planung von Lärmschutzwänden und Einhausungen die Auswirkungen auf die Kaltluftschneisen geprüft und möglichst minimiert werden. Der Abschnitt des Westschnellweges am Lindener Berg soll besonders betrachtet werden. Ein vergrößerter und begrünter Deckel verbessert die Wirkung der Kaltluftschneise und wertet den Lindener Berg als Naherholungsgebiet auf.

10 Wir empfehlen, vielfältige Querungsmöglichkeiten für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Autofahrer*innen und Straßenbahnen zu erhalten und zu schaffen. Dabei sollen die Quartiere besser verbunden werden, um die trennende Wirkung des Westschnellwegs zu vermindern. Querungsmöglichkeiten, die geprüft werden sollen, sind Unterführungen, Überführungen und Brücken. Alle Querungsmöglichkeiten sollten sicher und barrierefrei sein. Unter dem Aspekt der Sicherheit sind Beleuchtung, Einsehbarkeit und Breite des Weges zu beachten. Lösungen im Sinne des Tier- und Artenschutzes sind mitzuberücksichtigen.

11 Wir empfehlen, Unterführungen, neu entstehende und ungenutzte Flächen und Bauwerke unterschiedlich und architektonisch ansprechend zu gestalten, das sind z. B. die Leinebrücke, Lärmschutzwände, die ehemalige Tankstelle, das Parkhaus sowie rückgebaute Auf- und Abfahrten. Denkbar sind hierbei Wettbewerbsausschreibungen und Beteiligungsverfahren. Abhängig vom jeweiligen Ort sollen verschiedene Gruppen eingebunden werden, z. B. Schüler*innen, Anwohner*innen, Architekt*innen, Landschaftsplaner*innen, Vereine. Hierbei soll sich die kulturelle Vielfalt und Lebendigkeit der Stadtteile widerspiegeln. Kulturgüter, wie die Herrenhäuser Gärten und die Wasserkunst, sollen nicht beeinträchtigt werden.

12 Wir empfehlen, eine durchgehende, sichere Radinfrastruktur zur Entlastung von Pendlerströmen des Westschnellwegs. Ziel ist eine benutzerfreundliche Gestaltung, sodass der Streckenabschnitt dazu beiträgt, dass das Radverkehrsnetz in Hannover als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr gilt. Hierzu soll eine Neugestaltung der begleitenden Fuß- und Radwege mit einem stimmigen Gesamtkonzept entwickelt werden. Die Neugestaltung soll dabei benutzerfreundlich sein und daher entlang des Westschnellwegs durchgängig, breit genug, gut beleuchtet sowie barrierefrei sein. Die Querung der Leine soll für alle Verkehrsteilnehmenden erhalten bleiben. Die Mobilitätskonzepte der Stadt und Region sowie des Mobilitätsrates Hannover sollen beachtet werden.

13 Wir empfehlen für den Gesundheitsschutz, die Belastungen für Anwohnende bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen. Sie sollen durch Maßnahmen minimiert werden, wie zum Beispiel Lärmschutz, Staubschutz und möglichst kurze Bauphasen.

14 Wir empfehlen, den Flächenverbrauch für Baustellenflächen möglichst gering zu halten, um den Eingriff in Landschaft und Natur sowie den Alltag der Menschen klein zu halten.

15 Wir empfehlen, dass eine mögliche Entsiegelung oder Ausgleichsmaßnahmen für Versiegelung so früh und so nah wie möglich am Westschnellweg erfolgen. Diese Flächen sollen auch in Bezug auf CO2-Speicherung und CO2-Senkenfunktion sowie kleinklimatische Funktionen höherwertig sein. Dabei sind klimaangepasste und bewährte Baum- und Pflanzenarten zu verwenden.

16 Wir empfehlen langlebige und nachhaltige Baumaterialien zu verwenden.

17 Wir empfehlen, dass Lärmschutzanlagen wie Lärmschutzwände oder Einhausungen entlang der gesamten Strecke so gestaltet werden, dass sie auch einen positiven Effekt für den Klimaschutz erbringen. Hierfür sind beispielsweise Begrünung und die Installation von Photovoltaikanlagen denkbar.

18 Wir empfehlen, bei der Planung ein effizientes Wassermanagement im Sinne einer "Schwammstadt" unbedingt zu beachten. Um Schutz vor zukünftigen Starkregen- und Hochwasserereignissen zu gewährleisten, sollen Retentionsflächen angelegt werden.

19 Wir empfehlen, die Biodiversität entlang der Strecke zu verbessern. Anzustreben sind unter anderem ein ökologisches Grünflächenmanagement und die Vernetzung aktuell getrennter Biotope entlang des Westschnellwegs.

20 Wir empfehlen, die Lärmemissionen zu minimieren. Dies kann beispielsweise durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, den Einsatz von lärmoptimiertem, offenporigem Asphalt und die Errichtung von Lärmschutzanlagen gewährleistet werden. In Bezug auf den LKW- Verkehr sind Möglichkeiten wie Nachtfahrverbote, Abstandsgebote und Überholverbote zu prüfen.

21 Wir empfehlen, die Lichtverschmutzung zu minimieren, z. B. durch moderne Lichtsteuerung in Unterführungen sowie an Rad- und Fußwegen und den Einsatz insektenfreundlicher Lichtspektren.

22 Wir empfehlen, die Nutzung bereits versiegelter Flächen für Baulogistik. Weitere notwendige zu versiegelnden Flächen sollten im Nachgang ökologisch aufgewertet werden.

23 Wir empfehlen, eine intelligente, flexible und umweltsensitive Verkehrssteuerung. Das bedeutet eine tageszeitabhängige Geschwindigkeits- und Ampelsteuerung unter Berücksichtigung von Verkehrsaufkommen und Feinstaubwerten. Dazu empfehlen wir eine dem Verkehrsfluss angepasste Höchstgeschwindigkeit.

24 Wir empfehlen, dass ein Tempolimit eingesetzt werden soll. Darüber hinaus empfehlen wir Lärmschutz, der über das gesetzliche Maß hinausgeht. Die Höchstgeschwindigkeit sollte unter Berücksichtigung von Flächenverbrauch und Sicherheit gewählt werden. Wir empfehlen, dass ein Tempolimit keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen ersetzt.

25 Wir empfehlen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen konsequent überwacht werden. Neben stationären Kontrollen an Unfallschwerpunkten soll die gesamte Strecke intelligent überwacht werden.

26 Wir empfehlen, dass zur Modernisierung des Westschnellweg alle Ebenen (Bund, Land, Landeshauptstadt Hannover und Region Hannover) in einem Lenkungskreis planungsbegleitend kontinuierlich zusammenarbeiten. Wir empfehlen, dass übergesetzliche Lösungen im Sinne einer hohen öffentlichen Akzeptanz im Lenkungskreis diskutiert und gefunden werden. Hinsichtlich Lärmschutzes sollen Mindestgrenzwerte im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge herangezogen werden.

27 Wir empfehlen, dass während der Bauphase pro Abschnitt über alle Verkehrsträger und -formen hinweg Querungsmöglichkeiten erhalten bleiben.

28 Wir empfehlen, dass für die Zukunft optionale Nutzungsmöglichkeiten für den Westschnellweg mitgedacht und ermöglicht werden (offen für Um- und Mehrfachnutzung, z.B. Solarzellen, Straßenbahn).

29 Wir empfehlen einen kontinuierlichen Informationsfluss und aktive Kommunikation zum Planungsvorhaben, Planungsfortschritt und Bürgerdialog (z.B. ÜSTRA-Fahrgastfernsehen, Webseite, Newsletter, Zeitungsberichte, soziale Medien und Infozentren oder Infoveranstaltungen). Wir empfehlen noch vor Baubeginn und während der Bauphase, dass eine frühzeitige Kommunikation stattfindet, die sowohl Verkehrsteilnehmende (inkl. Rad- und Fußverkehr) wie auch Anwohnende erreicht.

30 Wir empfehlen, dass der Bürgerrat über den Lauf der Planung involviert und mitgenommen wird. Das bedeutet auch eine Validierung des Umgangs mit den Empfehlungen des Bürgerrats.

31 Wir empfehlen, dass eine lokal angepasste Aufteilung in Abschnitte mit passgenauen Lösungen (Lärmschutz, Breite, Ökologie und Anwohnende) erfolgt. Dementsprechend soll keine pauschale Lösung für den gesamten Streckenverlauf Westschnellweg gesucht werden. Ziel ist je Abschnitt eine optimale Variantenvielfalt zu ermöglichen.

Die feierliche Übergabe der Ergebnisse des Bürgerrats

Die Empfehlungen des Bürgerrats zum Westschnellweg wurden der Verwaltung und der Politik am 8. Juli 2025 übergeben. Vertreterinnen und Vertreter des Bürgerrats übergaben die Empfehlungen an Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne, Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay, Regionspräsident Steffen Krach sowie NLStBV-Präsident Timo Quander. Diese lobten vor allem das bürgerschaftliche Engagement der Mitglieder des Bürgerrats und diskutierten angeregt über die Grundsätze und Empfehlungen.

Die insgesamt 31 Empfehlungen und sieben Grundsätze des Bürgerrats beschränken sich nicht nur auf die Straßen-, Verkehrs- und Bauwerksplanung am Westschnellweg, sie zielen auch auf gesamtgesellschaftliche Entwicklungen und Bereiche ab, in denen neben der NLStBV auch andere Akteure verantwortlich sind, wie die Landeshauptstadt und die Region Hannover.

NLStBV-Präsident Timo Quander, Oberbürgermeister der Stadt Hannover Belit Onay, Regionspräsident Steffen Krach und Verkehrsminister Grant Hendrik Tonne nehmen die Empfehlungen von den Mitgliedern des Bürgerrats Jessica Stössel und Rico Towe entgegen (v.l.n.r., Foto: NLStBV)

Wissenschaftliche Begleitung und Evaluation

Die Durchführung eines Bürgerrats stellte für die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) ein Novum dar. Daher hat die NLStBV den Prozess (Konzeption, Bildung und Durchführung des Bürgerrates) durch Prof. Dr. Frank Brettschneider von der Universität Hohenheim wissenschaftlich begleiten und evaluieren lassen.

Die Evaluation des Bürgerrats untergliederte sich in zwei Teile: im ersten Teil wurde in einer gutachterlichen Einordnung die Konzeption des Bürgerrats untersucht und bewertet, im zweiten Teil wurden die Mitglieder des Bürgerrats nach Abschluss der Arbeit zu ihren Erfahrungen befragt.

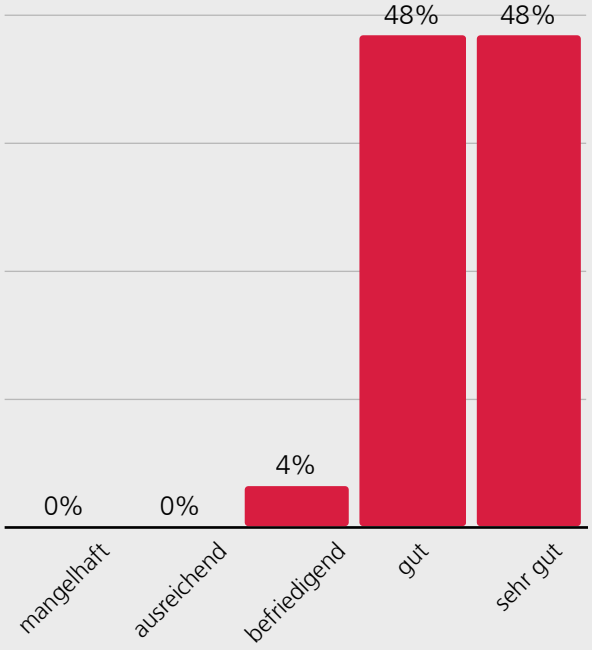
Hinsichtlich der Konzeption des Bürgerrats zur Modernisierung des Westschnellwegs wird festgehalten, dass alle fachlich anerkannten Anforderungen an Bürgerräte berücksichtigt wurden. Das breite Themenspektrum wurde angesichts des frühen Zeitpunkts der Bürgerbeteiligung im Planungsverfahren als sinnvoll bewertet.
Dabei hat die NLStBV „das Mandat, also den Arbeitsauftrag an den Bürgerrat, klar formuliert". Die Ankündigung, eine Befragung der Mitglieder nach Abschluss des Bürgerrats durchzuführen, wurde positiv bewertet.

Prof. Dr. Frank Brettschneider
hat seit 2006 den Lehrstuhl für Kommunikationswissenschaft an der Universität Hohenheim inne. Zu seinen Forschungsschwerpunkten zählen u.a. die Kommunikation bei Bau- und Infrastrukturprojekten. Zudem ist er Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung der Landesregierung Baden-Württemberg.

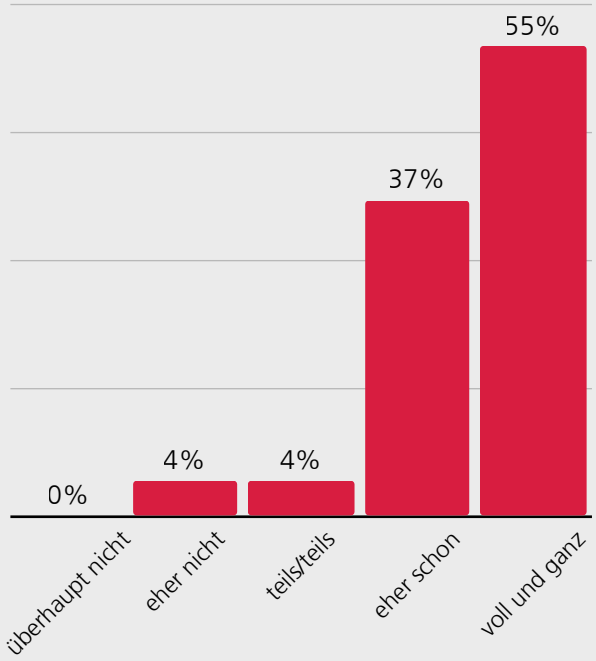
Im zweiten Teil der Evaluation wurden die Mitglieder des Bürgerrats nach dessen Ende befragt. Rund vier Wochen lang konnte an der Befragung teilgenommen werden. Die online durchgeführte Befragung enthielt offene und standardisierte Fragen. Die Auswertung der Antworten erfolgte anonymisiert. Die Rücklaufquote betrug rund 77 %.

Neben der allgemeinen Bewertung des Bürgerrats gab es zudem eine Reihe von Aussagen, zu denen die Befragten den Grad ihrer Zustimmung ausdrücken konnten. Mit je 48 % zeigt sich eine sehr gute und gute Gesamtbewertung des Bürgerrats. Die Erwartungen an den Bürgerrat wurden für 54 % „voll und ganz", für 42 % „eher schon" erfüllt.

„Einmal ganz allgemein gesprochen: Wie bewerten Sie den Bürgerrat zur Modernisierung des Westschnellwegs insgesamt?"



„Ich stehe zu den Empfehlungen, die der Bürgerrat beschlossen hat."



Alle Befragten stimmten den Aussagen zu, dass „der Bürgerrat interessant, die erhaltenen Informationen sachlich und die eigene Meinungsäußerung gut möglich" waren. Darüber hinaus seien die Sitzungen von einem respektvollen Umgang miteinander geprägt gewesen.

Die Teilnehmenden wurden auch offen gefragt, was ihnen am Bürgerrat gut und nicht so gut gefallen hat.

„Besonders gut gefallen hat mir, wie wir als Bürger von den Moderatoren in Teilabschnitten ‚an die Hand genommen' bzw. ‚moderiert' worden sind und uns von Experten Ideen und mögliche Ansätze für Lösungen von Problemen holen konnten."

„Bei einem wichtigen Thema, das alle Menschen in Hannover betrifft, in einer gewissen Art mitbestimmen zu können."

Möglichkeiten zur Verbesserung des Bürgerrats liegen nach Ansicht der Mitglieder vor allem in einer deutlicheren Klarstellung von Ablauf und Ziel des Bürgerrats, in der Moderation der Kleingruppenarbeit sowie der zur Verfügung stehenden Zeit.

„Am letzten Sitzungstag fehlte meines Erachtens noch Zeit zur Erläuterung/Diskussion wesentlicher Aspekte, z.B. Tempolimit ja/nein, welche Geschwindigkeit…"

„Für mich wäre es hilfreich gewesen, wenn ich zu Beginn eine Erklärung der Strategie (des Ablaufes) für die Erarbeitung der Empfehlungen bekommen hätte."

Aus solchen Eingaben ergaben sich insgesamt wertvolle Hinweise, wie mögliche Bürgerräte bei anderen großen Infrastrukturplanungen zukünftig - trotz der bereits sehr guten Bewertung - noch verbessert werden können.

Alle Ergebnisse der Evaluation stehen auf der Website der NLStBV als Download bereit (www.schnellwege.de > Westschnellweg > Öffentlichkeitsbeteiligung: der Bürgerrat).

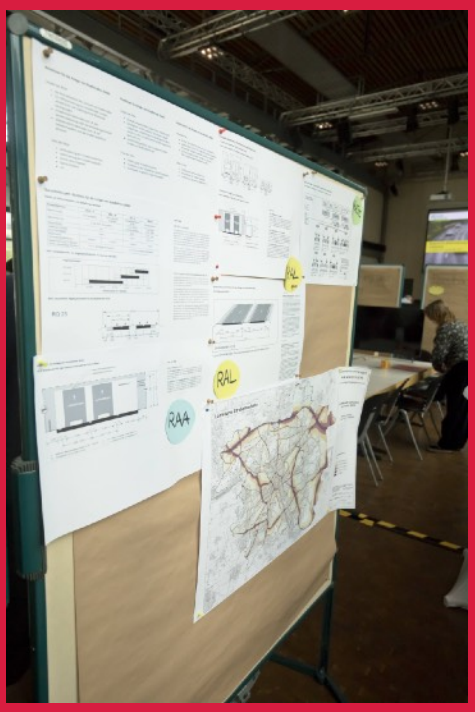
Wie geht es weiter?

Mit der Übergabe der Empfehlungen haben die Planerinnen und Planer den Staffelstab übernommen. Im Mittelpunkt der bevorstehenden Planungsphasen steht die Herausforderung, den dringend notwendigen Erhalt und die Modernisierung der Infrastruktur mit den übergeordneten Empfehlungen in Einklang zu bringen. Außerdem werden die Empfehlungen auch mit dem zweiten Gremium im Dialogprozess, dem Dialogforum, begutachtet.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wird zu jeder Empfehlung einzeln begründet erläutern, inwiefern diese in die Planung eingeflossen ist. So wird sichergestellt, dass die Mitglieder des Bürgerrates nachverfolgen können, was „aus ihren Empfehlungen wird“.

Einige der Empfehlungen beziehen sich auf die Planung, manche zielen auf den Bau und einige auf den zukünftigen Betrieb. Daher wird sich erst mit Fortschreiten des Projektes sagen lassen können, welche Empfehlung umgesetzt werden kann. Die Stellungnahme der NLStBV wird zu gegebener Zeit auf der Internetseite zum Westschnellweg öffentlich zugänglich gemacht.

Unter www.schnellwege.de, Reiter „Westschnellweg“ sind zudem alle Informationen zum Planungsprozess und zur Öffentlichkeitsbeteiligung abrufbar. Über den kostenfreien Newsletter werden regelmäßig Updates zu den Schnellwege-Projekten veröffentlicht.


RAL
RAA

Niedersachsen

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Wir in Niedersachsen: mobil. regional. sicher!