

# 1 Oberthemen zu den Stellungnahmen VEP Hemmingen

## 1.1 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit gewinnt zunehmend an Bedeutung und ist deswegen auch ein klares Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes. Die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung ist schon derzeit Geschäft der laufenden Verwaltung und wird daher nicht konkret im Verkehrsentwicklungsplan festgeschrieben.

## 1.2 Deveser Straße (Öffnung vs. Kappung)

Die Kappung der Deveser Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr ist im Planfeststellungsbeschluss im Zuge des Neubaus der B3 vorgesehen. Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 wurden Bürgeranregungen aus vorangegangenen Veranstaltungen aufgegriffen und die Kappung hinsichtlich verschiedener Aspekte und Auswirkungen beleuchtet. Letztlich ist eine gutachterliche Empfehlung vom Verkehrsplanungsbüro vorgenommen worden, die unter Berücksichtigung des Straßennetzgedankens und der Anbindungsqualitäten getroffen wurde. Demnach ist eine weitere Offenhaltung der Deveser Straße auch nach Fertigstellung der B3 neu denkbar. Entgegen dieser gutachterlichen Empfehlung hat die Stadt Hemmingen derzeit keine Absichten, an der im Zuge der Planfeststellung festgelegten Schließung der Deveser Straße für den motorisierten Individualverkehr, etwas zu ändern.

### **Wie setzt sich die zukünftige Verkehrsstärke von 700 Kfz/24 h zusammen?**

Die in den verschiedenen Varianten betrachtete Verkehrsstärke von 700 Kfz/24h beruht auf dem Ansatz, dass diese Fahrzeuge schon heute von Devese bis ins Zentrum nach Hemmingen-Westerfeld fahren und ergeben sich aus den im Jahr 2015 durchgeführten Verkehrszählungen. In der zukünftigen Betrachtung wird davon ausgegangen, dass diese Fahrten von Devese bis zum Stadtzentrum Hemmingen (Rathaus) auch weiterhin stattfinden werden, da es sich um zielgerichtete Verkehre handelt.

### **Einschätzung Schleichverkehre/Deveser Straße**

Die befürchteten zusätzlichen Schleichverkehre auf der Deveser Straße (unter der Voraussetzung, dass die Deveser Straße offen bleiben würde) werden als gering eingeschätzt, da durch die Anschlussstelle Devese (B3neu) eine direkte und attraktive Verbindung zwischen Devese und Hannover Ricklingen besteht. Zusätzlich erhält der Straßenzug durch die Breite des Brückenbauwerks in Höhe der B3 neu (kein Begegnungsverkehr möglich) einen sog. verkehrlichen Widerstand, der die Befahrbarkeit für Schleichverkehr unattraktiver macht.

## 1.3 Baustellenverkehr Bau Südschnellweg (Wegeführung Umleitungsverkehre bei Vollsperrung des Südschnellwegs)

Der anstehende Ausbau des Südschnellwegs (B3) in Hannover wird federführend von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr betreut und stellt keinen Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Hemmingen dar. Der Verkehrsentwicklungsplan wird auf der Ebene der generellen Planungen erfasst und beinhaltet Ziele und Zukunftsvisionen der Mobilität, aber keine konkreten Detaillösungen.

Erläuternd ist für die Baumaßnahme Südschnellweg jedoch auszuführen, dass die Bauherren Sorge zu tragen haben, dass die Verkehre auch während der Bauphase leistungsfähig abgewickelt werden können. Der Stadt Hemmingen sind derzeit keine Umleitungspläne während der Bauphase durch das Stadtgebiet von Hemmingen bekannt. Im Rahmen der Ausschreibungsunterlagen des Ideenwettbewerbs zur Südschnellwegbrücke wurden die Teilnehmer aufgefordert, Konzepte zur Aufrechterhaltung der Verkehrsführung während der Bauzeit zu erarbeiten. Folg-

lich bleibt abzuwarten, ob überhaupt Umleitungsstrecken während der Bauphasen erarbeitet und ausgeschildert werden oder ob – wie im Ideenwettbewerb gefordert – die Verkehrsführung aufrechterhalten werden kann.

Falls Umleitungen eingerichtet werden, ist prinzipiell davon auszugehen, dass für Verkehre aus Norden kommend, Umleitungsstrecken durch das Hemminger Stadtgebiet unattraktiv sind und sich somit nur ein gewisser Anteil der Verkehre auf den Umleitungsstrecken wiederfinden wird. Aussagen zu den Verkehrsführungen während der Bauphase sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich. Die Stadt Hemmingen wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten bemühen, die Auswirkungen auf das Stadtgebiet so gering wie möglich zu halten.

Eine Umleitungsstrecke von Devese über Hemmingen-Westerfeld (Deveser Straße) bis nach Döhren (über die Berliner Straße) wird aus Sicht des Verkehrsplanungsbüros als unattraktiv eingeschätzt und ist in dieser Linienführung unter Beibehaltung des im Planfeststellungsbeschlusses festgelegten Kappung der Deveser Straße auch nicht möglich. Zudem werden die Widerstände auf der Streckenführung, welche sich in Form von Zeitverlusten an Lichtsignalanlagen und Geschwindigkeitsbeschränkungen zeigen, als hoch eingeschätzt, so dass eine direkte Führung über die Weetzer Straße attraktiver erscheint, wenn man von Osten kommend Hemmingen nach Westen durchfahren möchte.

## 1.4 Verkehrsnetz Hemmingen

**Neuausrichtung Verkehr in Ost-West-Richtung, es wird befürchtet, dass bessere Leistungsfähigkeiten von Zubringerstraßen mehr Verkehr anziehen bzw. die neuen Erschließungsstraßen (im VEP häufig in Verbindung mit Entlastungen charakterisiert) neue Verkehre erzeugen**

Mit der Ortsumgehung B3 neu wird Hemmingen stark vom Durchgangsverkehr in Nord-Südrichtung entlastet und es ergibt sich ein auf die neue B3 ausgerichtetes Verkehrsnetz – mit stärkeren Ost-West-Strömen als im derzeitigen Bestand. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sind daher verschiedene Straßenzüge im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit als Zubringer zur neuen B3 und mögliche Neuerschließungen/Netzergänzungen aufgrund von neu entstehenden Gewerbe- und Wohngebieten betrachtet worden. Vorrangig standen dabei die direkte Erreichbarkeiten des übergeordneten Straßennetzes (B3 neu) und kurze Wege im Vordergrund.

### **Alfred-Bentz-Straße als Zubringerstraße zur B3 neu**

Die Misch- und Wohngebiete der Alfred-Bentz-Straße sowie die neuen Gebiete der Fläche 60 der Stadt Hemmingen werden mit der Verlängerung der Alfred-Bentz-Straße nach Osten direkt an die Göttinger Landstraße angebunden. Zusätzlich dient diese Verbindung im Straßennetz dann auch als direkte Anbindung der Straßenbahndienststelle sowie von Arnum an die B3 neu. Mit dieser Straßennetzergänzung besteht auch die Möglichkeit von Arnum kommend über die Alfred-Bentz-Straße das Gewerbegebiet um „real“ direkt zu erreichen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sind daher anhand zweier Szenarien die Möglichkeiten der Verkehrsführungen im Zusammenspiel der Alfred-Bentz-Straße und der Weetzer Landstraße beleuchtet worden.

Zur Entlastung der Weetzer Landstraße wird seit Jahren die Weiterführung der Alfred-Bentz-Straße zur Göttinger Landstraße (B3) verfolgt. Dieser Anschluss wird im Zuge der Gesamtmaßnahme B3 neu und Stadtbahnbau erfolgen. Es wurden zwei Varianten im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans betrachtet. Die geplanten Verkehrsanlagen sind als Hauptverkehrsstraßen anzusehen mit Verkehrsstärken die durchaus deutlich höher sind als im Bestand.

## **Weetzener Landstraße**

Die Weetzener Landstraße wird künftig die Bedeutung als Zubringer zur B3 neu haben und weist im Bestand keine adäquaten Radverkehrsanlagen auf. Die Region Hannover als Baulastträgerin der Weetzener Landstraße hat daher in Abstimmung mit der Stadt Hemmingen ein Verkehrsplanungsbüro mit einem Gestaltungskonzept, welches den neuen Anforderungen an den Straßenzug Rechnung trägt, beauftragt. Im Rahmen des Gestaltungskonzepts werden auch die kritischen Punkte im Bestand (u.a. Abbieger in die Heinrich-Hertz-Straße) und die Radverkehrsführung betrachtet.

Am Knotenpunkt Weetzener Landstraße/ Göttinger Landstraße wird es durch die B3neu zu einer Entlastung entlang der Nord-Süd-Achse kommen. Die Auswirkungen der B3neu lassen sich für den Kfz-Verkehr der Göttinger Landstraße durch eine prognostizierte Verkehrsabnahme von circa 50 % beschreiben. Die Verkehrsabnahme betrifft überwiegend den geradeausfahrenden Verkehr und nicht die Abbiegerelationen. Für die Weetzener Landstraße ist eine geringe Verkehrszunahme zu erwarten, begründet durch die Verbindungsfunktion zur B3neu und durch potenzielle Gewerbegebietserweiterungen. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass es durch die Durchbindung der Alfred-Bentz-Straße als Erschließung des Gebietes von der Weetzener Landstraße an die Göttinger Landstraße zu einer weiteren Entlastung am Knotenpunkt Weetzener Landstraße/ Göttinger Landstraße kommt.

Eine zusätzliche Verbindungsstraße der Gewerbegebiete rund um die Heinrich-Hertz-Straße mit dem Gewerbegebiet um die Marie-Curie-Straße ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zweckmäßig und widerspricht dem Ansatz der Bündelung der Verkehre auf kurzen Wegen auf einem leistungsfähigen Straßennetz.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung der Weetzener Landstraße Straße im außerorts liegenden Bereich auf 70 km/h wird unter Verkehrssicherheitsaspekten fokussiert. Eine weitere Reduzierung auf 50 km/h in diesem Bereich ist aufgrund der außerörtlichen Charakteristik straßenverkehrsrechtlich nicht möglich.

### **Staugefahren auf den Abfahrten zur B3neu (Starker Ost-West-Verkehr in Höhe B3 neu in den Frühstunden; Gefahr des Rückstaus bis auf die B3 neu, da im Kreisverkehr so viel Ost-West-Verkehr ist, dass ein Abfluss der B3 ins kommunale Netz erschwert wird und sich so ein Rückstau bis auf die B3 neu ergibt)**

Die Anschlussstellen der B3 neu sind im Rahmen der Erstellung der Planunterlagen verkehrstechnisch im Hinblick auf die Leistungsfähigkeiten untersucht worden und dahingehend geplant worden. Gefahren sind nicht gegeben.

### **Umleitungsringsystem Hemmingen (Wunsch: Lösungen für Ost-West-Beziehungen, Deichbau und Straßenbau => Vorschlag Südumgehung und Ostumgehung von Hemmingen, jeder KP als Kreis ausgebildet)**

Mit dem Neubau der Ortsumgehung B3 wird die Stadt Hemmingen stark vom Durchgangsverkehr entlastet, so dass überwiegend nur noch Quell-Ziel-Verkehre zu erwarten sind. Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist es nicht, die lokalen und regionalen Quell-Ziel-Verkehre zu unterbinden, aber den überregionalen Durchgangsverkehr aus der Stadt Hemmingen herauszuhalten.

Nach Einschätzung des Verkehrsplanungsbüros SHP ist das bestehende Straßennetz leistungsfähig und muss in Teilen lediglich im Hinblick auf die neue funktionale Bedeutung angepasst werden (Zubringerstraßen zur B3 neu), ein Erfordernis für einen Neubau von ganzen Straßenzügen besteht nur in sich stark entwickelnden Gewerbe- und Wohngebieten. Die Überprüfung des Straßennetzes ergab eine gute Vernetzung der Quellen und Ziele im Kommunalgebiet und gewährleistet damit eine gute Erreichbarkeit.

Zusätzliche Straßenzüge als Ringe im Osten und Süden der Kommune weisen nach Ansicht des Verkehrsplanungsbüros SHP keinen Mehrwert auf. Die verkehrlichen Nord-Süd-Beziehungen können auf der neuen B3 abgewickelt werden, die Ost-West-Beziehungen im Süden werden auf der L389 abgewickelt, eine parallel dazu verlaufende Trassenführung steht unter Abwägung des Natur- und Landschaftsschutzes (Gefährdung des Bestands an Naturschutzgebieten sowie besonders geschützter Biotope) sowie der Wirtschaftlichkeit in keinem Verhältnis.

### **Bockstraße**

Die Betrachtung der Erschließung Arnum-West basiert auf den möglichen zukünftigen weiteren Wohnbebauungen mit weiteren Bauabschnitten von 200 Wohneinheiten und langfristig zusätzlich weiteren 300 Wohneinheiten. Zusammen mit dem schon realisierten Wohngebiet (Fläche Arnum 45) ist dann mit zusätzlich bis zu 2.500 Kfz-Fahrten zu rechnen. In einem Kapitel sind daher mögliche direkte Erschließungen der Bockstraße an die B3 neu untersucht und die Auswirkungen bewertet worden. Diese erfolgten unter der Prämisse, durchgängige attraktive Verbindungen zu vermeiden, um Durchgangsverkehr zur B3 neu zu verhindern. Zudem sollen Schleichverkehre durch die Straßenzüge Im Laubeichenfeld, Im Bergfeld und Gartenstraße minimiert werden.

Vor dem Hintergrund des zukünftigen Wohnflächenentwicklungspotenzials im Westen von Arnum wird empfohlen, die direkte Anbindung von der Bockstraße an den Hohen Holzweg und die B3 neu voranzutreiben. Der Verkehrsentwicklungsplan sieht keinen konkreten Zeitpunkt der Maßnahme vor, da es sich vor allem um Abhängigkeiten zur weiteren Siedlungsentwicklung handelt.

Aktuell ist von Seiten der Stadt, als verkehrsberuhigende Maßnahme, eine Plateauaufpflasterung, zwischen den Straßen Arnum Kirchstraße und dem Laubeichenfeld, in der Bockstraße geplant.

### **Interimslösung Erschließung Bockstraße mit Einrichtungsverkehren**

Durch die Fertigstellung der B3 neu wird die Göttinger Straße entlastet, so dass es keine Gründe mehr dafür geben sollte durch die Gartenstraße, Im Bergfeld etc. zu fahren. Es werden natürlich weiterhin Fahrten von den dort wohnenden Personen durch diese Gebiete geben, welche aus verkehrsplanerischer Sicht unter dem Aspekt der Erreichbarkeiten aber nicht unterbunden werden sollten. Die im VEP angesprochenen zusätzlichen Verkehre innerhalb des Gebietes um die Bockstraße beziehen sich vor allem auf die neuen Wohngebiete, die natürlich auch Verkehr mit sich bringen.

### **Sundernstraße als Sammelstraße (wird in Frage gestellt)**

Die Sundernstraße ist unter Berücksichtigung der RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV, 2008) in ihrer Funktion einer Sammelstraße zuzuordnen. Nach RIN gehören Sammelstraßen zur Kategorie der Erschließungsstraßen. Erschließungsstraßen werden weiterhin in Sammelstraßen und Anliegerstraßen unterschieden. Die Sundernstraße hat aufgrund der vorwiegenden Wohnnutzung eine Erschließungsfunktion. Gleichzeitig erfüllt sie eine nahräumige Verbindungsfunktion, da über die Sundernstraße die angrenzenden Straßen wie Yvetotstraße, Westerriede etc. mit zahlreichen Geschosswohnungsbauten an das übergeordnete Straßennetz und somit an Bereiche mit zentralörtlicher Funktion (z.B. Rathaus, aber auch Gewerbegebiet) angebunden werden. Auf dieser Grundlage ist die Einschätzung der Sundernstraße als Sammelstraße vorgenommen worden.

## **1.5 Verkehrszählung September 2015**

### **Verkehrszählungen/Auswahl Knotenpunkte**

Die Verkehrszählungen werden für den Zeitbereich der Nachmittagsstunden gewählt, da in diesem Zeitbereich Berufs- und Freizeitverkehre erfasst werden können und die Spitzenstunde

höher ist. Eine Zählung in den Vormittagsstunden erfasst dahingegen fast ausschließlich Berufsfahrten. Die Hochrechnung auf Tagesverkehrsstärken erfolgt anhand anerkannter Hochrechnungsfaktoren.

Die Auswahl der gezählten Knotenpunkte erfolgte in Absprache mit der Stadtverwaltung Hemmingen und orientiert sich überwiegend am Hauptverkehrsstraßennetz. Zusätzlich wurden ergänzend einige weitere Knotenpunkte gezählt, bei denen die Verkehrsstärke für künftige Planungen und Konzepte sowie im Zuge von Bürgeranliegen häufiger diskutiert wird. Zählungen geben dann Aufschluss über die tatsächliche Verkehrsstärke.

Im VEP 2001 ist keine eigene Verkehrsprognose erstellt worden, sondern auf die Verkehrsprognose im Rahmen der Untersuchung zu B3 neu im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau von der Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS) zurückgegriffen worden. Diese Prognosen für unterschiedliche Planfälle wurden mittels computergestützten Verkehrsmodells erstellt.

## **1.6 Hoher Holzweg**

### **Verkehrs-/Prognosebelastung im Kfz-Verkehr**

Die Verkehrserhebung im September 2015 (vgl. Kapitel 4) hat eine Verkehrsbelastung des Hohen Holzweges von 2.600 Kfz/24 h östlich bzw. 1.900 Kfz/24 h westlich der Beethovenstraße (Lkw-Anteil 8,1% östlich bzw. 11,1% westlich der Beethovenstraße – entsprechend 210 Lkw/24 h) ergeben. Die Verkehrsbelastung ist damit gegenüber 2001 etwa gleich geblieben (2001: 3.000 Kfz/24 h). Die Verkehrsprognose aus dem Jahre 2002 (Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS) im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau) hat für den Hohen Holzweg nach Fertigstellung der B3 neu eine Verkehrsbelastung von knapp 3.500 Kfz/24 h prognostiziert. Das entwickelte Gestaltungskonzept behält jedoch auch bei einer sich ggf. einstellenden höheren Verkehrsbelastung seine Gültigkeit.

### **Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

Aufgrund seiner zukünftigen Funktion als Zubringer zur B3 neu wird der Hohe Holzweg nicht weiterhin Bestandteil einer Tempo 30-Zone bleiben können. Angestrebt wird jedoch die Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h. Doch auch bei einer ggf. erforderlich zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h behält das vorliegende Gestaltungskonzept bis zu einer Verkehrsbelastung von etwa 8.000 Kfz/24 h östlich und etwa 4.000 Kfz/24 h (FGSV, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010) westlich der Beethovenstraße (Prognose: 3.500 Kfz/24 h) seine Gültigkeit.

### **Weiterführung der Wegeverbindung westlich der B3 neu**

Die vorliegende Planung der B3 neu sieht einen Anschluss an einen vorhandenen Wirtschaftsweg vor.

### **Hoher Holzweg als Alternativroute für den Grünen Ring**

Der Grüne Ring wird im Zuge des Baus der B3 neu zwischen der Ortslage Devese und dem Gewerbegebiet Hemmingen-Westerfeld zukünftig über ein Brückenbauwerk mit zwei Kreisverkehren geführt. Eine Führung über den Hohen Holzweg ist nicht vorgesehen. Daher wird die Bedeutung des Abschnittes westlich der Beethovenstraße für den Radverkehr nach aktuellem Stand als sehr gering eingeschätzt.

### **Planung zur Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Hoher Holzweg/Göttlinger Straße/Sundernweg ungünstig**

Die vorgeschlagene Planung zur Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Hoher Holzweg/Göttlinger Straße/Sundernweg berücksichtigt Radfahrende aus allen Richtungen. Aus diesem Grund wird der Radverkehr aus Richtung Sundernweg zunächst auf den nördlichen (noch herzustellenden) Seitenraum geführt, um dann gemeinsam mit dem aus Richtung Norden im

östlichen Seitenraum (Zweirichtungsradschwergeweg) ankommenden Radverkehr über die Göttinger Straße Richtung Hoher Holzweg geführt zu werden.

## **1.7 Ortszentrum Arnum**

### **Kreisverkehre im Ortszentrum Arnum (nach Fertigstellung B3 neu) ungünstig/gefährlich für Zufußgehende und Radfahrende**

Kreisverkehre (insbesondere kleine Kreisverkehr und Minikreisverkehre) sind eine sehr sichere Knotenpunktform. Sie weisen gegenüber Kreuzungen und Einmündungen deutlich weniger Konfliktpunkte, an denen sich die Wege verschiedener Verkehrsteilnehmer überschneiden auf. Da in jeder Zufahrt Vorfahrt geachtet werden muss, führen sie insgesamt zu einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus. Querende Fußgänger werden durch die Anordnung von Fußgängerüberwegen (Zebrasteifen) in jeder Zufahrt bevorrechtigt, so dass ihnen – im Gegensatz zu einem signalisierten Knotenpunkt – keine Wartezeiten entstehen. Gleiches gilt für den Radverkehr, der den Knotenpunkt bei Führung im Seitenraum über parallel zu den Fußgängerüberwegen angeordnete Furten ebenfalls bevorrechtigt passieren kann. Wird der Radverkehr in den zuführenden Straßen auf Fahrbahnniveau geführt, durchfährt er den Kreisverkehr im Mischverkehr, was aufgrund der geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr verträglich ist.

### **Potenzial für neue Raumaufteilung im Zuge der Göttinger Straße (Ortsdurchfahrt Arnum) nach Fertigstellung B3 neu nicht berücksichtigt**

Der VEP Hemmingen stellt die städtische Verkehrsplanung auf der Ebene des Flächennutzungsplans dar und kann daher nicht die Maßstabsebene einer einzelnen Straße oder eines Knotenpunktes darstellen. Detailplanungen sind daher nicht Bestandteil des VEP. Die Stadt Hemmingen sieht jedoch vor, ein detailliertes Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt Arnum durch ein Planungsbüro erstellen zu lassen. In dem Gestaltungskonzept stellen Kreisverkehre nur eine Lösung für die Knotenpunkte dar. Die Umgestaltung der Ortsmitte Arnum ist unter Berücksichtigung der Aspekte aller Verkehrsteilnehmer – also auch Fußgänger und Radfahrer mit ausreichend Querungsmöglichkeiten – vorzunehmen.

## 1.8 Radverkehr

### **Radverkehrsförderung kommt zu kurz**

Die Radverkehrsförderung wird im Verkehrsentwicklungsplan nur erwähnt, da im Jahr 2015 ein umfassendes Radverkehrskonzept der Stadt Hemmingen mit diversen Maßnahmen und Zielen beschlossen wurde und sich schon in Umsetzung befindet. Im Radverkehrskonzept (S.17) wurde auch auf die Aktivitäten der Region Hannover im Zuge des Ausbaus von barrierefreien Haltestellen und der Installation von Anlehnbügel hingewiesen.

### **Radweg Devese – Ronnenberg**

Die Region Hannover baut den Radweg zwischen Devese und Ronnenberg als Teil des Vorrangnetzes (hochwertiges Radnetz, ganzjährig befahrbar) im Zuge der Alltags-Radverkehrsförderung. Das Radfahren in der Region Hannover soll schneller, bequemer und sicherer werden. Die Verbindung zwischen Devese – Lyodbrunnen und Kückenmühlen entspricht nicht den Kriterien eines Alltagsnetzes für den Radverkehr.

### **Radwegführung Grüner Ring**

Die Radroutenführung des Grünen Rings obliegt der Region Hannover. Im Zuge des B3 Neubaus ist eine Anpassung der Routenführung erforderlich. Die Verbindung südlich des Gewerbegebietes in Westerfeld über den Feldweg nach Devese ist nach dem Neubau der B3 nur über einen Umweg über die K 221 (Vorm Dorfe) möglich. Der Radverkehr zwischen der Ortslage Devese und dem Gewerbegebiet wird zukünftig über ein Brückenbauwerk mit zwei Kreisverkehren geführt.

Es handelt sich hierbei um eine wegfallende Verbindung, die gerade im Zuge des „Grünen Rings“ sinnvoll erscheint. Eine Bürgerinitiative forderte für diese Unterbrechung der Wegebeziehung eine ergänzende Überquerung der B 3 neu. Dies wäre auch der Wunsch der Stadt Hemmingen gewesen, jedoch zeigten Voruntersuchungen aus dem Jahr 2015, eine finanzielle Aufwendung für den Brückenbau von ca. 635.000 €, die von der Stadt zu erbringen wären.....

## 1.9 ÖPNV

### **Bus 350/360**

Die Wünsche bzw. die Bedeutung der Buslinien 350/360 werden an die Region Hannover als Aufgabenträgerin des Nahverkehrs weitergeleitet.

### **Wunsch: Buslinienverbindung von Arnum über Hemmingen bis zur Brückstraße**

Nach Fertigstellung der Stadtbahnlinie ist die direkte Anbindung von Arnum über Hemmingen und die Brückstraße nach Döhren mit der neuen Buslinienführung des Buses 360 geplant.

### **Busverkehr Bockstraße**

Die Idee einer Buserschließung des Wohngebietes Bockstraße resultiert aus der im Bestand festgestellten schlechten Erreichbarkeit des ÖPNV – siehe Entwurf VEP, S. 22. Um den Bewohnern des Gebietes, gerade vor dem Hintergrund der Stärkung der Verkehre des Umweltverbundes Rechnung zu tragen, ist eine Erschließung und Anbindung an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs notwendig.

## **Buslinie 365/366**

Wunsch der Taktverdichtung kann nur an die Region Hannover als Auftraggeberin weitergeleitet werden.

## **1.10 Stadtteilkonzepte**

### **Straßenraumgestaltung Deveser Straße (Hemmingen-Westerfeld)**

Die Ebene des Verkehrsentwicklungsplanes als generelle Planung weist Verbesserungsmöglichkeiten im Sinne von Verkehrsberuhigungen, Neuaufteilungen des Straßenraumes etc. für einzelne Straßenräume auf. Konkrete Planungen/Detailplanungen hingegen müssen im Anschluss an den Verkehrsentwicklungsplan vorgenommen werden und sind nicht Bestandteil des VEP.

### **Gebietsdarstellungen Devese**

Die Bezeichnungen Gewerbepark Hemmingen I und Gewerbepark Hemmingen II entstammen amtlichen Karten aus dem ISEK Vorentwurf. Der Verkehrsentwicklungsplan stellt auch kein Instrument dar, um Gebietserweiterungen oder Gebietsspaltungen festzulegen, sondern untersucht lediglich mögliche Erschließungsvarianten bei Gebietserweiterungen.

### **Sundernstraße Wunsch Verkehrsberuhigung**

Der Straßenzug Sundernstraße ist heute schon verkehrsberuhigt. Die Straße befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Der Vorschlag der Einrichtung einer Fahrradstraße ist aus der bestehenden Radverkehrssituation entlang der Göttinger Straße und der Anbindung der Endhaltestelle an das Zentrum entstanden. Vor dem Hintergrund der Eröffnung der B3neu und der sich anschließenden Umgestaltung der Göttinger Straße im Rahmen des Stadtbahnausbaus entstehen neue gute Radverkehrsanlagen, so dass eine parallele Fahrradstraße vor dem Hintergrund des Radverkehrsnetzes nicht stärker fokussiert werden muss, zumal man in einer Tempo 30-Zone sehr gut Rad fahren kann.

### **Knotenpunktgestaltung**

Knotenpunktgestaltungen sind nicht Bestandteil des VEP. Die Hinweise zur problematischen Verkehrsführung an den Knotenpunkten Vorm Dorfe/Stadtweg (Devese) und Dorfstraße/L 389 (sog. *Wilkenburger Spinne*) werden in den Stadtteilkonzepten aufgenommen. Der Knotenpunkt der L389 mit der Dorfstraße („Wilkenburger Spinne“) ist im Zuge von Detailplanungen im Hinblick auf eine verbesserte Verkehrsführung durch einen Kreisverkehr oder eine Signalisierung zu untersuchen.

### **Krumme Straße (Devese) – vorgeschlagener Gehweg und Verkehrsberuhigung wird als sinnlos angesehen**

In der Analyse der Verkehrssituation von Devese ist der fehlende Gehweg aufgefallen. Vor dem Hintergrund der Ausbauflächen gem. Flächennutzungsplan nördlich der Krummen Straße ist ggf. auch von einem höheren Verkehrsaufkommen auszugehen. Inwiefern die Fußgänger in diesem Bereich besser berücksichtigt werden können ist im Detail zu prüfen. Die Darstellung in der Stadtteilkarte wird angepasst, da die Maßnahme deutlich größer dargestellt ist.

### **Grundstückzufahrten Göttinger Landstraße (Berliner Straße – Weetzener Straße)**

Nach Fertigstellung der B3 neu und der Stadtbahnlinie auf der Göttinger Landstraße ist geplant, den Anliegern auf der westlichen Seite der Göttinger Landstraße zwischen Gutenbergstraße und Weetzener Straße eine Zufahrtsmöglichkeit zu geben. Dazu ist eine Bebauungsplanänderung notwendig, da im derzeit rechtsgültigen Bebauungsplan ein Ein- und Ausfahrverbot für diese Grundstücke angedacht ist.



**Wunsch: Abbiegepfeil an KP Göttinger Landstraße von Hemmingen Dorf her kommend nach Arnum**

Hier haben Gespräche der Stadt mit der Verkehrsbehörde und dem Straßenbaulastträger zu dem Ergebnis geführt, dass eine Umrüstung der vorhandenen Signalanlage mit der derzeit vorhandenen Steuerungstechnik nicht möglich ist. Ein Umbau ist vom Land Niedersachsen, im Hinblick auf den ohnehin geplanten Umbau der Signalanlage, im Zuge des Stadtbahnbaus, abgelehnt worden.