

S t e l l u n g n a h m e
zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 *Vorabzug*
der Stadt Hemmingen

1. VEP 2030: ein Fortschritt

Die Arbeiten zum VEP2030 werden grundsätzlich begrüßt. Das Leitbild ist zukunftsorientiert und aus der daraus abgeleiteten Zielhierarchie lassen sich bei entsprechendem politischen Willen hinreichend konkrete Projekte entwickeln. Dem Oberziel wird uneingeschränkt zugestimmt

Vor diesem generellen Hintergrund sind die folgenden Hinweise zu verstehen, die aus einer konsequent ökologischen Perspektive heraus erfolgen.

2. Ziele konkretisieren: Chancen, Sicherheit, besonders geschützte Schulwege

Die Werteziele sollten konkretisiert, d.h. quantifiziert werden, um eine tatsächliche Orientierung geben zu können. Dazu gehört beispielsweise:

- 2.1 Um tatsächlich die „Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer“ zu erhöhen, fordern wir nach Eröffnung der B3n generell Tempo 30 ausnahmslos auf allen Straßen (selbstverständlich auch für den Radverkehr).
- 2.2 Um tatsächlich die Mobilitätschancen für **alle** zu erhöhen, sind ausnahmslos sämtliche Bürgersteige an Ecken und Übergängen in einer Mindestbreite von zwei Rollstühlen / Rollatoren abzusenken (verbleibender maximaler Höhenunterschied 5mm).
- 2.3 Wo immer möglich, sind für jüngere Schulkinder **überdurchschnittlich** sichere Schulwege bereit zu halten. Überdurchschnittlich bedeutet räumlich entfernt vom motorisierten Verkehr. Chancen hierzu bieten sich. Deshalb fordern wir
- 2.4 die lt. PFB abzuhängende Deveser Str. dann durch die Stadt im Sinne einer Fahrradstraße durchgängig zu verkehrsberuhigen.
- 2.5 die B3n zwischen Devese und Arnum (Grüner Ring) entsprechend zu überbrücken.
- 2.6 die B3n zwischen Hiddestorf und Arnum (nördl. der Hiddestorfer Str.) ebenfalls entsprechend zu überbrücken.

3. Ziele konkretisieren: ÖPNV und Fußverkehr

Erst recht bedürfen die Handlungsziele weiterer Konkretisierungen. Sie laufen sonst Gefahr, nicht ernst genommen und im politischen Alltag zerrieben zu werden. Darum fordern wir Festlegungen in der Art

- 3.1 Steigerung des ÖPNV-Anteils bis 2030 auf 21% der Mobilität
- 3.2 Verlängerung der Stadtbahn bis Arnum,
- 3.3 das bedeutet mindestens die langfristige Sicherung der Stadtbahntrasse bis Arnum (ungünstigenfalls bis 2050).
- 3.4 Eine enge Verknüpfung der Stadtbahn mit dem Busverkehr.
- 3.5 An allen Ampeln eigenständige Vorrangschaltungen für den ÖPNV.

- 3.6 Die Steigerung des innerörtlichen Fußverkehrs um 45% gegenüber 2018, u.a. durch
- 3.7 die Verbreiterung sämtlicher Bürgersteige bis 2030 auf eine Mindestbreite von 2 m Kinderwagen / Rollatoren / Rollstühlen,
- 3.8 wo das nicht möglich ist, den Umbau des Straßenraums für „Shared Space“-Verkehr.

4. Ziele konkretisieren: Radverkehr

Wir erinnern an ein konsequentes Umsetzen des guten Radverkehrskonzepts 2015. Daran anknüpfend fordern wir eine Erhöhung des dortigen Ziels einer Steigerung des Radverkehrs-Anteils auf nunmehr 23% bis 2030, u.a. durch

- 4.1 Lückenschluss und Orientierung des Radwegenetzes aus allen Ortsteilen auch in Richtung des Oberzentrums Hannover
- 4.2 eine Mindestbreite für Radwege bei einfacher Richtung 1,80m und bei Zweirichtungswegen von 2,10m
- 4.3 die Beleuchtung für sämtliche Radwege
- 4.4 einen Winterdienst auf Radwegen analog demjenigen für Autostraßen nach definierter Hierarchie
- 4.5 den Bau einer Radverkehrsbrücke Devese-Arnum. Diese Verbindung hat eine herausgehobene Bedeutung für die Verbindung Arnum-Hiddestorf, gerade weil sie nicht direkt neben der Hiddestorfer Str. verläuft. Sie wird im Radverkehrskonzept 2015 sowie im Klimaschutz-Aktionsprogramm der Stadt Hemmingen ausdrücklich als eine „sinnvolle Verbindung im Zuge des Grünen Rings“ hervorgehoben. Es kann nicht sein, dass sie mit der B3n abgeschafft wird!
- 4.6 Die Unterbrechung des Grünen Rings (VEP-Kap. 6.3 Radverkehr und Kap. 8.3 Devese) südlich von Devese wäre ein schwerwiegender Eingriff in das gewachsene Radwege- sowie Fußwegenetz. Die vermeintliche Ersatzstrecke über die neue Weetzener Landstr. mit ihren 2 Kreiseln und den zu überwindenden Steigungen ist nicht nur gefährlich, sondern auch für Freizeitradler und mobilitätseingeschränkte Personen wie Kinder, Behinderte und ältere Leute unzumutbar. Ganz zentrale Bedeutung hat diese Verbindung als besonders geschützter Weg für Kinder (vgl. hier 2.3). Es ist unerlässlich, hier den Grünen Ring durch den Bau einer Überführung über die B3neu zu erhalten.
- 4.7 den Bau einer Radverkehrsbrücke Arnum-Hiddestorf (nördl. Hiddestorfer Str.), die im Radverkehrskonzept der Stadt Hemmingen ausdrücklich als „sinnvolle Verbindung im Zuge der Regionsroute 1“ hervorgehoben wird.
- 4.8 den Ausbau der Radverbindung Harkenbleck-Grasdorf/Laatzen.

5. Kein innerörtlicher Straßenneubau

Grundsätzlich kontraproduktiv zu der wiederholt betonten, angestrebten Förderung des Verkehrs mit ÖPNV, Fahrrad und dem zu Fuß Gehen wäre jeglicher Neubau von innerörtlichen Straßen. Wir wenden uns deshalb nachdrücklich gegen den Neubau einer Autoverkehrsverbindung von der Bockstraße zum Hohen Holzweg, und zwar aus vier Gründen

- 5.1 erstens ist die Anbindung von Wilkenburg, Harkenbleck und von Arnum an die B3n seinerzeit **entgegen** dem zunächst angedachten Vorschlag der Landesstraßenbaubehörde nach intensiven Diskussionen im Rat auf **ausdrücklichen Wunsch der Stadt Hemmingen** an den Hohen Holzweg verlegt worden (ohne dass seinerzeit von weiterem Straßenneubau auch nur ansatzweise die Rede war) und
- 5.2 zweitens läge eine der bisher angedachten Routen auf der freizuhaltenden Trasse der Stadtbahn nach Arnum (und verbietet sich von daher ohnehin)
- 5.3 drittens wären sämtliche der bisher angedachten Routen für ca. 80% der Arnum, die im Westen wohnen, ein Umweg. Die weitaus meisten Einwohnerinnen und Einwohner in Arnums Westen verfügen unmittelbar von ihrem Wohnbereich rund um die Bockstr. aus über direktere Verbindungen zum Hohen Holzweg (von Süd nach Nord und umgekehrt)
- 5.4 viertens gilt seit Langem der Grundsatz „Wo immer Ausbau oder gar Neubau erfolgen, hat an anderer Stelle Beruhigung oder sogar Rückbau zu erfolgen“. Das verbietet generell Folge-Straßenneubau und erst recht innerörtlichen Folge-Straßenneubau.

6. Rückbau von Straßen nutzen

Die Deveser Straße ist konsequent zu entlasten: lt. PFB zur B3n wird die Deveser Str. (Devese-Westerfeld) künftig herabgestuft und für den allgemeinen motorisierten Verkehr gesperrt. Diese Chance gilt es zu nutzen. Abgesehen von der vorgesehenen Sperrung im Kreuzungsbereich zur B3n sollte sie auf ganzer Länge als Fahrradstraße ausgewiesen werden (vgl. oben 2.3: „überdurchschnittlich sicherer Schulweg für jüngere Kinder“).

7. Wohnstraßen für Kfz unterbrechen

„Kein innerörtlicher Kfz-Verkehr“ fordert das Klimaschutz-Aktionsprogramm Hemmingens. Dies wird durch die oben angesprochenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und des Zu-Fuß-Gehens bereits teilweise mit verfolgt. Eine weitere Maßnahme kann sein, nach entsprechender Prüfung im Einzelfall reine Wohnstraßen mittig durch Poller zu unterbrechen, so dass sie nur von der einen oder der anderen Seite her mit Kfz befahren werden können.

8. Aufwertung von Arnum-West: Naherholung

Mit der B3n verliert Arnum im Westen ein erhebliches Potential für die fußläufige Naherholung. Das ist angesichts des Neubaugebietes mit seinem Seniorenwohnen besonders schmerzlich. Ein gewisser Ausgleich kann durch die Erschließung des sogen. „Bullentals“ mit einem Wanderweg entlang der Arnum-Landwehr erfolgen. Denn entlang des Baches liegt hier in gut erreichbar Nähe ein bislang ungenutztes Potential für die naturnahe Erholung vor. Angesichts der Enge in der gesamträumlichen Situation hat hier die Chance zur Revitalisierung für weite Bevölkerungsgruppen zweifellos Vorrang vor evtl. Natur- und Landschaftsschutzinteressen.

Auch für den Bereich Naherholung spielt die im Zusammenhang mit dem Radverkehr bereits geforderte Brücke Arnum-Hiddestorf nördl. der Hiddestorfer Str. (siehe 4.7) eine herausragende Rolle. Damit wird südlich der weiter entfernten Verlängerung Bockstr. in der Landschaft ein wichtiges Tor geöffnet, das bis zu B3n Jahrzehnte lang Bestand hatte und eine hohe Nutzungsfrequenz aufweist.

9. Mängel im VEP 2030: was fehlt?

9.1 Südschnellweg-Sperrung: Gänzlich unerwähnt bleibt im bisherigen Entwurf die kommende Vollsperrung des Südschnellwegs, die in ihrer gesamten Länge in den VEP-Planungszeitraum fällt. Knapp 50.000 Kfz/tgl. werden in diesem Zeitraum sich andere Verbindungen suchen müssen. Dies geschieht mit Sicherheit auch auf dem Gebiet der Stadt Hemmingen.

Wir fordern entsprechende konzeptionelle Darstellungen:

- 9.1.1 In welchen Größenordnungen ist Hemmingen insgesamt betroffen?
- 9.1.2 Wo werden diese Neuverkehre vor Ort ihre Wege suchen?
- 9.1.3 Was kann prophylaktisch unternommen werden ohne weiteren Neubau zu induzieren?
- 9.1.4 Zu den Potentialen einer Optimierung der Weetzener Landstr.

Auch in diesem Zusammenhang verbieten sich vernehmbare Überlegungen zum Offenhalten der Deveser Straße. Denn hiermit würde ein weiterer Schleichweg geschaffen (parallel zur Weetzener Landstr.).

9.2 Der ungenügender Lärmschutz in Devese bleibt ebenfalls unerwähnt. Die durch unseren Verein vor einiger Zeit festgestellten Fehler beim Lärmschutz in Devese sind zwischenzeitlich von der Straßenbaubehörde bestätigt worden. Die in Aussicht gestellten Nachbesserungen bewegen sich unterhalb dessen, was möglich gewesen wäre, wenn von vornherein korrekte Lärmberechnungen vorgenommen worden wären. Im VEP 2030 fehlt jegliche Aussage darüber, Wir fordern deshalb

- 9.2.1 konzeptionelle Überlegungen der Stadt Hemmingen darüber, welche Möglichkeiten sie ihrerseits sieht, um den Betroffenen zu unterstützen.

- 9.2.2 mindestens Im Bereich Devese eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B3n auf z.B. 70 km/h.

9.3 Möglichkeiten auf der B3a: an verschiedenen Stellen spricht der Entwurf des VEP 2030 von „Potentialen“, die sich nach der Eröffnung der B3n auf der B3a ergeben. Er schweigt sich jedoch darüber aus, worin diese „Potentiale“ bestehen. Wir fordern deshalb einen konkreten Überblick darüber zu erarbeiten, welche künftigen Entwicklungsmöglichkeiten die Stadt auf der B3a sieht.

10. Unklarheit im VEP 2030: Abb. 4

Die Abb. 4 stellt Querschnittsbelastungen (Kfz/tgl.) dar und beruft sich auf eine oder mehrere Zählungen aus 2015. Es bleibt unklar, um welche Zählungen es sich handelt. Da es sich bei der B3 um eine Bundesstraße handelt, sind die offiziellen Belastungszahlen den Zählungen der Bundesanstalt für das Straßenwesen zu entnehmen (BASt). Diese weisen an entscheidenden Punkten auf der derzeitigen B3 andere als die dort dargestellten Belastungen aus (niedrigere). Wir fragen deshalb:

- 10.1 Woher stammen die in der Abb.4 dargestellten Zahlen?
- 10.2 Warum sind nicht die von der BASt erhobenen Zahlen verwendet worden?

11. Anbindung Alfred-Bentz.Str. überflüssig

Die Anbindung Alfred-Bentz.Str.(VEP-Entwurf Kap 6.1.3) an die Göttinger Landstr. (B3 alt), dort wo auf der „Fläche 60“ ein Neubaugebiet entstehen soll, ist überflüssig. Der Verkehr aus einem Gewerbegebiet macht das Neubaugebiet nicht attraktiver. Die Weetzener Landstr. sollte stattdessen so ausgebaut werden, dass der Verkehr fließen kann. Dabei sollte auch der intelligente Ausbau des östlichsten Kreisels (real-Kreisel) in Erwägung gezogen werden (z.B. eine separate Rechtsabbiegespur aus der Alfred Bentz Str.). Der Hauptverkehr aus den vorhandenen Gewerbegebieten zzgl. deren Erweiterungen wird überwiegend über die B3 neu kommen/abfließen, dafür wurde sie jedenfalls gebaut.

12. Erschließung Neubaugebiet Bockstr. nach Süden

Ein Szenario zur Erschließung dieses Neubaugebietes muss ergänzt werden, und zwar die Anbindung der Neubaugebiete Richtung Süden an die B3neu Anschlussstelle Hiddestorfer Str. Dies ist z.B. denkbar durch den Ausbau des bestehenden Wirtschaftsweges.

13. Schulweg zur KGS

(VEP-Entwurf Kap. 6.3 Radverkehr): Die neuen Fahrradstraßen Im Dorffeld und Börie sowie die Verbesserung des Oberflächenbelags im Hundepfuhlsweg sind ein echter Gewinn für den Radverkehr und insbesondere für die Schüler der KGS. Durch den Neubau des Edeka-Marktes ist allerdings die Verbindung Klapperweg zum Hundepfuhlsweg entlang des Wäldchens und über den Parkplatz der Sporthalle in Gefahr. Diese Verbindung muss erhalten bleiben, damit auch die Schüler aus dem Süden und Südwesten Arnums sicher und nicht entlang der Göttinger Landstr. mit dem Rad zur KGS kommen können.

Arnum, den 07.01.2018

Petra Felsmann
Burkhard Lange