

Eing 05. Juni 2018
Fachbereich:

Stadtverwaltung Hemmingen
Rathausplatz 1
30966 Hemmingen

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
				05.06.2018

Hoher Holzweg

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie prüfen die verkehrstechnische Gestaltung des Hohen Holzweges. Bei der Veranstaltung mit den Eigentümern war der Trend eindeutig, dass keine Kosten entstehen sollen.

Der Vorschlag, mit den einzelnen Betrieben persönliche Gespräche über Probleme zu führen, ist sinnvoll. Ein markantes Problem sind die Dauerparker und der Anhängerverleih, die den Hohen Holzweg als „Firmenabstellfläche“ nutzen. Auch die vorhandenen Zickzackmarkierungen sind zu prüfen.

Wir schlagen Ihnen vor, für den gewerblichen Bereich beidseitig **täglich wechselnde** Haltverbote anzuordnen, die auf der einen Straßenseite an geraden Tagen und auf der anderen an ungeraden Tagen Gültigkeit haben. Damit würde gleichzeitig das zuvor geschilderte Parkproblem gelöst.

Anbei ein Beschilderungsvorschlag Höhe Beethovenstraße mit verschiedenen Texten. Inwieweit auf der weiteren Strecke Schilder erforderlich sind, müsste noch besprochen werden.

Bei evtl. Fragen oder wenn Sie eine Realisierung wünschen, wählen Sie !

Mit freundlichen Grüßen

Anlage

Vorschläge Hoher Holzweg

Plantafel 1



Plantafel 1b



Plantafel 2



Plantafel 2b



**Plantafel 2a
(alternativ)**



**Plantafel 2
(alternativ)**



-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von:

Gesendet: Samstag, 31. März 2018 13:01

An: rathaus

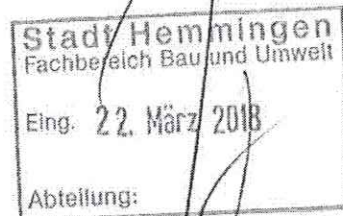
Betreff: Verkehrsplanung

Die beiden vorgesehenen Kreisel in Arnum sind eine gefährliche Idee. Sie können zwar den Autoverkehr beschleunigen, aber sie bringen Gefahren für Fußgänger und Radfahrer. Die Verkehrsstaus in Arnum sind auch heute nicht so weit, dass sie nicht in der nächsten Ampelphase abfließen können. Stellen Sie sich bitte einmal vor, wie die alten Leute durch den Kreisel hoppeln. Lauf, Oma, lauf! Den Kindern ein Vorbild. Die Rollifahrer aus dem Seniorenzentrum sind dann eh ohne Chance. Die VH bietet Kurse für Senioren "zur Beschleunigung im Kreisverkehr". Aber für die Schulkinder gibt es sowas nicht, die werden einfach platt gefahren. Mütter mit Kinderwagen werden einen Umweg über Devese nehmen müssen, was meinen Sie, was dann für Proteste aus Devese kommen!! Die haben dann ein neues Thema.

Die Verkehrsplaner denken sich vieles aus für den Autoverkehr, aber für die Fussgänger? Für ein erweitertes Denken und viele Grüsse,

Devese, 20. März 2018

Herrn
Bürgermeister Schacht-Gaida
30966 Hemmingen



Betr.: Sperrung der Deveser Straße nach Fertigstellung der B 3
Anlage: 11 Unterschriftslisten

Sehr geehrter Herr Schacht – Gaida,

wir sind von Haus zu Haus gegangen und haben im alten Dorf Devese 406 Unterschriften gegen die Schließung der Deveser Str. (K 225) für den KFZ-Verkehr gesammelt.

Durch ihre Unterschrift treten die Deveser Bürger für einen fairen Kompromiss ein, der alle zufrieden stellen wird. Die Deveser Straße sollte weiterhin für Kraftfahrzeuge zu benutzen sein, aber nur für Deveser als Anlieger.

Nach Fertigstellung der B 3 und Umwidmung der K 225, bitten wir Sie und den Rat der Stadt Hemmingen um Ihre Unterstützung und Genehmigung.

Mit freundlich Grüßen

März 2018

Liste 1 - 11

Deveser für die PKW-Verbindung Alt-Devese – Rathaus

Wir bitten den Rat der Stadt Hemmingen, die Deveser Straße (K225) **nicht zu sperren**, sondern als Anliegerverkehr für Deveser zwischen dem Stadtweg und dem Rathaus mit all den Versorgungseinrichtungen - z. B. Ärzte, Apotheke, Einzelhandel, Post, Sparkasse/Bank und Wochenmarkt - aufrecht zu halten. Die Weetzer Landstraße (K221) ist schon jetzt über die Maßen belastet und kann weiteren Verkehr nicht aufnehmen.



30. März 2018

Stadt Hemmingen
c/o Herrn Dietmar Juschkewitz
Rathausplatz 1
30966 Hemmingen

dietmar.juschkewitz@stadthemmingen.de

Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen Schleichverkehre in Arnum zwischen Bockstraße und Hohem Holzweg nach Eröffnung der B3n

Guten Tag Herr Juschkewitz,

in dem VEP hat das Büro SHP an mehreren Stellen darauf hingewiesen, dass durch die B3neu Schleichverkehre in Teilbereichen von Arnum erwachsen können und dort mit verkehrlichen Mehrbelastungen zu rechnen ist. Darauf bin ich in meinem Schreiben vom 07.01.2018 bereits eingegangen.

Bei einem Blick auf die Straßenverläufe zwischen Bockstrasse und Hohem Holzweg ist unschwer zu erkennen, dass sich Schleichverkehre bei Zielfahrten zur B3n zum Anschluss Hoher Holzweg ergeben werden. In dem VEP wird die Anbindung der Bockstraße an die B3n über die bekannte und schon vor Jahren verfolgte Anbindung empfohlen. Da nach meinem derzeitigen Eindruck diese Entlastungsstraße im Rathaus zur Zeit kein Thema ist und wegen der Verfolgung anderer städtischer Neubaugebiete als Arnum-West auch nicht sein wird, ist mit einer grundlegenden Entlastung der innerörtlichen Situation in nächster Zeit nicht zu rechnen. Also können am Thema Interessierte den Kopf in den Sand stecken und abwarten. Sie könnten aber auch Vorschläge für die Interimszeit bis zum Bau der o.a. Verbindung machen. Genau das habe ich vor zu tun. Sicherlich gibt es noch weitere Ideen.

Zielsetzung ist für mich, mit einfachen Mitteln, unter Vermeidung von Investitionen Wege aufzuzeigen, die eine zusätzliche Belastung unterbinden. Ansatzpunkt ist für mich die Zielsetzung, innerörtliche Verkehre zur B3n möglichst zügig auf den gebietsbezogenen Sammelstraßen (Bockstraße, Göttinger Straße, Hoher Holzweg) zu bündeln. Ich rege an:

1. Zufahrten von der Bockstraße aus Richtung Hannah-Arendt-Straße zur Göttinger Straße in das nördliche Wohngebiet zu unterbinden. Das könnte erreicht werden, wenn ein Einbiegen von Kfz. aus der Bockstraße in die Straßen Laubeichenfeld, Im Bergfeld und Sollingstraße verwehrt wird. Zur Umsetzung bieten sich Fahrtrichtungsschilder der 200-Serie an.
2. bei der Ausfahrt aus dem Wohngebiet am Ende der Nordstraße könnte durch die vorgeschriebene Fahrtrichtung „Rechts“ die Weiterfahrt zur Auffahrt auf die B3n verhindert werden. Fahrzeuge aus dem Hohen Feld, der Gartenstraße und der Nordstraße könnten über den Mühlenweg die Göttinger Straße erreichen und somit auch den Hohen Holzweg. Es ist

davon auszugehen, dass Fahrzeuge aus der Sollingstraße und aus dem Bergfeld den Anschluss an den Hohen Holzweg über die Bockstraße wählen werden.

3. eine Zufahrt vom Hohen Holzweg aus Richtung B3n in die Nordstraße wäre durch Verkehrszeichen analog Punkt 1 zu unterbinden.

Mir ist klar, dass der Schleichverkehr über die Beethovenstraße zur und von der Auffahrt zur B3n so noch nicht verhindert werden kann. Hier sind Ideen gefragt Ich könnte mir eine Sperrung o.ä. in Höhe Kinderspielplatzes an der Straßengabelung vorstellen. Apropos Sperrungen: die gibt es in Arnun bereits in der Orffstraße, der Beethovenstraße / Hohes Feld, der Deisterstraße dem Klapperweg und am Müggenwinkel. Flankierend bliebe zu überlegen, ob die Straße Im Bergfeld weiterhin in beide Richtungen befahrbar bleiben soll (das Gefahrenpotential ist m.E. hoch). Vielleicht wäre zu überlegen, die Verbindung von der Beethovenstraße zum Hohen Feld vorübergehend zu kappen; die heutige Situation war zunächst für die Übergangszeit befristet als Baustraße geplant. Bekanntlich ist jedoch nichts beständiger als ein Provisorium.

Ich bin mir darüber im Klaren, dass es keine Lösung geben kann, die den Wünschen und Vorstellungen aller Beteiligten gerecht wird. Es sollten jedoch Mittel und Wege gefunden werden, die die verkehrlichen Auswirkungen für möglichst Viele erträglich machen. Ich bitte diejenigen, die sich mit meinen Vorschlägen beschäftigen darum, die Problemlösung nicht in Straßenquerschnitten zu sehen, um sodann festzustellen, dass diese weitere zusätzliche Kfz.-Verkehre erlauben. Diese rein objektbezogene Betrachtung wird den persönlichen Bedürfnissen der betroffenen Anwohner nicht gerecht. Zum Schluss zur Erinnerung: es geht um eine Übergangszeit bis zum Bau der Entlastungs- und Verbindungsstraße zwischen Bockstraße und Knotenpunkt mit der B3n am Hohen Holzweg.

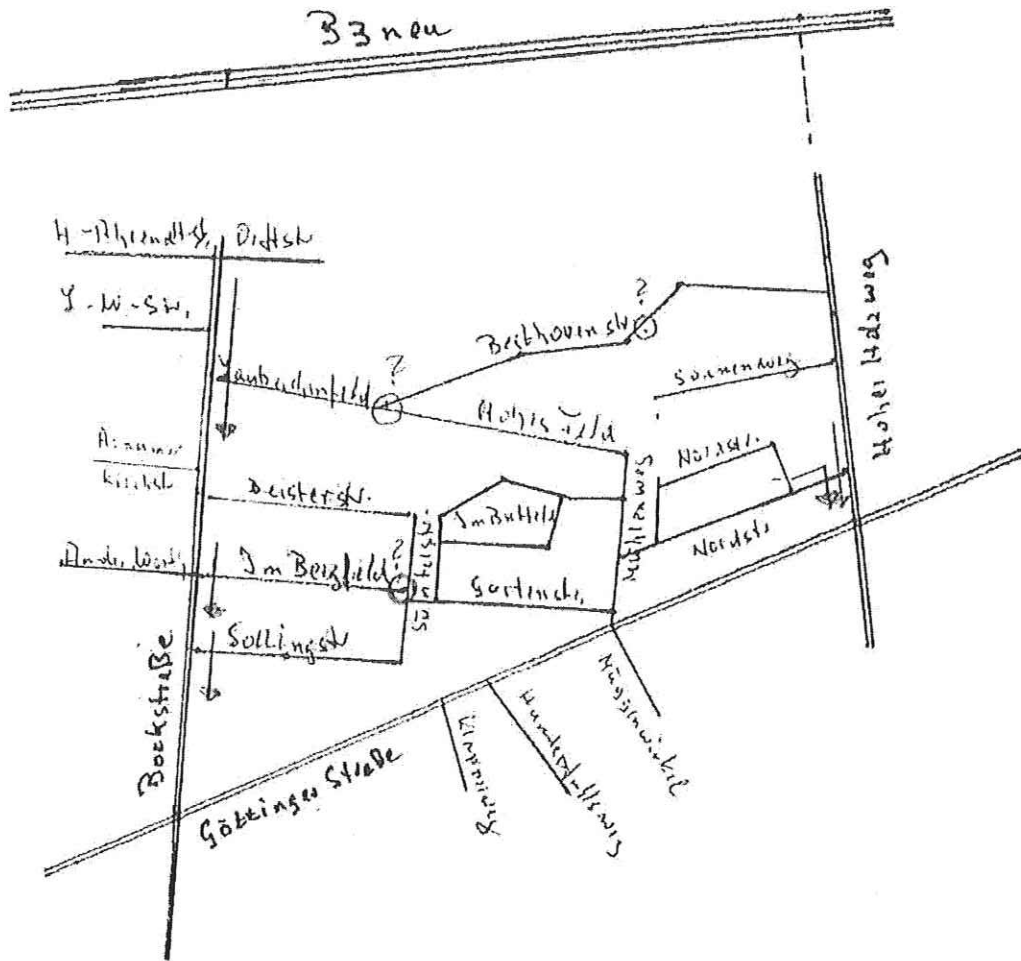
Mit freundlichen Grüßen

Anlage

Reduzierung von Schleichverkehren in Arnum
 Gebiet zwischen Bockstrasse und Hoher Holzweg
 nach Eröffnung B3neu

Vorschlag:

30. Mai 2015



Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 30. März 2018 23:32
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name: i

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse: g

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Wenn noch mehr Menschen in den Wohngebieten um die Bockstrasse leben, wird bei uns vor dem Haus noch mehr gerast und es ist noch gefährlicher für uns. Daher möchten wir die direkte Verbindung von der Bockstrasse zum Hohen Holzweg.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 30. März 2018 23:31
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name: (

Vorname: (

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse: ;

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Eine direkte Verbindung von der B3 neu am Hohen Holzweg zu den Wohngebieten um die Bockstrasse wäre alleine daher sinnvoll, um die Anfahrt von Feuerwehr und Rettungskräften deutlich zu beschleunigen. Ansonsten müßten diese immer quer durch den Ort über die B3 alt anrücken. Aus diesem Grund befürworte ich die direkte Verbindung von der Bockstrasse zum B3 neu Anschluß am Hohen Holzweg (Szenario 3).

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 30. März 2018 23:17
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Die Bewohner der bestehenden und noch geplanten Wohngebiete um die Bockstrasse würden mit einer direkten Verbindung zum B3 neu Anschluß am Hohen Holzweg (Szenario 3) den Ort bequem und schnell verlassen können. Ohne diese Verbindung müssten diese die deutlich längere Fahrt durch den Ort in Kauf nehmen. Zudem würde dies auch zu einer wesentlich stärkeren Belastung der Anwohner führen. Daher möchte ich um Verwirklichung von Szenario 3 bitten.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 30. März 2018 00:47
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname: |

Straße und Hausnummer: |

PLZ, Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Bei der Lektüre des Verkehrsentwicklungsplanes können wir uns des Eindrucks nicht erwehren, dass in vielen Teilen des Hemminger Stadtgebietes ein Ausverkauf der Wohn- und Lebensqualität in Kauf genommen wird zugunsten des Gedankens, eine reibungslose - sprich: staufreie Mobilität für den Autoverkehr gewährleisten zu müssen. Ob Realismus oder Pessimismus, letztlich bleibt Autoverkehr immer potentieller Stauverkehr...

1.

Unter Punkt 1 "Problemstellung und Zielsetzung" (S.1) ist zu lesen, dass "ein Trend in Richtung einer verstärkten Nutzung des Fahrrades erkennbar" sei.

Zweifellos wird durch verschiedene Maßnahmen u.a. seitens der Stadt- und Regionsverwaltung versucht, das freiwillige Umsteigen auf das Fahrrad attraktiver zu machen (z.B. Lastenrad Hannah, Aufstellen von Fahrradbügel, Einrichtung von E-Bike-Ladestationen).

Ernsthafte Bemühungen um eine Stärkung des Fahrrad-Verkehrs innerhalb der Wohnorte kommen unseres Erachtens nicht umhin, auch solche Maßnahmen in Erwägung zu ziehen, die der allgegenwärtigen Motorisierung des Alltags deutliche Grenzen setzen.

Der Fuß- und der Radverkehr können nur attraktiver werden, wenn man (d.h.

die Allgemeinheit und der Einzelne) in Kauf nimmt, dass dies auch auf Kosten des ungehinderten Autoverkehrs und der Parkplatz-Flächen geschieht.

2.

Beispiel K225 Verbindung Westerfeld - Devese:

Wir wohnen nicht in Devese. Wir können gut nachvollziehen, dass die Bewohner des alten Dorfes Devese sich vom bereits bestehenden Durchgangsverkehr und von der räumlichen Nähe zur neuen B3 sehr belastet fühlen. Zudem wissen wir alle, dass man liebgegewonnene Gewohnheiten nicht gerne aufgibt, in diesem Fall die schnelle Autoverbindung zum Rathausplatz.

Die Sperrung der K225 für den Autoverkehr - und auch für den ansonsten kaum vom Schleichverkehr zu unterscheidenden "Anwohnerverkehr" - bringt die große Chance, die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu stärken und der Luftverschmutzung und der Lärmbelästigung durch den Autoverkehr entgegen zu wirken.

Für Fahrradfahrer allgemein und ebenso für die in Devese wohnenden (potentiellen) Fahrradfahrer ist es angenehmer, gesünder und sicherer, auf einer autofreien Strecke unterwegs zu sein, die sie nur ab und an mit einem Linienbus teilen müssen.

Lebensqualität und "die eigenständige und intelligente Mobilität für Alle" als Oberziel des Verkehrsentwicklungsplanes (S. 11) sind auch für die Einwohner von Devese nicht nur über den individuellen Autoverkehr zu erreichen.

3.

"Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer" (S. 12) und die "nutzungsgerechte Aufteilung des Straßenraumes" (S. 9) sind Stichworte, die den Blick auf diejenigen Verkehrsteilnehmer lenken, die sich des raumgreifenden Auto- und Parkverkehrs nur schlecht erwehren können:

Fußgänger allgemein, insbesondere Kinder, ältere und bewegungseingeschränkte Personen benötigen sichere Fußwege mit klaren Abgrenzungen (Bordsteine) und übersichtlichen Querungsmöglichkeiten, die in vielen Wohnstraßen nicht mehr gegeben sind - sei es, weil die Straßen und Kreuzungsbereiche zugeparkt sind, sei es, weil in schmalen Straßen auf die Anlage abgegrenzter Fußwege verzichtet wurde (z.B. Ende des Klewertweges, Baugebiete in Arnum).

Straßenränder könnten durch Parkverbote von Autos freigehalten und auf diese Weise wieder übersichtlicher und sicherer gemacht (und auch dem Radverkehr zurückgegeben) werden. Vielleicht hätte dann auch die eine oder andere vollgestellte Garage die Chance, entmüllt zu werden...

4.

Konflikt Fußgänger - Radfahrer:

Auf Seite 74 wird erwähnt, dass die Oberflächenqualität mancher Verbindungsstrecken noch optimiert werden könnte, so dass sie ganzjährig befahrbar werden. Genannt wird u.a. die Verbindung von der Sundernstraße zur Berliner Straße. Bezüglich des Fahrkomforts ist es natürlich richtig, hier eine Asphaltierung zu wünschen. Allerdings möchten wir zu bedenken geben, dass die Überlegung, mit Hilfe dieses Grünstreifens einen der Erholung dienlichen Stadtpark einzurichten, Vorrang haben sollte vor dem Bestreben, eine schnelle Radverbindung auszubauen. Dieser Grünzug dient den Anwohnern, Kindern, Hundebesitzern und Bewohnern des Altenheimes zur Erholung und Freizeitgestaltung - schneller Radverkehr wäre störend und eine gegenseitige Gefahr! Ganzjähriger und schneller Radverkehr ist bisher bereits auf der Sundernstraße möglich.

5.

Zur Oberflächenqualität der Radwege am Büntesee und an der Senderwiese möchten wir anregen, die Ausbesserung der aus Naturschutzgründen lediglich wassergebundenen Decke nicht nur alle 5 Jahre vorzunehmen (wie als Information unlängst einem Zeitungsartikel zu entnehmen war), sondern entsprechend ihrer Beanspruchung als beliebte und stark frequentierte Radstrecken (zwischen Westerfeld, den Sportanlagen, dem Altem Dorf bzw. Richtung Döhren) deutlich häufiger.

Auch die regelmäßige Befahrung durch die breiteren und teilweise schweren Fahrzeuge des Betriebshofes lassen die Wege bei feuchter Witterung sehr leiden.

Dies könnten an sich komfortablere Alltagswege sein für (noch) unmotorisierte Schüler, Sportler und andere Radfahrer.

Dies betrifft auch die Wege im Grünzug zwischen Sundernstraße und Berliner Straße.

6.

Für die Sicherheit der Kinder halten wir die Einrichtung eines absoluten Halteverbotes im Klewertweg auf der Höhe des Kinderspiel- und Boltzplatzes für geboten, da an der gleichzeitigen Einmündung der Straße im Ricklinger Holze zunehmend häufiger der Kreuzungsbereich und die Hecke am Spielplatz von parkenden Autos verstellt werden. In den letzten Jahren ist zunehmend häufiger zu beobachten, dass sowohl Hundehalter, die das Ricklinger Holz nutzen möchten, als auch Eltern/ Großeltern, die den Spielplatz besuchen, auf persönliche Ansprache mit mangelndem Problembewusstsein reagieren.

(Ein wünschenswerter Begleiteffekt könnte dabei auch die Verkehrserziehung derjenigen Eltern/ Großeltern sein, die ihren Kindern/ Enkeln angewöhnen, mit dem Auto zum Spielplatz gefahren zu werden.)

Baumgarte, Sven

Von: Stadt Hemmingen <rathaus@stadthemmingen.de>
Gesendet: Donnerstag, 29. März 2018 21:41
An: Huhs, Nicole; Juschkewitz, Dietmar; Baumgarte, Sven; Schedler, Axel
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer

PLZ,Ort: Hemmingen

E-Mailadresse

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Ich halte es für sinnvoll, dass es einen direkten Anschluss von der Bockstraße zu der neuen B3 über den Hohen Holzweg geben sollte. Man könnte z.B. einen der vorhandenen Feldwege ausbauen und so eine kürzere Anbindung zum Hohen Holzweg schaffen. Dies ist sinnvoll, weil man dadurch zum einen eine Entlastung für die nördlich der Bockstraße gelegenen Wohngebiete bekommen würde, die als kürzeste Anbindung zur B3 neu dann wohl sehr stark befahren werden , und weil man durch die leichtere und schnellere Anbindung auch eine leichtere Anfahrt zu eventuellen Unfallstellen auf der B3 neu etc. für Feuerwehr und Sanitätsdienst entsteht. Sonst müssten jene Lebensretter über "Umwege" zum Unfallort kommen, was wertvolle Minuten kosten kann. Deshalb wäre eine direkte Anbindung von der Bockstraße über den Hohen Holzweg zur B3 neu sehr sinnvoll.

Laden Sie hier eigene Dokumente hoch (z.B., wenn Sie mit dem Platz für Ihre Stellungnahme nicht auskommen) :
Anbindung zur B3 neu über den Hohen Holzweg

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 30. März 2018 12:02
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname

Straße und Hausnummer: |

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme.: Bei uns in der Strasse leben viele Kinder, hier fahren aber auch viele Autos viel zu schnell. Daher baut bitte einen direkten Anschluß von den neuen Wohngebieten zur neuen B3.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 30. März 2018 11:58
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Die An- und Abfahrt aus den Wohngebieten um die Bockstrasse erfolgt hauptsächlich über Bockstr. und Mühlenweg, die Anwohner sind jetzt schon einem hohen Verkehrsaufkommen ausgesetzt. Besonders für die Kinder ist dies gefährlich, da hier teilweise mit quietschenden Reifen um die Kurven gefahren wird. Durch den Anschluß der B3 neu über den Hohen Holzweg wird der Verkehr am Mühlenweg noch weiter zunehmen.

Zudem wird durch Szenario 3 die An- und Abfahrt von Rettungskräften und Feuerwehr beschleunigt. Daher bitte ich um Realisierung der direkten Verbindung von Bockstr. zum B3 neu Anschluß am Hohen Holzweg (Szenario 3).

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 30. März 2018 11:57
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Mit einer direkten Verbindung von der Bockstrasse zum B3 neu Anschluß am Hohen Holzweg (Szenario 3) würden die Anwohner an den jetzigen Strecken zur B3 alt bzw. zum Hohen Holzweg entlastet, besonders wenn zukünftig das Wohngebiet um die Bockstrasse noch mehr erweitert wird. Zudem wäre der Anfahrtsweg unserer Feuerwehr in die Nachbarorte deutlich schneller als wenn quer durch den Ort gefahren werden muß. Aus diesem Grund bitte ich darum, Szenario 3 umzusetzen.

Stadt Hemmingen
30966 Hemmingen

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 vom Oktober 2017
Öffentliche Auslegungsfrist des Entwurfs VEP 2030: 07.12.2017 bis 31.03.2018
Entlastungsstraßen zur Weetzener Landstraße sind nicht erforderlich, da B3 entlastet

Sehr geehrte Damen und Herren,

Entlastungsstraßen für die Weetzener Landstraße vorzusehen, ist nicht erforderlich: Auf der B3alt werden ab der Freigabe der B3neu nur noch halb so viele Fahrzeuge wie heute fahren. Damit kann an der Kreuzung Weetzener Landstraße mit der B3alt die Weetzener Landstraße dank dann längerer Grünphasen diese freie Kapazität der Kreuzung zu ihrem besseren Verkehrsfluss nutzen.

Der „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ (Entwurf vom Oktober 2017, SHP Ingenieure Projekt Nr. 1563) erweckt mit den beiden Bemerkungen

- „die Weetzener Landstraße ist im Bereich des Knotenpunktes Weetzener Landstraße / Göttinger Landstraße bereits heute an der Belastungsgrenze“ (Seite 17 im letzten Absatz) und
 - „da der Streckenzug Weetzener Landstraße im Bereich der Knotenpunkte mit der Göttinger Landstraße bereits heute an der Belastungsgrenze ist“ (S.32/33)
- den Eindruck, dass sich mit der Freigabe der B3neu die Situation an diesem Knotenpunkt noch weiter verschlechtern werde und deshalb Entlastungsstraßen nötig seien. Diese im VEP 2030 hervorgerufene Befürchtung ist falsch, das Gegenteil ist der Fall.

Hier der detaillierte Nachweis:

Fakten zur Göttinger Landstraße (B3alt):

- „Die verkehrlich am stärksten belastete Straße in Hemmingen stellt gemäß Zählung vom September 2015 die B3 alt / Göttinger Landstraße mit 18.500 Kfz/24 h dar.“ (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Seite 11)
- „Auf der heutigen B3 alt ist mit einer Halbierung der Verkehrsstärke zu rechnen.“ (VEP Seite 26 im Kapitel „5.6 Verkehrlicher Ausblick“)

Fakten zur Weetzener Landstraße (K 221):

- „Die Querschnittsbelastung der Weetzener Landstraße beträgt ca. 14.000 Kfz/24 h“ (gemäß Abb. 4 westlich der Kreuzung K 221 / B3alt) (VEP Seite 11)
- „Durch den Bau der B3neu wird die Belastung in Devese auf der K 221 um ca. 1.500 Kfz pro Tag zunehmen.“ (Planfeststellungsbeschluss B3neu Seite 48)

Betrachtet man diese Fakten im Zusammenhang, so ergibt sich:

- Die Halbierung der Verkehrsstärke auf der B3alt bedeutet, dass von den heutigen 18.500 Kfz/24 h ab der Eröffnung der B3neu 9.250 Kfz/24 h weniger die Kreuzung Weetzener Landstraße (K 221) mit der Göttinger Landstraße (B3alt) befahren werden.
- Diese Verringerung der Belastung in Nord-Süd-Richtung der Kreuzung kommt dem Verkehr in West-Ost-Richtung zugute. Die Kreuzung bietet damit eine Verlagerung der Kapazität zu Gunsten der Weetzener Landstraße, deren Verkehrsfluss dadurch deutlich verbessert wird.
- Während an dieser Kreuzung heute noch der Verkehrsstrom der Bundesstraße B3alt größer ist, hat ab der Inbetriebnahme der B3neu der Verkehr auf der Regionsstraße K 221 das größere Verkehrsaufkommen mit ca. 15.500 Kfz/24 h (14.000 Kfz/24 h plus 1.500 Kfz/24 h wegen der B3neu) und wird deshalb Vorrang an der Kreuzungsampel vor der zukünftigen Gemeindestraße Göttinger Landstraße (B3alt) mit ihren dann nur noch 9.250 Kfz/24 h erhalten.
- Auf dieser Kreuzung vermindert sich das Verkehrsaufkommen insgesamt um 7.750 Kfz/24 h (Berechnung: 9.250 Kfz/24 h weniger auf der B3alt, 1.500 Kfz/24 h mehr auf der K 221 wegen der B3neu). Dies entlastet die dortige Situation erheblich.

Tabellarische Darstellung dieser Verkehrsstärken:

	Jahr 2015	Änderung durch B3neu	Ab Eröffnung B3neu
Göttinger Landstraße (B3alt) <i>Nord-Süd-Richtung</i>	18.500	-9.250 (Halbierung)	9.250
Weetzener Landstraße (K 221) <i>West-Ost-Richtung, Westseite Kreuzung</i>	14.000	+1.500 (PFB B3neu)	15.500
Summe des Verkehrs auf der Kreuzung	32.500		24.750
Änderung durch die Eröffnung der B3neu in Summe		-7.750	

Kreuzung Weetzener Landstraße (K 221) mit der Göttinger Landstraße (B3alt), Zahlen in Kfz/24 h

Hieraus ist zu erkennen:

- Heute dominiert auf der Kreuzung noch der Verkehrsstrom der Bundesstraße B3alt mit 18.500 Kfz/24 h.
- Nach Eröffnung der B3neu wird der Verkehrsstrom der Weetzener Landstraße (Regionsstraße K 221) mit 15.500 Kfz/24 h überwiegen.
- Die Verkehrsbelastung der Kreuzung wird sich insgesamt von 32.500 Kfz/24 h um 7.750 Kfz/24 h auf 24.750 Kfz/24 h verringern. Der Verkehr auf der Kreuzung nimmt damit um ca. ein Viertel (24%) ab.

Schlussfolgerung

Die Ampel an der Kreuzung Weetzener Landstraße mit der Göttinger Landstraße muss mit der Eröffnung der B3neu und der Umstufung der B3alt zur Gemeindestraße ohnehin auf den Verkehrsfluss der Regionsstraße K 221 eingestellt werden, die dann die Straße mit der höheren Straßenkategorie und größeren Verkehrsstärke sein wird.

Diese Ampel auf den veränderten Verkehrsfluss und die insgesamt um 7.750 Kfz/24 h verringerte Verkehrsstärke auf der Kreuzung bedarfsgerecht einzustellen, dürfte bei den heutigen technischen Möglichkeiten kein Problem sein. Gleiches gilt für ihre Synchronisierung mit der Ampel an der Einmündung der Heinrich-Hertz-Straße / Weetzener Landstraße zur Herstellung einer „Grünen Welle“ auf diesem kurzen Stück der Weetzener Landstraße.

Der Verkehrsfluss der Weetzener Landstraße wird sich an der Kreuzung mit der Göttinger Landstraße ab der Eröffnung der B3neu aus folgenden Gründen verbessern:

1. Vorrangschaltung in West-Ost-Richtung an der Ampel, da sie mit 15.500 Kfz/24 h eine größere Verkehrsmenge gegenüber der Nord-Süd-Richtung mit nur noch 9.250 Kfz/24 h aufweist
2. Zusätzliche Nutzung der frei gewordenen Kapazität von 7.750 Kfz/24 h, also ca. einem Viertel der bisherigen Kreuzungsbelastung

Es ist daher nicht erforderlich, die Weetzener Landstraße durch das Hochrüsten von Wohngebietsstraßen auf Zubringer- und Entlastungsstraßen zu entlasten. Also ist weder die im VEP 2030 angedeutete eventuelle Wieder-Öffnung der Deveser Straße notwendig noch die Verlängerung der Alfred-Bentz-Straße.

Dies bedeutet auch eine Kostenersparnis für die Stadt Hemmingen.

Ich bitte Sie, die Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der Kreuzung Weetzener Landstraße mit der Göttinger Landstraße und damit den Entfall der Erfordernis der Zubringer- und Entlastungsstraßen wegen der Weetzener Landstraße im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 für Hemmingen zu berücksichtigen.

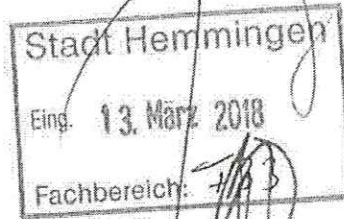
Mit freundlichen Grüßen

60

am 10. März 2018

- 30966 Hemmingen

An den Bürgermeister
der Stadt Hemmingen



Kappung Stadtweg - Deveser-Straße

Sehr geehrter Herr Schacht-Gaida,

Im Planfeststellungs-Beschluss vom 15.9.2004 ist die „Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen für den allgemeinen Kfz-Verkehr“ festgeschrieben.

Abweichend davon werden im Verkehrsentwicklungsplan VEP 2030 zwei Alternativen erörtert. Darunter ist auch diese: „... die Deveser Straße für beide Fahrtrichtungen offenhalten...“ und das ist eine klare Aufforderung zum **Schleichverkehr**.

Im VEP 2030 wird für diese Variante nur „...eine geringe Belastung durch den Durchgangsverkehr...“ in der Deveser Straße erwähnt – vom Stadtweg ist keine Rede. Für den Stadtweg in Devese sieht das ganz anders aus, denn der Stadtweg würde dann von zwei Seiten beschallt.

In Verhandlungen zwischen unserem Anwalt Dr. Niederstadt und der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mussten wir letztendlich einem Kompromiss zustimmen, da bei der Planung der B3n der Lärmschutz für die Gebäude am Stadtweg nicht berücksichtigt wurde.

Östlich vom Stadtweg wird die B3n sein, also praktisch eine Autobahn mit vier Spuren plus Zufahrten und dazu käme im Westen vom Stadtweg noch der Schleichverkehr, der keineswegs schleicht, sondern voll beschleunigt aus Devese heraus oder voll bremst nach Devese hinein.

Das ist nicht zumutbar und es wird eine Neuauflage der Lärmschutzberechnung notwendig machen. Darüber hinaus wäre der mit der Landesbehörde für Straßenbau erreichte Kompromiss hinfällig.

Warum wird nun alles wieder infrage gestellt, was im Planfeststellungs-Beschluss damals beschlossen und festgeschrieben wurde ??

Aber wir haben Hoffnung, denn vor etwa einem Jahr (am 12.1.2017) auf der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses antwortete unser Bürgermeister auf eine Frage von Dr. Falke:

„...Es wird keinen Schleichverkehr über die Brücke HEM07 geben...“.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme zum Verkehrskonzept

und

Hinweise auf Gefahren im Kreuzungsbereich Weetzener Landstraße/Im Dorffeld (Schulweg)

Als Bewohner des Weißen Kamps begrüße ich es, dass die Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Weetzener Landstraße zwischen Lidl und dem Friedhof (Hemmingen - Altes Dorf) reduziert werden soll.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch die folgenden Maßnahmen für die Weetzener Landstraße östlich der B3 alt bis zur Kreuzung Dorfstraße (Altes Dorf) anregen:

1. Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf durchgängig 30 km/h auf der Weetzener Landstraße zwischen dem Friedhof und der Kreuzung Dorfstraße im alten Dorf (also ab dem neu zu bauenden Kindergarten bis zum Ortskern)
2. Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h (außerorts) zwischen Lidl und dem Friedhof statt nur auf 70 km/h
3. Sicherere Verkehrsführung im Bereich der Kreuzung Weetzener Landstraße/Im Dorffeld (Brot Henke) - z. B. durch eine vollständige Ampelanlage für die gesamte Kreuzung, farblich deutlich markierte Übergänge für Fußgänger/Radfahrer und eine geordnete Verkehrsführung für den PKW - Verkehr von der Weetzener Landstraße auf den Parkplatz von Brot Henke

Speziell beim 3. Punkt (Kreuzung/Ampel) besteht dringender Handlungsbedarf und ich bitte um kurzfristige Maßnahmen.

Begründung:

Zu 1..: Durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h innerorts (Weetzener Landstraße im Bereich Altes Dorf)

Derzeit bestehen unnötig hohe Emissionsbelastungen durch die Weetzener Landstraße im Bereich altes Dorf (ab der Kreuzung Dorfstraße bzw. Brot Henke in westlicher Richtung bis zum Ortsausgangsschild), weil die Straße in diesem Bereich aufgrund ihrer Bauart bereits als Beschleunigungsstrecke für die Geschwindigkeitserhöhung hin zum Ortsausgangsschild genutzt wird.

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h würde in diesem Bereich für die Allgemeinheit und die Anwohner die Emissionen (Umweltbelastung und Lärmbelästigung) deutlich abmildern.

Im Bereich des neuen Kindergartens (Friedhof) dürfte die Höchstgeschwindigkeit ohnehin auf 30 km/h zu begrenzen sein, so dass eine konstante Geschwindigkeitsbegrenzung bis zum Ortskern sinnvoller sein dürfte. Eine einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung (innerorts) dürfte zu deutlich geringeren Abgas- und Lärmemissionen führen und ohnehin auch für einen besseren Verkehrsfluss sorgen. Im Übrigen würde ansonsten auch in umgekehrter Richtung, also für die ortseinfahrenden Fahrzeuge in östlicher Richtung, der Anreiz zu einem Beschleunigen im Bereich des Wohngebiets von 30 km/h auf mindestens 50 km/h gesetzt werden (oder aufgrund der Bauart der Straße noch höher).

Zu 2.:

Derzeit ist ab dem Ortsausgang altes Dorf bis Lidl die Höchstgeschwindigkeit nicht begrenzt, so dass hierdurch viele PKW bereits innerorts stark Beschleunigen. Wenn aufgrund des neuen Kindergartens ohnehin der Ortsausgang auf Höhe des Friedhofs verlegt wird, ist die verbleibende freie Strecke zwischen Lidl und dem Friedhof ohne Geschwindigkeitsbegrenzung so kurz, dass der vermeintliche Vorteil einer höheren Geschwindigkeit außerorts in keinem Verhältnis zu dem inhomogenen Verkehrsfluss durch das Beschleunigen sowie durch die dadurch bedingten negativen Emissionen steht.

Es dürfte auch wenig Sinn ergeben, dass das kurze Stück außerorts mit 70 km/h befahren werden darf (oder wie derzeit sogar noch mit 100 km/h) und sodann für den Kindergarten die Geschwindigkeit plötzlich um mehr als 50 % auf 30 km/h reduziert wird. Wenn vor dem Kindergarten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h tatsächlich auch eingehalten werden soll, wird ein vernünftig fahrender PKW kaum eine Geschwindigkeit von 70 km/h auf dem kurzen Zwischenstück zwischen Kindergarten und Lidl erreichen können. Das gleiche gilt auch für die umgekehrte Richtung.

Insgesamt dürfte also sowohl für einen sinnvollen Verkehrsfluss auf der Weetzener Landstraße östlich der B3 alt, als auch zur erforderlichen Reduktion von Abgasbelastungen und Lärmbelästigungen ein Gesamtkonzept der Geschwindigkeit von 50 km/h ab der B3 alt in östlicher Richtung bis zum Friedhof/Kindergarten neu und von da ab von ausschließlich 30 km/h sinnvoll sein.

Ich würde mich sehr freuen, wenn diese Überlegungen bei der Verkehrsführung im Bereich der Weetzener Landstraße östlich der B3 alt berücksichtigt und umgesetzt werden.

Zu 3.:

Die Kreuzung Weetzener Landstraße/Im Dorffeld ist für sich und durch den Parkplatz bei Brot Henke aufgrund der unklaren Verkehrsführung und Unübersichtlichkeit besonders gefährlich für Kinder – sowohl als Fußgänger, als auch als Radfahrer. Für den Schulweg unserer Kinder ist diese Kreuzung der gefährlichste Bereich, bei dem es immer wieder zu extrem gefährlichen Situationen gekommen ist, die glücklicherweise oft nicht in einen tatsächlichen Unfall gemündet sind (abgesehen von den tatsächlich geschehen Unfällen in den letzten Jahren).

Aus dem Bereich Weißer Kamp müssen bereits die Grundschul Kinder zur Schulbushaltestelle „Im Dorffeld“ im Kreuzungsbereich zwei Straßen überqueren; und zwar zuerst ohne Ampel die Straße Im Dorffeld (auf der Seite von Brot Henke) und sodann die Fußgängerampel über die Weetzener Landstraße.

In Zeiten des Berufsverkehrs und zu den Stoßzeiten beim Bäcker von Brot Henke (also insbesondere jeden Morgen zur Zeit des Schulwegs zum Bus) ist dort öfters ein Verkehrschaos zu beobachten, weil PKWs von der Straße Im Dorffeld versuchen, in den Verkehrsfluss auf der Weetzener Landstraße einzubiegen. Dabei kommt es gelegentlich vor, dass PKW-Fahrer sogar das Rotlicht der Fußgängerampel übersehen und fast Schulkinder während des Überquerens der Weetzener Landstraße bei „grün“ für die Fußgänger angefahren hätten. Besonders gefährlich sind aber auch die Fahrzeuge, die von der Weetzener Landstraße zu Brot Henke fahren. Es gibt keine klare Verkehrsführung auf den Parkplatz, so dass die Autos hier bei hohem Verkehrsaufkommen praktisch „kreuz und quer“ fahren. Kinder können diese Fahrweise nicht einschätzen und sind insofern (speziell auf dem Schulweg) besonders gefährdet. Oftmals „schießen“ Autos noch schräg über den Fußweg bzw. Beschleunigen schnell oder Bremsen abrupt ab, weil sich eine Lücke auftut.

Die Schulkinder, die auf der Seite von Brot Henke die Straße Im Dorffeld überqueren müssen, sind aber nicht nur durch PKW gefährdet, sondern insbesondere auch durch die Radfahrer von Arnum, die auf der Straße Im Dorffeld fahren und die Weetzener Landstraße überqueren wollen. Diese sind aufgrund der schlechten Einsichtsmöglichkeiten beim Überqueren der Straße Im Dorffeld für die Kinder schwer zu erkennen bzw. deren Fahrweise ist nicht richtig einzuschätzen. Sie fahren häufig in Gruppen und Bremsen vor dem Kreuzungsbereich ab, um dann aber plötzlich zu beschleunigen, wenn z. B. die Fußgängerampel den Verkehrsfluss auf der Weetzener Landstraße anhält oder eine Lücke im Verkehrsfluss entsteht. Die Schulkinder können diese wechselnde Fahrweise nicht rechtzeitig erkennen, um sicher die Straße überqueren zu können. Aufgrund der teilweise hohen Geschwindigkeiten der Radfahrer können die Kinder in unübersichtlichen Verkehrssituation diese oftmals überhaupt nicht wahrnehmen. Da die Radfahrer für die Kinder auch akustisch kaum wahrzunehmen sind, besteht insbesondere auch durch die Radfahrer für die Schulkinder eine zusätzliche Gefahr.

Aus diesem Grund besteht aber auch eine erhebliche Gefahr für die Radfahrer durch den Pkw-Verkehr (und umgekehrt), die in Gruppen die Weetzener Landstraße oftmals überqueren, ohne dass die Verkehrssituation dieses für alle Radfahrer zulassen würde. Anscheinend verleitet die nach der Weetzener Landstraße beginnende Radstraße einige Radfahrer, sorglos die Weetzener Landstraße zu queren, ohne ausreichend das Vorfahrtsrecht der Pkw auf der Weetzener Landstraße zu achten. Einige Gruppen von Radfahrern fahren fast so, als würde die Radstraße nicht erst hinter der Weetzener Landstraße beginnen, sondern über die Weetzener Landstraße führen.

Insofern ist auch für Pkw die Kreuzung eine latente Gefahr, muss man doch immer mit verkehrswidrig fahrenden Radfahrern rechnen.

Ebenso ist die Kreuzung aus nördlicher Richtung von der Straße „Im Dorffeld“ schwer einzusehen und damit auch aufgrund der von dort auf die Weetzener einbiegenden Pkw eine nicht unerhebliche Unfallgefahr gegeben.

Derzeit bleibt es praktisch dem Zufall überlassen, wie gefährdet Schulkinder, Radfahrer und PKW im Kreuzungsbereich sind.

Zur besseren Übersicht habe ich eine Datei beigefügt, in der der Schulweg und die Fahrwege der PKWs und Radfahrer eingezeichnet sind, die die Komplexität der Verkehrssituation für die Schulkinder beim Überqueren der Straßen verdeutlichen sollen.

Aus meiner Sicht ist es dringend erforderlich, sowohl für die PKW als auch für die Radfahrer eine klare Verkehrsführung in alle Richtungen zu ermöglichen, um dadurch auch Fußgänger und Radfahrer zu schützen. Dafür ist es aus meiner Sicht unerlässlich, dass der Kreuzungsbereich in eine vollständige Ampelanlage für PKW aus allen 4 Richtungen umgebaut wird. Ergänzt werden sollte dies durch eine farblich markierte Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer.

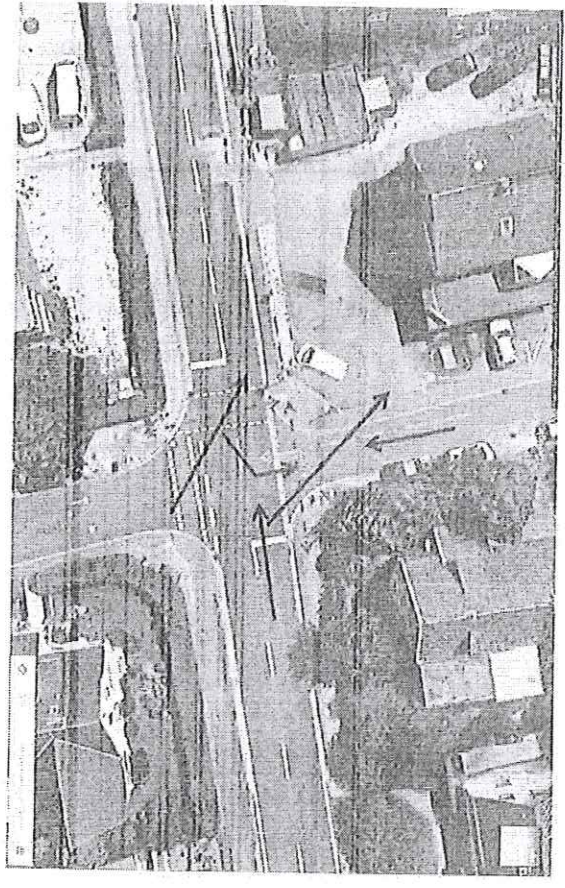
Es muss zudem eine klare Verkehrsführung für den PKW-Verkehr auf bzw. von dem Parkplatz bei Brot Henke geregelt werden.

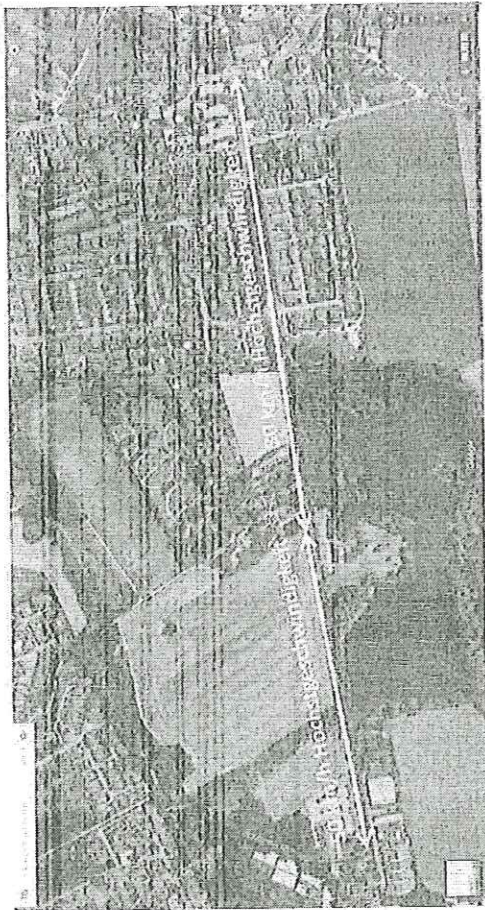
Daneben ist eine geordnete Verkehrsführung für die Radfahrer erforderlich, die so gestaltet ist, dass die Schulkinder erkennen können, wann und wo Radfahrer fahren bzw. beschleunigen können, um gefahrlos die jeweiligen Straße überqueren zu können. Sowohl einzelne Radfahrer, die besonders schnell fahren, als auch viele Radfahrer in Gruppen sind dabei ein erhebliches Gefahrenpotenzial für Schulkinder, das durch eine geeignete Verkehrsführung minimiert werden sollte.

Im Sinne eines sicheren Schulwegs für die Grundschüler, aber auch insbesondere für alle sonstigen Verkehrsteilnehmer im Bereich dieser Kreuzung, würde ich es daher sehr begrüßen, wenn kurzfristig die Verkehrsführung deutlich sicherer im Bereich der Kreuzung von Brot Henke gestaltet würde.

Aus diesen Gründen wäre die oben angeregte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h speziell für den Kreuzungsbereich als flankierende Maßnahme ebenfalls sehr sinnvoll.

Schulweg → Pkw → Radfahrer →







30966 Hemmingen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

25. Februar 2018

Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben. Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Das Büro „SHP Ingenieure“ stellt diesen Sachverhalt allerdings - nur ansatzweise begründet - erneut in Frage.

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und / oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen. Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz-Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Mein Urgroßvater hat 1910 in der Deveser Straße das fünfte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße, ich bin hier aufgewachsen. Fast mein gesamtes Leben begleitet mich die Diskussion um die Verkehrsberuhigung in dieser Straße. Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten. Ein ganz wesentliches Argument trotz der erheblichen Verkehrsbelastung mit meiner Familie in der Deveser Straße zu wohnen, war die Aussicht auf eine deutliche Verbesserung im Zuge des Umgehungsstraßenbaus.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten und in die Planfeststellung mündeten, verwiesen die Stadt und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 angestellten Überlegungen den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B217 über die Deveser Straße) zuzulassen, sind aus meiner Sicht aus folgenden Gründen unverständlich:

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.
2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zunichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen, die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.
3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw. würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße auf die B3alt fahren, um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, das die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.
4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten, kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können, ist eine Verlängerung der Fahrzeit z.B.

zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden, ist nicht schlüssig.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden, da Rückstau auf der B3neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind.

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Aus meiner Sicht sollte die Stadt Hemmingen an der Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) festhalten.

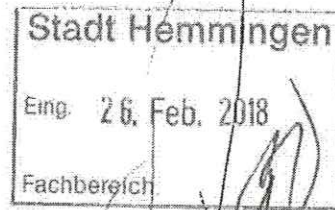
Zusätzliche Verbesserungen könnten durch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone und/oder einer Fahrradstraße sowie ein komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg erzielt werden.

Mit freundlichen Grüßen

30966 Hemmingen

Stadt Hemmingen
z.Hd. Herrn Juschkewitz

Rathausplatz 1
30966 Hemmingen



Sehr geehrter Herr Juschkewitz

Hemmingen, den 23. 2. 2018

Mit Erleichterung habe ich heute in den Leine – Nachrichten gelesen, dass nun doch in Erwägung gezogen wird, die Deveser Straße für den Personenverkehr weiterhin offen zu halten.

Ich hoffe sehr, dass es dazu kommt. Der Rathausplatz mit Post, Ärzten, Sparkasse, Banken und Kirche ist auch unser Mittelpunkt..

Es ist nicht nachvollziehbar, dass wir Deveser ihn nur auf Umwegen erreichen sollen.

Wir hätten außerdem große Schwierigkeiten morgens und abends, während des Berufsverkehrs , dorthin zu gelangen.

Durch die neue B 3- Umgehung , mit seinen drei Kreiseln, sind wir schon bestraft genug.

Deshalb appelliere ich an den Rat, die Deveser Straße für den Personenverkehr offen zu halten und endlich mal etwas für unseren vernachlässigten Ortsteil zu tun.

Mit freundlich Grüßen



30966 Hemmingen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

25. Februar 2018

Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben. Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Das Büro „SHP Ingenieure“ stellt diesen Sachverhalt allerdings - nur ansatzweise begründet - erneut in Frage.

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und / oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen. Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz-Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Die Familie meiner Frau ist seit Generationen in der Deveser Straße ansässig. Die Diskussion um die Verkehrsberuhigung in dieser Straße bestehen ebenfalls seit Jahrzehnten. Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten. Ein ganz wesentliches Argument trotz der erheblichen Verkehrsbelastung mit meiner Familie in der Deveser Straße zu wohnen, war die Aussicht auf eine deutliche Verbesserung im Zuge des Umgehungsstraßenbaus.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten und in die Planfeststellung mündeten, verwiesen die Stadt und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 angestellten Überlegungen den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3neu aufzulösen und doch wieder Kfz-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B217 über die Deveser Straße) zuzulassen, sind aus meiner Sicht aus folgenden Gründen unverständlich:

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.
2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zunichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen, die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.
3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw. würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße auf die B3alt fahren, um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, das die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.
4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten, kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können, ist eine Verlängerung der Fahrzeit z.B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden, ist nicht schlüssig.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden, da Rückstau auf der B3neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzer Landstraße zu erwarten sind.

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Aus meiner Sicht sollte die Stadt Hemmingen an der Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) festhalten.

Zusätzliche Verbesserungen könnten durch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone und/oder einer Fahrradstraße sowie ein komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg erzielt werden.

Mit freundlichen Grüßen



30966 Hemmingen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

25. Februar 2018

Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehmen wir wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben. Wir gehen davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Das Büro „SHP Ingenieure“ stellt diesen Sachverhalt allerdings - nur ansatzweise begründet - wieder in Frage.

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen. Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach unserer Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz-Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Mein Großvater hat 1910 in der Deveser Straße das fünfte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße, ich bin hier aufgewachsen. Fast mein gesamtes Leben begleitet mich die Diskussion um die Verkehrsberuhigung in dieser Straße. Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten und in die Planfeststellung mündeten, verwiesen die Stadt und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 angestellten Überlegungen den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B217 über die Deveser Straße) zuzulassen, sind aus unserer Sicht aus folgenden Gründen unverständlich:

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.
2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zunichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen, die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.
3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw. würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße auf die B3alt fahren, um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, das die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.
4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten, kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z.B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden, ist nicht schlüssig.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden, da Rückstau auf der B3neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzer Landstraße zu erwarten sind.

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

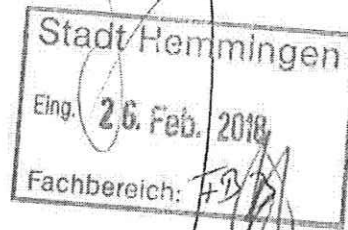
Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Aus unserer Sicht sollte die Stadt Hemmingen an der Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) festhalten.

Zusätzliche Verbesserungen könnten durch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone und/oder einer Fahrradstraße sowie ein komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg erzielt werden.

Mit freundlichen Grüßen

30966 Hemmingen



Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

25. Februar 2018

Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben. Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Das Büro „SHP Ingenieure“ stellt diesen Sachverhalt allerdings - nur ansatzweise begründet - wieder in Frage.

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen. Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz-Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Mein Urgroßvater hat 1910 in der Deveser Straße das fünfte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße. Seit Jahrzehnten gibt es die Diskussion um die Verkehrsberuhigung in dieser Straße. Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten. Die Aussicht auf eine deutliche Verbesserung im Zuge des Umgehungsstraßenbaus hat die erhebliche Verkehrsbelastung, der wir ausgesetzt sind, erträglich gemacht.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten und in die Planfeststellung mündeten, verwiesen die Stadt und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 angestellten Überlegungen den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B217 über die Deveser Straße) zuzulassen, sind aus meiner Sicht aus folgenden Gründen unverständlich:

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.

2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zunichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen, die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.

3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw. würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße auf die B3alt fahren, um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, das die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.

4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten, kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z.B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden, ist nicht schlüssig.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden, da Rückstau auf der B3neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind.

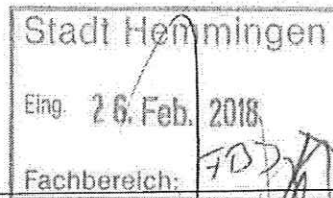
Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Aus meiner Sicht sollte die Stadt Hemmingen an der Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) festhalten.

Zusätzliche Verbesserungen könnten durch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone und/oder einer Fahrradstraße sowie ein komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg erzielt werden.

Mit freundlichen Grüßen



30966 Hemmingen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

25. Februar 2018

Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben. Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Das Büro „SHP Ingenieure“ stellt diesen Sachverhalt allerdings - nur ansatzweise begründet - wieder in Frage.

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen. Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz-Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Mein Ururgroßvater hat 1910 in der Deveser Straße das fünfte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße. Seit Jahrzehnten gibt es die Diskussion um die Verkehrsberuhigung in dieser Straße. Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten. Die Aussicht auf eine deutliche Verbesserung im Zuge des Umgehungsstraßenbaus hat die erhebliche Verkehrsbelastung, der wir ausgesetzt sind, erträglich gemacht.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten und in die Planfeststellung mündeten, verwiesen die Stadt und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 angestellten Überlegungen den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B217 über die Deveser Straße) zuzulassen, sind aus meiner Sicht aus folgenden Gründen unverständlich:

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.
2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zunichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen, die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.
3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw. würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße auf die B3alt fahren, um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, das die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.
4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten, kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z.B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden, ist nicht schlüssig.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden, da Rückstau auf der B3neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind.

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Aus meiner Sicht sollte die Stadt Hemmingen an der Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) festhalten.

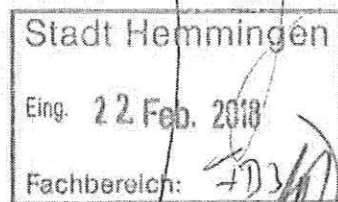
Zusätzliche Verbesserungen könnten durch die Einrichtung einer Tempo 30-Zone und/oder einer Fahrradstraße sowie ein komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg erzielt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen



7. Februar 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehmen wir wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Wir gehen davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach unserer Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden.

Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B215 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.

2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.

3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße *auf die B3alt fahren* um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.

4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Wir fordern die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Sollten Sie jedoch die Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens umstoßen wollen, und wider alle Vernunft die festgelegte Kappung der Deveser Straße zurückdrehen wollen, werden wir dieses Vorhaben einer gerichtlichen Klärung zuführen.

Mit freundlichen Grüßen



Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

1. Februar 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B215 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.

2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.

3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße *auf die B3alt fahren* um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.

4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzer Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Ich fordere die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Sollten Sie jedoch die Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens umstoßen wollen, und wider alle Vernunft die festgelegte Kappung der Deveser Straße zurückdrehen wollen, werde ich dieses Vorhaben einer gerichtlichen Klärung zuführen.

Mit freundlichen Grüßen

00

30966 Hemmingen



Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

15. Januar 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen

unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Mein Ur-Urgroßvater hat 1910 in der Deveser Straße das dritte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B215 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.

2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.

3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzer Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzer Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzer Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße *auf die B3alt fahren* um dann zum Knotenpunkt Weetzer Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzer Landstraße zukunftsweisend löst.

4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen

Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Ich fordere die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Sollten Sie jedoch die Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens umstoßen wollen, und wider alle Vernunft die festgelegte Kappung der Deveser Straße zurückdrehen wollen, werde ich dieses Vorhaben einer gerichtlichen Klärung zuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen



4. February 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,
zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehmen wir wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Wir gehen davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und/oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach unserer Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten:

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B217 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.

2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.

3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzer Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzer Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung () B3neu zuspitzende Belastung der Weetzer Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße auf die B3alt fahren um dann zum Knotenpunkt Weetzer Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzer Landstraße zukunftsweisend löst.

4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht

schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Wir fordern die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

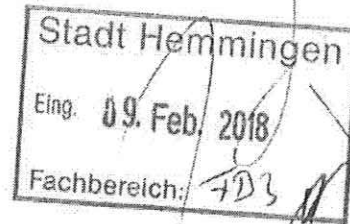
Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen



4. February 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,
zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehmen wir wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Wir gehen davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach unserer Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B21~~8~~ über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.

2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.

3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße *auf die B3alt fahren* um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.

4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht

schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Wir fordern die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Mit freundlichen Grüßen

Baumgarte, Sven

Von: Wiegmann, Heike im Auftrag von rathaus
Gesendet: Montag, 12. Februar 2018 09:45
An: Baumgarte, Sven
Cc: Schedler, Axel
Betreff: WG: Sperrung der Deveser Straße für den Autoverkehr

Von:
Gesendet: Freitag, 9. Februar 2018 14:52
An: rathaus
Betreff: Sperrung der Deveser Straße für den Autoverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Deveser Straße für den Autoverkehr zu sperren ist für mich als Deveser Bürger mit 78 Jahren eine Zumutung. Mindestens zweimal die Woche tätige ich mit dem Auto Ein-
käufe und Besorgungen auf dem Rathausplatz. (Einzelhandel, Sparkasse, Ärzte u.a.)
Der Umweg über die dann v ö l l i g überlastete Weetzener Landstraße ist mit mehr
Abgasen und Benzinverbrauch vollkommen unnötig.

Ich hoffe, dass die Planung nochmals überdacht und Devese nicht völlig von der
Stadt Hemmingen abgetrennt wird.

Mit freundlichem Gruß

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

1. Februar 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwies die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B215 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.

2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.

3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße *auf die B3alt fahren* um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.

4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Ich fordere die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Sollten Sie jedoch die Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens umstoßen wollen, und wider alle Vernunft die festgelegte Kappung der Deveser Straße zurückdrehen wollen, werde ich dieses Vorhaben einer gerichtlichen Klärung zuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Donnerstag, 1. Februar 2018 07:16
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse: _____

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte mich dafür aussprechen, dass die Deveser Straße als Verbindung zwischen Devese und Rathausplatz bestehen bleibt. Ich möchte auch weiterhin die Verbindung mit Fahrrad und Auto nützen können!!!
mit freundlichen Grüßen

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Dienstag, 30. Januar 2018 16:21
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ, Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Nach Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung sollte für Fußgänger künftig ein gefahrloseres Überqueren der Göttinger Landstraße möglich sein. Ich bitte um Prüfung, ob bei Verlängerung der Stadtbahn noch zusätzliche Querungsmöglichkeiten außerhalb der Knotenpunkte geschaffen werden können.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Dienstag, 30. Januar 2018 17:51
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme: Als Anwohner des Westerfelder Weges plädiere ich dafür, die Deveser Straße aus den im VEP genannten Gründen in beiden Fahrtrichtungen beizubehalten, ggfs. als Anliegerverkehr.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Montag, 29. Januar 2018 14:32
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Hierdurch möchte ich mich für die Offenhaltung der Deveser Straße aussprechen.

Durch den Durchgangsverkehr in Devese, der ja noch zunehmen wird, sind wir schon sehr belastet. Der Zugang zu öffentlichen Einrichtungen, Geldinstituten etc. soll uns weiter erschwert werden.

Man sollte auch die Belange der Bewohner des kleinen Ortsteils bedenken.

Von:

Gesendet: Montag, 29. Januar 2018 13:54

An: Juschkewitz, Dietmar

Betreff: Verkehrsentwicklungsplan Arnum / Schleichwege

Hallo Herr Juschkewitz,

soeben habe ich den VEP angeschaut, insbesondere bezogen auf den Schleichverkehr zwischen Bockstrasse und Hoher Holzweg. Eine Entlastungsstrasse ist zwar geplant und auch sinnvoll aber die Baugebiete sind ja noch gar nicht in Planung. Wie wird der Schleichverkehr in der Zwischenzeit gehandhabt? Ich fürchte mal wieder, dass die Beethovenstrasse und Laubeichenfeld voll dran glauben müssen. Da zwischen Beethovenstrasse und Hohes Feld die „provisorische Absperrung“ seit nunmehr ca. 18 Jahren steht (sollte die nicht nur einige Monate ausprobiert werden?) gibt es auch keine Entlastung durch Verkehr über das Hohe Feld. Bitte erklären Sie mir, wie Sie die Entlastung Beethovenstrasse und Laubeichenfeld in der Zeit planen, bis die Entlastungsstrasse durch das neue, noch nicht vorhandene Wohngebiet fertiggestellt ist. Ich werde oft in dieser Angelegenheit von Anwohnern angesprochen.

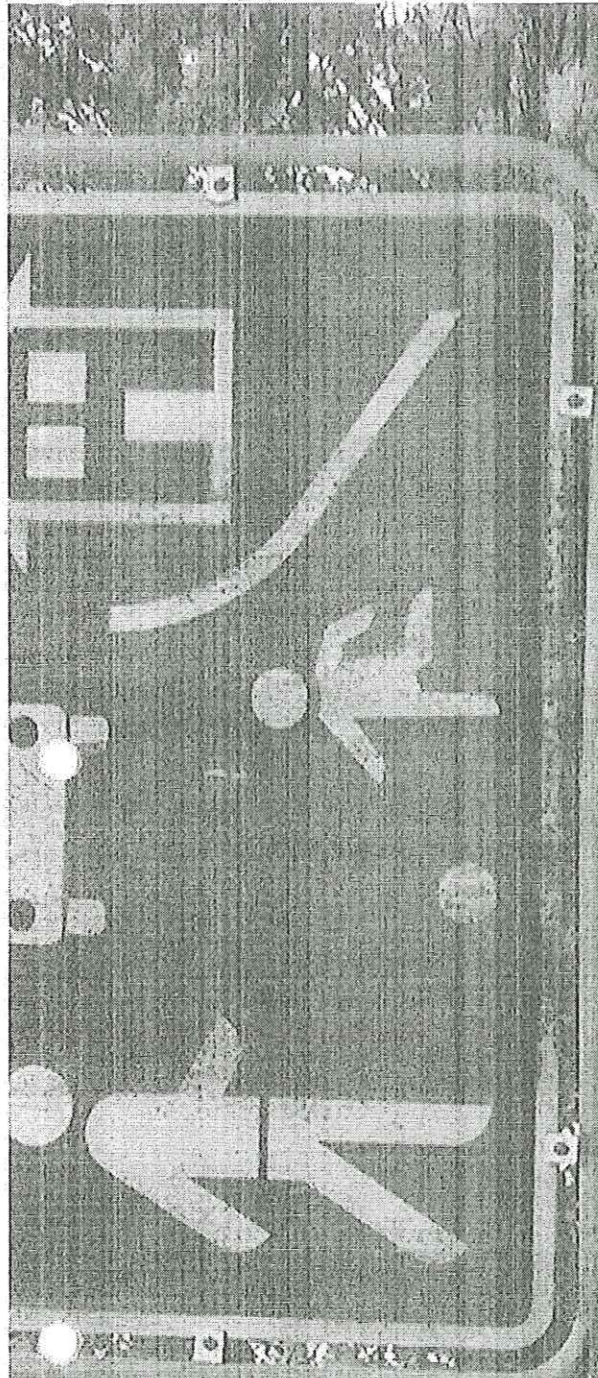
Weiterhin muss ich mich über das Rasen durch die Beethovenstrasse beschweren. Nicht 6KM/h sondern oft 60 sind die Regel. Selbst die Stadt Hemmingen, Polizei und Müllabfuhr fahren zu schnell. Im Bereich Haydn Weg/Beethovenstr. können Sie nicht ungefährdet das Grundstück verlassen. Man meint angefahren zu werden. Die Anwohner sprechen mich an, weil Sie wissen ich stehe manchmal mit Ihnen in Verbindung und Fragen ob eine Unterschriftensammlung helfen würde. Ich muß dann erklären, die Stadt tut nichts es soll so bleiben, Balken etc. sind nicht erwünscht (weil vor 20 Jahren Herr Schacht es nicht gut fand und Sie ihn nicht jetzt im Rücken fallen können-nach 20 Jahren!) dieses trifft auf Unverständnis – weil im Hohen Feld geht das. Warum?? Dann nochmals, in Hinsicht auf künftige Schleichwege zwischen Bockstrasse und Hoher Holzweg muss etwas getan werden und zwar bevor die neue B3 fertig ist.

Bitte um eine Rückantwort, die ich den Anwohnern mitteilen kann.

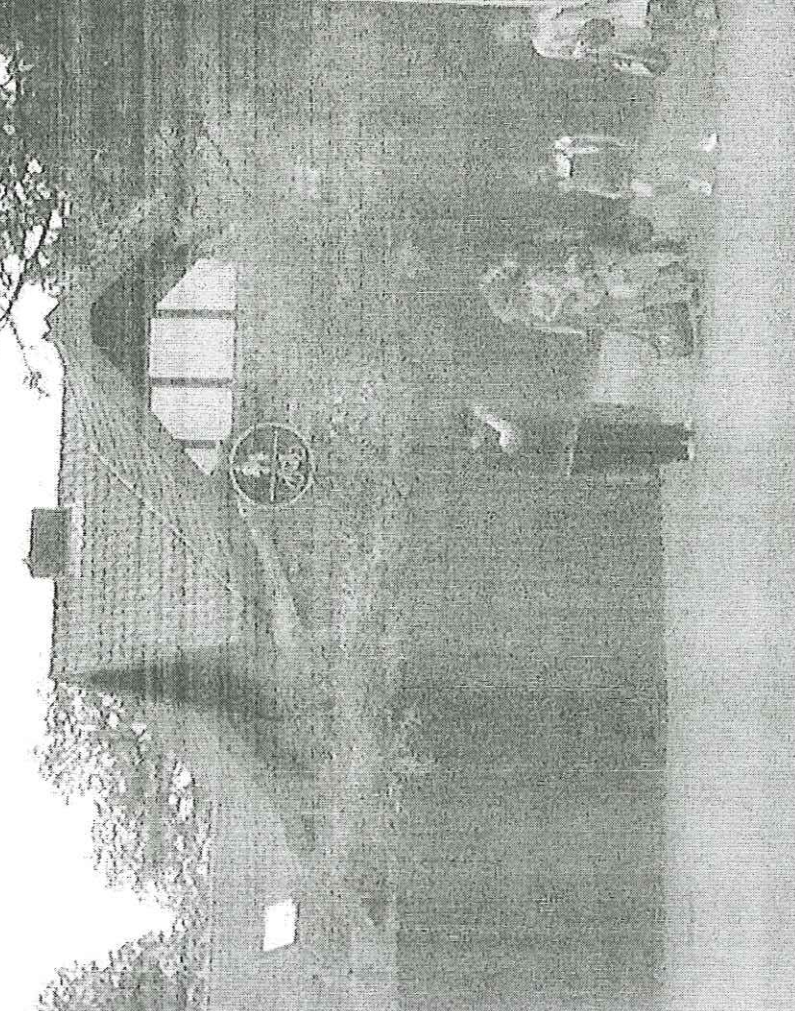
Danke und beste Grüße

Arnum

PS: Ich habe ein Interessantes Zusatzschild in Hiddesdorf – Straße Auf der Masch- entdeckt, wäre vielleicht etwas für die Beethovenstrasse inzwischen: s. Anlage



Verkehrsberuhigter
Bereich
Fußgänger haben Vorrang
Fahren nur in
Schrittgeschwindigkeit
Parken nur auf
markierten Flächen



Baumgarte, Sven

Von:

Gesendet: Freitag, 26. Januar 2018 16:51

An: rathaus

Betreff: geplante Sperrung Deveser Strasse

Hallo,

als Deveser Bürger muss ich protestieren, wenn beabsichtigt wird die Deveser Straße dichtzumachen. Wir Deveser werden dann völlig abgetrennt.

Wenn wir auf den Hemminger Markt einkaufen wollen oder zum Rathaus, dann müssen wir uns in den Berufs- und Außerberufsverkehr einreihen. 3 Kreisel absolvieren an 4-5 Ampeln stehen.

Was ist das für ein Irrsinn! Als wenn die Umweltverschmutzung nicht schon groß genug ist.

So wird die "**Stadt Hemmingen**" noch mehr zergliedert, wie sie jetzt schon ist. Von einer Stadt konnte vorher schon keine Rede sein und wenn man auf diesem Wege weiter macht dann Stadt Ade.

Also auf jedenfall und wenn es nur für Deveser Bürger (Anlieger) ist die Durchfahrt weiterhin offenhalten.
Ein aufgebrachtter Bürger

Baumgarte, Sven

Von: |

Gesendet: Sonntag, 28. Januar 2018 18:38

An: rathaus

Betreff: Schließung der Kreisstraße zwischen Devese und Hemminegn /Deveser Str

Guten Tag,

auch wir sind Anwohner des Ortsteils Devese.

Die jetzige Planung , sowohl die Kreisstraße nach Hiddestorf als AUCH die Deveser Str komplett zu sperren im Zuge der B3-Umgehung bedeutet ein Abschneiden des Südens vom Norden.

Abgesehen von dem extrem hohen Verkehrsaufkommen auf dieser dann einzigen Trasse stelle man sich nur mal eine unfall bedingte oder sonstige Sperrung dieser Strecke vor. Das gilt ebenso zu Stoß Einkaufszeiten im Gewerbegebiet Real/Aldi/Stanze. Dann geht gar nichts mehr. Die Stau Bildung würde weit aus Devese zurück Richtung Ihme Roloven reichen.

Ebenso davon betroffen ist in letzter Konsequenz die Zu- und Abfahrt ins Gewerbegebiet Höhe des Netto Marktes. Hier kommt es zu Stoß Zeiten bereits jetzt zu Stau Bildung.

Diese Maßnahme führt zur Belastung etlicher Menschen im Bereich Devese und weiter südlich und nur zur Besserstellung der Anwohner der Deveser Str.

Hier sollte eine für alle annehmbare Lösung gefunden werden. Das einseitige "Abschneiden" eines Ortsteiles halten wir für unverhältnismäßig.

Gruß

30966 Hemmingen

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 26. Januar 2018 15:17
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Verkehrsentwicklungsplan Es ist eine weitere Bestrafung für uns Deveser im Alten-Dorf.

Das darf nicht sein das die Deveser Straße für den Straßenverkehr geschlossen wird. Hier fordern wir das "Offenhalten" der Deveser Straße um eine bessere Möglichkeit zur Fahr ins Hemminger Centrum zu haben.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 26. Januar 2018 17:27
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Es wäre sehr schade, wenn Devese "altes Dorf" verkehrstechnisch separiert würde. So ist ein zusammenwachsen zwischen Devese "altes Dorf" und "hinter Real" niemals möglich. Zudem ist die K225 eine wichtige Verbindung zum "Zentrum" mit seinen Einkaufsmöglichkeiten + Ärzten etc. Weiterhin würden gewachsene soziale Bindungen ortstechnisch entzweit...

Stadt Hemmingen
30966 Hemmingen

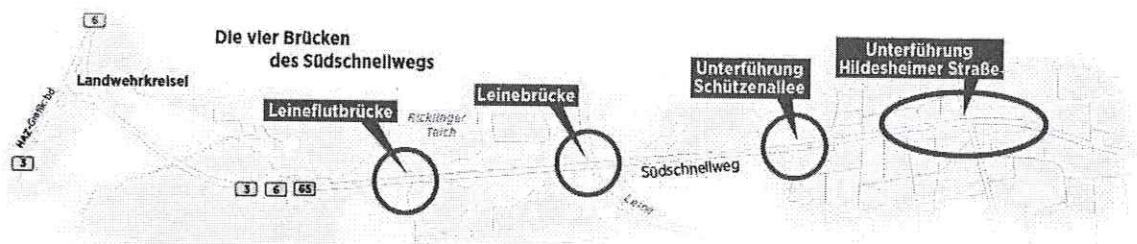
Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 vom Oktober 2017
Öffentliche Auslegungsfrist des Entwurfs VEP 2030: 07.12.2017 bis 08.01.2018
Schleichverkehr durch Hemmingen wegen Erneuerung der Südschnellwegbrücken

Sehr geehrte Damen und Herren,

im „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ (Entwurf vom Oktober 2017, SHP Ingenieure Projekt Nr. 1563) fehlen die Angaben zum Schleichverkehr durch Hemmingen wegen der Erneuerung der vier Südschnellwegbrücken.

Nach Angaben der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung finden diese Bauarbeiten voraussichtlich in den Jahren 2022 bis 2027 statt. Der „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ beinhaltet diesen Zeitraum vollständig. Die Vollsperrung des Südschnellwegs dauert 6 Jahre, also die Hälfte der 12 Jahre, auf die sich die Aussagen dieses Verkehrsentwicklungsplans (von ca. 2018 bis 2030) beziehen sollen, so dass die Auswirkungen dieser langjährigen Sperrung im VEP 2030 enthalten sein sollten, da sie für den Verkehr in Hemmingen von erheblicher Bedeutung sind.

Der Südschnellweg (B3, B6 und B65) mit täglich 48 000 Fahrzeugen muss während der Bauzeit seiner neuen Brücken vollständig gesperrt werden, da auch die Brückenfundamente komplett erneuert werden müssen.



Vier Südschnellwegbrücken müssen erneuert werden:

- Leineflutbrücke, Leinebrücke, Unterführung Schützenallee:
Die Überführung des Südschnellwegs über Leine und Ricklinger Kiesteiche hält noch etwa zehn Jahre (Stand dieser Aussage: 2013), der späteste Baubeginn wäre danach ca. 2023.
- Unterführung Hildesheimer Straße:
Umbau der Südschnellwegbrücke im Bereich der Hildesheimer Straße zum Tunnel: Voraussichtliche Bauzeit 2022 bis 2027.

Einige Presseartikel der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung, aus denen die oben aufgeführten Angaben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr stammen, seien hier aufgelistet:

- 16.05.2013 HAZ Seite 13: Schnellwegbrücke ist marode (Südschnellweg - Hildesheimer Straße)
- 27.05.2013 HAZ Seite 7: Brücken werden zum Problem (drei Südschnellwegbrücken)
- 17.02.2015 HAZ Seite 1: Südschnellweg: Drei Brücken sind marode
- 10.10.2017 HAZ online: Der Südschnellweg bekommt den Tunnel

Diese Presseartikel kann ich Ihnen auf Wunsch gerne als PDF-Dateien zur Verfügung stellen.

Der „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ sollte also folgende Fragen beantworten:

- Welche Auswirkungen haben die jahrelangen Umleitungen des vollständig gesperrten Südschnellwegs auf das unmittelbar angrenzende Hemmingen?
- Wo werden dadurch Schleichverkehre in Hemmingen entstehen?
- Welche Dimensionen werden diese Schleichverkehre haben?
- Wie können die negativen Auswirkungen auf Hemmingen vermindert werden?

Mit freundlichen Grüßen

Hemmingen, 12.12.2017

Stadt Hemmingen
30966 Hemmingen

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 vom Oktober 2017
Öffentliche Auslegungsfrist des Entwurfs VEP 2030: 07.12.2017 bis 08.01.2018
Unzureichender Lärmschutz im Bereich Überführung Deveser Straße / B3neu

Sehr geehrte Damen und Herren,

im „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ (Entwurf vom Oktober 2017, SHP Ingenieure Projekt Nr. 1563) wird auf Seite 31 im Kapitel „6.1.2 Deveser Straße“ und dann auf Seite 33 im Absatz „Deveser Straße im Einrichtungsverkehr“ sowie im Absatz „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen beibehalten“ das Erschließungs- und Anbindungsszenario zur Deveser Straße unter dem Aspekt der Funktionalität als Zubringerfunktion zur B3 betrachtet.

Im derzeitigen Stand des VEP 2030 fehlen jegliche Angaben zur Nachberechnung des Lärmschutzes für den Fall der Wiederöffnung der Deveser Straße.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat im Planfeststellungsbeschluss der Bundesstraße B3neu festgelegt, dass es keinen motorisierten Individualverkehr auf der Brücke der Deveser Straße über die B3neu hinweg geben werden wird, damit Schleichverkehre unterbunden werden.

Daher ist bei der Berechnung des Lärmschutzes kein Verkehrsstrom über diese Brücke berücksichtigt worden. Die Lärmschutzmaßnahmen für die Häuser am westlichen Ende der Deveser Straße sind also bei der Baumaßnahme B3neu so ausgelegt worden, dass so gerade eben die gesetzlichen Vorschriften der 16. BImSchV eingehalten werden (z. B. Grenzwert 49 dB(A) nachts).

Wenn jetzt aber doch motorisierter Individualverkehr über die Brücke der Deveser Straße zugelassen wird, reicht der Lärmschutz für diese Gebäude nicht mehr aus.

Für den Fall der Wiederöffnung der Deveser Straße werden diese Gebäude der Summe des Verkehrslärms

1. der Neubaustrecke B3neu und
2. der Neubaustrecke des B3neu-Bauwerks HEM07 „Überführung des Geh- und Radweges im Zuge der ehemaligen K 225“

ausgesetzt.

Die Verpflichtung zur Anwendung des **Summenpegels** bei der Berechnung der Lärmschutzmaßnahmen, wenn zwei räumlich nah beisammen liegende Neubaustrecken gemeinsam die Grundstücke der Anwohner verlärmern, ist durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts nachgewiesen worden (Aktenzeichen BVerwG 7 A 24.12 vom 19. März 2014, hier insbesondere der Absatz 26). Diese Verpflichtung hat auch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Januar 2017 anerkannt.

Bei der Nachberechnung des Lärmschutzes sollten diesmal auch die Gebäude einbezogen werden, die recht nahe an der B3neu und der Deveser Straße stehen, aber 2003 im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses B3neu nicht berechnet worden sind, obwohl ihr Bebauungsplan bereits rechtzeitig Rechtskraft besessen hat.

Im „Verkehrsentwicklungsplan 2030“ heißt es auf Seite 33, dass bei den Brückenbauwerkszufahrten auch eine Signalisierung in Betracht gezogen werden müsste. Damit kommt auf die Anwohner weiterer Verkehrslärm durch die geplante Ampel wegen des Begegnungsverkehrs auf der Brücke hinzu. Die Autofahrer würden beim „Anfahren am Berg“ viel Lärm erzeugen.

Der zusätzliche Verkehrslärm wegen der Wiederöffnung der Deveser Straße schädigt nicht nur die östlich der Brücke wohnenden Bürger Hemmingens im Bereich der Deveser Straße. Auch die westlich der Brücke wohnenden Bürger im Bereich des Stadtwegs wären davon betroffen.

Sie alle werden dann nicht nur als Anwohner der **neuen** Bundesstraße B3neu von dieser verlärmert, sie werden zusätzlich auch noch dem Verkehrslärm der **alten** ehemaligen K 225 (Deveser Straße bzw. Stadtweg) ausgesetzt, der aber gemäß Planfeststellungsbeschluss der B3neu vollständig entfallen soll.

Im „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ fehlen bei der Betrachtung der möglichen Wiederöffnung der Deveser Straße die Neuberechnungen des dann erforderlichen Lärmschutzes für beide Varianten (Verkehr in eine Fahrtrichtung und in beide Fahrtrichtungen) sowie die Angabe der entstehenden Kosten für diesen zusätzlichen Lärmschutz.

Mit freundlichen Grüßen

Hemmingen, 17.12.2017

Stadt Hemmingen
30966 Hemmingen

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 vom Oktober 2017
Öffentliche Auslegungsfrist des Entwurfs VEP 2030: 07.12.2017 bis 08.01.2018
Schleichverkehr über Deveser Straße nach Döhren und zum Messeschnellweg

Sehr geehrte Damen und Herren,

im „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ (Entwurf vom Oktober 2017, SHP Ingenieure Projekt Nr. 1563) wird auf Seite 31 bis 33 im Kapitel „6.1.2 Deveser Straße“ das Erschließungs- und Anbindungsszenario zur Deveser Straße unter dem Aspekt der Funktionalität als Zubringerfunktion zur B3 betrachtet.

Die Wiederöffnung der Deveser Straße würde nach Eröffnung der B3neu und durch den durch diese „Ortsumgehungsstraße“ hervorgerufenen Mehrverkehr den Schleichverkehr von Hemmingen-Devese nach Hannover-Döhren sowie in Gegenrichtung ermöglichen. Dieser Weg führt in Hemmingen über den „Knotenpunkt 02“ u. a. an Seniorenpflegeheim, Kindergarten und Schule vorbei (dargestellt in der Abbildung auf der folgenden Seite).

Besonders gefragt sein wird dieser Schleichweg als eine der „Ersatzstraßen“ des Südschnellwegs bei dessen Vollsperrung während der sechsjährigen Bauzeit der Erneuerung der vier Südschnellwegbrücken in den Jahren 2022 bis 2027, gemäß Angaben der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung. Er führt von der B217 in Ronnenberg über Devese-West und über die eventuell wieder eröffnete Deveser Straße durch Hemmingen-Westerfeld nach Hannover-Döhren und weiter über die Garkenburgstraße zum Messeschnellweg, und das in beide Richtungen.

Bereits am 22. Mai 2013 war in den Leine-Nachrichten auf Seite 1 zu lesen: „Die Stadt Hemmingen erwartet wegen der Sperrung der Südschnellweg-Brücken noch mehr Verkehr“ und auf Seite 5: „Das bedeutet noch mehr Verkehr für Hemmingen, heißt es aus dem Rathaus.“

Stadt Hemmingen
30966 Hemmingen

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 vom Oktober 2017
Öffentliche Auslegungsfrist des Entwurfs VEP 2030: 07.12.2017 bis 08.01.2018
Keine weiteren Entlastungsstraßen für die Entlastungsstraße B3neu

Sehr geehrte Damen und Herren,

im „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ (Entwurf vom Oktober 2017, SHP Ingenieure Projekt Nr. 1563) werden ab Seite 29 im Kapitel „6.1 Maßnahmenentwicklung Kraftfahrzeugverkehr“ verschiedene Erschließungs- und Anbindungsszenarien einiger Gemeindestraßen der Stadt Hemmingen unter dem Aspekt der Funktionalität als Zubringerfunktion zur B3neu betrachtet. Es werden beispielsweise als mögliche Zubringerstraßen genannt:

- VEP 2030 Seite 17 und 34: Alfred-Bentz-Straße verlängern zur Göttinger Landstraße in zwei Varianten: entweder sie allein oder mittels einer weiteren Straße mit direktem Anschluss an den östlichen Kreisel der B3neu
- VEP Seite 31: Deveser Straße zur Entlastung der Weetzener Landstraße K 221 (in zwei Varianten)
- VEP Seite 38: Bockstraße (in drei Varianten)

Die Ursache dieser Verkehrsprobleme ist die B3neu, da sie weiteren Verkehr anziehen wird. Im VEP 2030 heißt es im Kapitel „6.1.6 Leistungsfähigkeit des Straßennetzes“ auf Seite 40: „Durch die neue Ortsumgehung B3 neu wird sich der Verkehr eher in Ost-West-Richtung verlagern.“

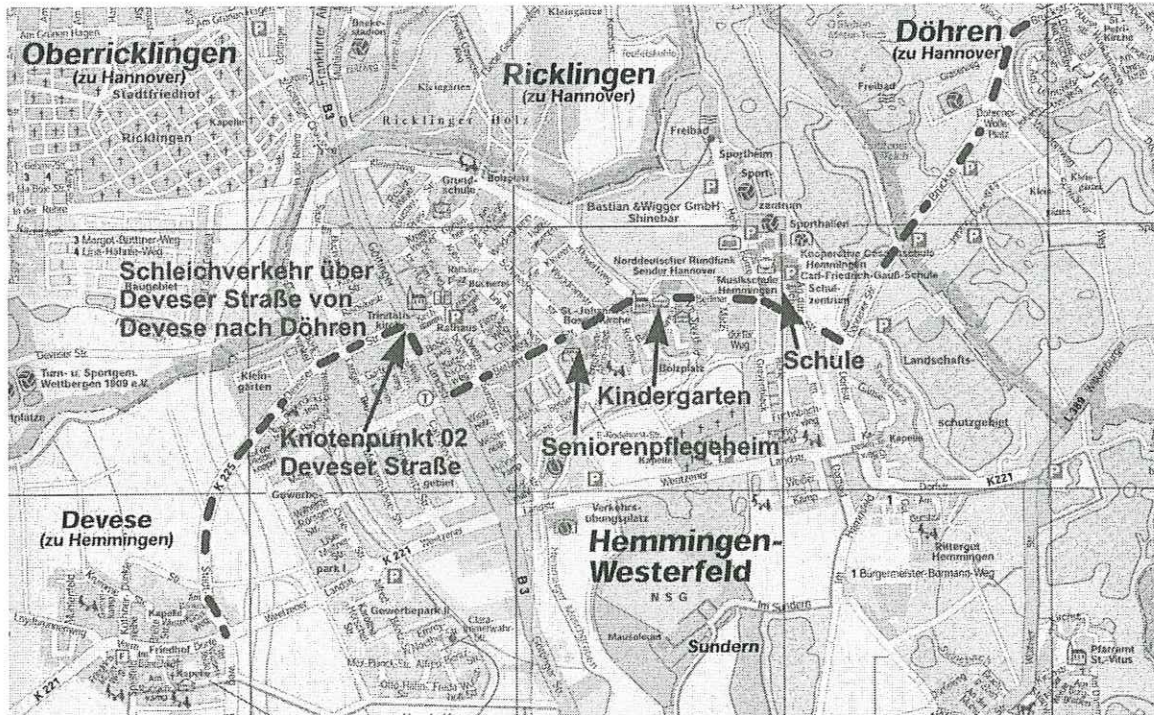
Die B3neu wird als sogenannte Umgehungsstraße solange zusätzlichen Verkehr anziehen, bis heftiger Stau in Hemmingen herrscht. Je mehr sogenannte Zubringer- und „Entlastungsstraßen“ in Hemmingen gebaut werden, umso mehr Verkehr wird durch die B3neu angezogen, so dass immer wieder Stau entstehen wird, und dann auch noch zusätzlich in diesen Entlastungsstraßen. Der Kampf gegen die Stauverursachung durch die B3neu ist für Hemmingen aussichtslos.

Daher sollten überhaupt keine Entlastungsstraßen für die B3neu vorgesehen werden, denn diese ist doch angeblich selbst die perfekte Entlastungsstraße. Das erspart der Stadt Hemmingen Baukosten, die Erhöhung der Unfallgefahr bei Radfahrern und Fußgängern in Hemminger Wohngebietsstraßen sowie die zusätzliche Verlärmung der Gebäude in diesen Straßen.

Ich bitte Sie, im Entwurf des Hemminger Verkehrsentwicklungsplans 2030 zu behandeln:

- Prüfen Sie diese Problematik weiterer zuführender Straßen zur B3neu und besonders ihre Sinnhaftigkeit für Hemmingen. Die überdimensionierte B3neu wird auf jeden Fall solange zusätzlichen Verkehr anziehen, bis wieder heftiger Stau auf den Kreisstraßen und Gemeindestraßen in Hemmingen herrscht.
- Wozu müssen jetzt noch weitere Entlastungsstraßen vorgesehen werden, obwohl doch die B3neu angeblich bereits „die großartige Entlastungsstraße für Hemmingen“ sein soll?
- Werden keine Zubringer- und Entlastungsstraßen in Hemmingen gebaut, dann entstehen auch keine Kosten für Hemmingen für diese zuführenden Straßen zu der von Bund und Land geplanten und gebauten B3neu.
- Dann entsteht keine mit dem Bau solcher Entlastungsstraßen verbundene Erhöhung der Unfallgefahr insbesondere für Radfahrer und Fußgänger wegen dieses Straßenneubaus des Bundes und des Landes und keine zusätzliche Verlärmung Hemminger Wohngebiete.
- Heftigen Stau wird es in Hemmingen ab der Eröffnung der B3neu sowieso geben, wozu soll Hemmingen dann noch Geld ausgeben, das im Haushalt nicht vorhanden ist?

Mit freundlichen Grüßen



Schleichverkehr über Deveser Straße von Devese nach Döhren und weiter zum Messeschnellweg

Einen Vorgeschmack auf die zu erwartenden chaotischen Verkehrszustände bei Wiederöffnung der Deveser Straße und einer Südschnellweg-Vollsperrung hatten wir Anwohner der Deveser Straße bereits während der fünfmonatigen Sperrung der K221 (Weetzer Landstraße) im ersten Halbjahr 2017: Morgens reichte der Rückstau auf der Deveser Straße von der B3 aus dem Ort heraus, manchmal sogar bis zum Stadtweg. Bei der Sperrung der K221 suchten ca. 10 000 Autos nach Ausweichmöglichkeiten, bei der Vollsperrung des Südschnellwegs werden es fünfmal so viele sein (knapp 50 000).

Ich bitte Sie, dieses Problem der Ersatzstraßen (Schleichwege) bei Vollsperrung des Südschnellwegs im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 für Hemmingen zu behandeln und dabei insbesondere auch den Schleichverkehr über eine womöglich wiedergeöffnete Deveser Straße sehr kritisch zu betrachten.

Mit freundlichen Grüßen

Hemmingen, 05.01.2018

Stadt Hemmingen
30966 Hemmingen

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 vom Oktober 2017
Öffentliche Auslegungsfrist des Entwurfs VEP 2030: 07.12.2017 bis 08.01.2018
Keine weiteren Entlastungsstraßen für die Entlastungsstraße B3neu

Sehr geehrte Damen und Herren,

im „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ (Entwurf vom Oktober 2017, SHP Ingenieure Projekt Nr. 1563) werden ab Seite 29 im Kapitel „6.1 Maßnahmenentwicklung Kraftfahrzeugverkehr“ verschiedene Erschließungs- und Anbindungsszenarien einiger Gemeindestraßen der Stadt Hemmingen unter dem Aspekt der Funktionalität als Zubringerfunktion zur B3neu betrachtet. Es werden beispielsweise als mögliche Zubringerstraßen genannt:

- VEP 2030 Seite 17 und 34: Alfred-Bentz-Straße verlängern zur Göttinger Landstraße in zwei Varianten: entweder sie allein oder mittels einer weiteren Straße mit direktem Anschluss an den östlichen Kreisel der B3neu
- VEP Seite 31: Deveser Straße zur Entlastung der Weetzener Landstraße K 221 (in zwei Varianten)
- VEP Seite 38: Bockstraße (in drei Varianten)

Die Ursache dieser Verkehrsprobleme ist die B3neu, da sie weiteren Verkehr anziehen wird. Im VEP 2030 heißt es im Kapitel „6.1.6 Leistungsfähigkeit des Straßennetzes“ auf Seite 40: „Durch die neue Ortsumgehung B3 neu wird sich der Verkehr eher in Ost-West-Richtung verlagern.“

Die B3neu wird als sogenannte Umgehungsstraße solange zusätzlichen Verkehr anziehen, bis heftiger Stau in Hemmingen herrscht. Je mehr sogenannte Zubringer- und „Entlastungsstraßen“ in Hemmingen gebaut werden, umso mehr Verkehr wird durch die B3neu angezogen, so dass immer wieder Stau entstehen wird, und dann auch noch zusätzlich in diesen Entlastungsstraßen. Der Kampf gegen die Stauverursachung durch die B3neu ist für Hemmingen aussichtslos.

Daher sollten überhaupt keine Entlastungsstraßen für die B3neu vorgesehen werden, denn diese ist doch angeblich selbst die perfekte Entlastungsstraße. Das erspart der Stadt Hemmingen Baukosten, die Erhöhung der Unfallgefahr bei Radfahrern und Fußgängern in Hemminger Wohngebietsstraßen sowie die zusätzliche Verlärmung der Gebäude in diesen Straßen.

Ich bitte Sie, im Entwurf des Hemminger Verkehrsentwicklungsplans 2030 zu behandeln:

- Prüfen Sie diese Problematik weiterer zuführender Straßen zur B3neu und besonders ihre Sinnhaftigkeit für Hemmingen. Die überdimensionierte B3neu wird auf jeden Fall solange zusätzlichen Verkehr anziehen, bis wieder heftiger Stau auf den Kreisstraßen und Gemeindestraßen in Hemmingen herrscht.
- Wozu müssen jetzt noch weitere Entlastungsstraßen vorgesehen werden, obwohl doch die B3neu angeblich bereits „die großartige Entlastungsstraße für Hemmingen“ sein soll?
- Werden keine Zubringer- und Entlastungsstraßen in Hemmingen gebaut, dann entstehen auch keine Kosten für Hemmingen für diese zuführenden Straßen zu der von Bund und Land geplanten und gebauten B3neu.
- Dann entsteht keine mit dem Bau solcher Entlastungsstraßen verbundene Erhöhung der Unfallgefahr insbesondere für Radfahrer und Fußgänger wegen dieses Straßenneubaus des Bundes und des Landes und keine zusätzliche Verlärmung Hemminger Wohngebiete.
- Heftigen Stau wird es in Hemmingen ab der Eröffnung der B3neu sowieso geben, wozu soll Hemmingen dann noch Geld ausgeben, das im Haushalt nicht vorhanden ist?

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Hemmingen
30966 Hemmingen

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 vom Oktober 2017
Öffentliche Auslegungsfrist des Entwurfs VEP 2030: 07.12.2017 bis 08.01.2018
Vermeidung weiterer 1500 Fahrzeuge auf der Weetzener Landstraße zukünftig

Sehr geehrte Damen und Herren,

im „Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen“ (Entwurf vom Oktober 2017, SHP Ingenieure Projekt Nr. 1563) werden ab Seite 29 im Kapitel „6.1 Maßnahmenentwicklung Kraftfahrzeugverkehr“ verschiedene Erschließungs- und Anbindungsszenarien einiger Gemeindestraßen der Stadt Hemmingen unter dem Aspekt der Funktionalität als Zubringerfunktion zur B3neu betrachtet.

Mit der B3neu Hemmingen erfüllen sich der Bund und das Land Niedersachsen einen Wunsch, der im Planfeststellungsbeschluss der B3neu in der Beschreibung der geplanten Baumaßnahme deutlich formuliert ist (hier etwas einfacher lesbar wiedergegeben):

- auf Seite 32 im letzten Absatz: „Die OU Hemmingen wird vorwiegend den weiträumigen Verkehr Südniedersachsens (Alfeld, Einbeck, Elze, Gronau, Holzminden, Höxter) an die Landeshauptstadt Hannover und an das dortige Autobahnnetz anbinden.“
- und auf Seite 70: „Ziel der Verlegung der B3 ist ...eine zügige Verbindung auf regionaler Ebene.“

Ferner heißt es im PFB der B3neu auf Seite 32: „...durch den Bau der B3-neu wird die Belastung in Devese auf der K221 um ca. 1500 Kfz. pro Tag zunehmen.“

Der Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen sagt dazu im Kapitel „5.3 Veränderungen im Straßennetz“ des VEP 2030 auf Seite 17: „Durch die Lage der Anschlussstellen der B3neu ergeben sich Mehrbelastungen im Zuge der zuführenden Straßen. Dies gilt insbesondere für die Weetzener Landstraße, die bereits heute an der Grenze der verkehrlichen Leistungsfähigkeit liegt.“

Bund und Land, die die Kosten für diese Zubringerstraßen zu ihrem B3-Neubau tragen müssten, versuchen jetzt, diese Kosten der Stadt Hemmingen aufzunötigen, um die erhöhte Verkehrsbelastung durch die B3neu wieder auszugleichen.

Es ist Aufgabe des Bundes und des Landes Niedersachsen, sogenannte Zubringer- und Entlastungsstraßen vollständig zu bezahlen, wenn nachgewiesenermaßen deren Wunschprojekt B3neu Hemmingen mit Mehrverkehr fluten wird und dadurch Staus erzeugen wird.

Ebenfalls ist es Aufgabe des Bundes und des Landes Niedersachsen, diese Zubringer- und Entlastungsstraßen dann so zu gestalten, dass Fußgänger und Radfahrer nicht durch den durch die B3neu hervorgerufenen Mehrverkehr auf diesen Straßen gefährdet werden. – Welche Einstellung die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu der Verkehrssicherheit in Hemmingen hat, hat sie gerade vor wenigen Monaten eindrucksvoll gezeigt: Auf der Südseite der neu gebauten Brücke mit zwei Kreiseln am Deveser Kreuz hat sie ausdrücklich keine Veranlassung gesehen, auch nur die geringste Absturzsicherung (Leitplanke) zu installieren, um das Herunterstürzen der Verkehrsteilnehmer von ihrem neuen Bauwerk bei Glatteis oder Unfällen zu verhindern.

Der Bund „schwimmt im Geld“ für den Straßenneubau, allein 2014 und 2015 hat er ca. 100 Neubaumaßnahmen begonnen, wie auch die B3neu Hemmingen. Wieso sollen dann wir von diesem Mehrverkehr geschädigten Hemminger in unserer Finanznot auch noch die Maßnahmen für die Minderung der durch die B3neu hervorgerufenen Probleme bezahlen? Stau werden wir wegen der B3neu mit oder ohne Zubringerstraßen haben.

Daher bitte ich Sie, im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 für Hemmingen im Kapitel „6.1 Maßnahmenentwicklung Kraftfahrzeugverkehr“ als weitere mögliche Maßnahme aufzunehmen:

- Weitere 1500 Fahrzeuge pro Tag zukünftig auf der heute ohnehin schon stauträchtigen K221 (Weetzener Landstraße) können vermieden werden durch Rückbau und Abriss der B3neu – Lieber ein Ende mit Schrecken, als ein Schrecken ohne Ende. Dadurch werden sowohl die Kosten für Hemmingen für irgendwelche zuführende Straßen zur B3neu vermieden als auch die damit verbundene Erhöhung der Unfallgefahr insbesondere für Radfahrer und Fußgänger sowie die zusätzliche Verlärmung Hemminger Wohngebietsstraßen.

Mit freundlichen Grüßen

Gedanken zur Stadtentwicklung Hemmingen / Region Hannover (Zukunftsplanung)

Ehemalige Mitglieder des Seniorenbeirats beschäftigten sich mit dem Stadtentwicklungsplan ISEK 2015, dem Gutachten zum Deichbau und dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 der SHP-Ingenieure, die den Verkehrsfluss nach dem Bau der neuen B3 abschätzen sollen.

Da die Abteilung „ Stadtplanung“ der Stadt Hemmingen einen Stadtentwicklungsplan ISEK 2025 für die 7 Ortsteile entwickelt hat, der durch Anregungen der Bürgern ergänzt und von den Bürgern diskutiert werden soll, haben die Unterzeichner hierzu die folgenden Ideen entwickelt :

Unsere Analyse ergab, dass im Verkehrsgutachten Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, besonders von Ost nach West, nicht ausreichend erörtert wurden und weiterhin, dass eine Zusammenfassung unterschiedlicher Bereiche wie Deich- und Straßenbau sinnvoll wäre.

Die Stadt Hemmingen ist 1974 aus den 7 Dörfern Hemmingen, Devese, Hiddestorf, Oldendorf, Arnum, Wilkenburg und Harkenbleck am süd-westlichen Stadtrand von Hannover entstanden. Eine einheitliche Planung fehlte bisher. So ist die Entwicklung nicht abgeschlossen wie dies u.a. die Planung neuer Verkehrsanlagen und Siedlungsgebiete zeigt . Sinnvolle Entwicklungsmöglichkeiten der nächsten Jahrzehnte dürfen nicht unmöglich gemacht werden.

Die Festpunkte sind :

1. Die Leine und ihr Hochwasserabfluß – und Hochwasserüberschwemmungsgebiet am östlichen Rand des Hemminger Stadtgebietes (Süd – Nordrichtung).
2. Fernverkehr auf der B 3 neu (Trasse Nord/Süd)
3. Ziel- und Quellverkehr vom Deister und dem Cahlenberger Land in den Süden und Osten des Planungsraumes. (Ost-Westrichtung)

Hieraus ergibt sich langfristig zwingend

1. eine gemeinsame Planung des überörtlichen Straßennetzes im Süden der Stadt Hannover und der Städte Hemmingen und Laatzen / Pattensen und
2. eine damit abgestimmte Planung mit dem Hochwasserschutz im Leinetal
3. Die Überlegungen einer Ostumgehung von Hemmingen-Dorf und Wilkenburg sowie eine Südumgehung von Arnum sind aufzunehmen. Am Beispiel „Nordumgehung Pattensen“ zeigt sich wie ein Ortszentrum entlastet und entwickelt werden kann.
4. Die Möglichkeiten einer Kombination von Deichbau und Verkehrswegen (eine Straße kann gleichzeitig dem Hochwasserschutz dienen) sind zu verfolgen.

Die Verfasser haben sich deshalb Gedanken gemacht wie man den Deichbau zusätzlich zur Lösung der Verkehrsprobleme in Ost-West-Richtung nutzen kann. (siehe Zeichnungen mit Erläuterungen im Anhang)

Sie schlagen vor, wie in Holland und vielfach auch in Norddeutschland Straßen **als** Deiche und Straßen **auf** Deichen auszuführen sowie die Deiche für eine Ost-Umgehung zu nutzen. Der Deich müsste in diesem Falle an einigen Stellen mehr nach Osten verschoben werden und verläuft dann an der Stadtgrenzen von Hemmingen. Dies hat den Vorteil dass sich hieraus eine Ortsumgehung von Hemmingen ergibt, an die sich eine Südumgehung anschließt, die dann hinter Hiddestorf endet.

Dies Konzept hat den Vorteil, dass der Verkehr auf der alten B3 und der Querverkehr auf der L389 und der K221 in Hemmingen stark abnimmt. Insbesondere die Ortszentren Westerfeld, Altes Dorf, Wilkenburg, Arnum Ohlendorf und Hiddestorf würden hiervon profitieren.

Langfristig könnten so die Ortsteile weitgehend ohne Durchgangsverkehr enger miteinander zusammenwachsen.

Natürlich ist jeder Deich- und Straßenneubau mit Eingriffen in die Natur verbunden so dass insbesondere das Naherholungsgebiet zwischen dem Alten Dorf und Wilkenburg durch die geplante Linienführung betroffen wären.

Hier gilt es die Vor- und Nachteile im Rahmen der ISEK 2025 zu untersuchen und die Meinung der Bewohner zu erfragen.

Die Änderungen würden den Ortsteilen die folgenden Vorteile bieten:

1. Westerfeld:

Option: Die Verlängerung des Klewertweges zu alten B3 würde den Verkehr auf der Berliner Str. reduzieren und den Anwohnern einen direkten Weg nach Hannover eröffnen. Die Linienführung eines Deichs parallel zum Klewertweg und der Berliner Str. ist möglich, da entweder die Straßen nur geringfügig erhöht oder ein niedriger Wall (Erdwall oder Betonriegel) parallel zu den Straßen errichtet werden müssten.

2. Altes Dorf:

Das Alte Dorf wird von vielen Autofahrern, die auf Nebenwegen nach Hannover wollen, durchquert. Eine im Osten gelegene Umgehungsstraße, die als Deich ausgeführt würde, würde den Verkehr im Dorf stark reduzieren.

3. Wilkenburg:

Eine Verlagerung der L389 durch eine Ostumgehung würde den Ort stark entlasten

4. Arnum:

Die Verlagerung der B3 und der L 389 durch eine Ostumgehung würde den Ortskern stark entlasten, so dass man den Ortskern verkehrsberuhigt neu planen kann.

5. Hiddestorf:

Die L389 schlängelt sich unübersichtlich mitten durch den Ort. Begegnen sich 2 LKW weichen diese auch auf den Bürgersteig aus. Bewohner bemängeln, dass sich Autofahrer häufig nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Es fehlen Zebrastreifen im Ort. Eine Verlegung der L389 nach Süden durch eine Südumgehung würde den Verkehr stark reduzieren.

Dieser Vorschlag soll als Anregung für die langfristige Planung ISEK2025 und Diskussion der Bürger und des Rates dienen.

Hemmingen, 11.12.2017

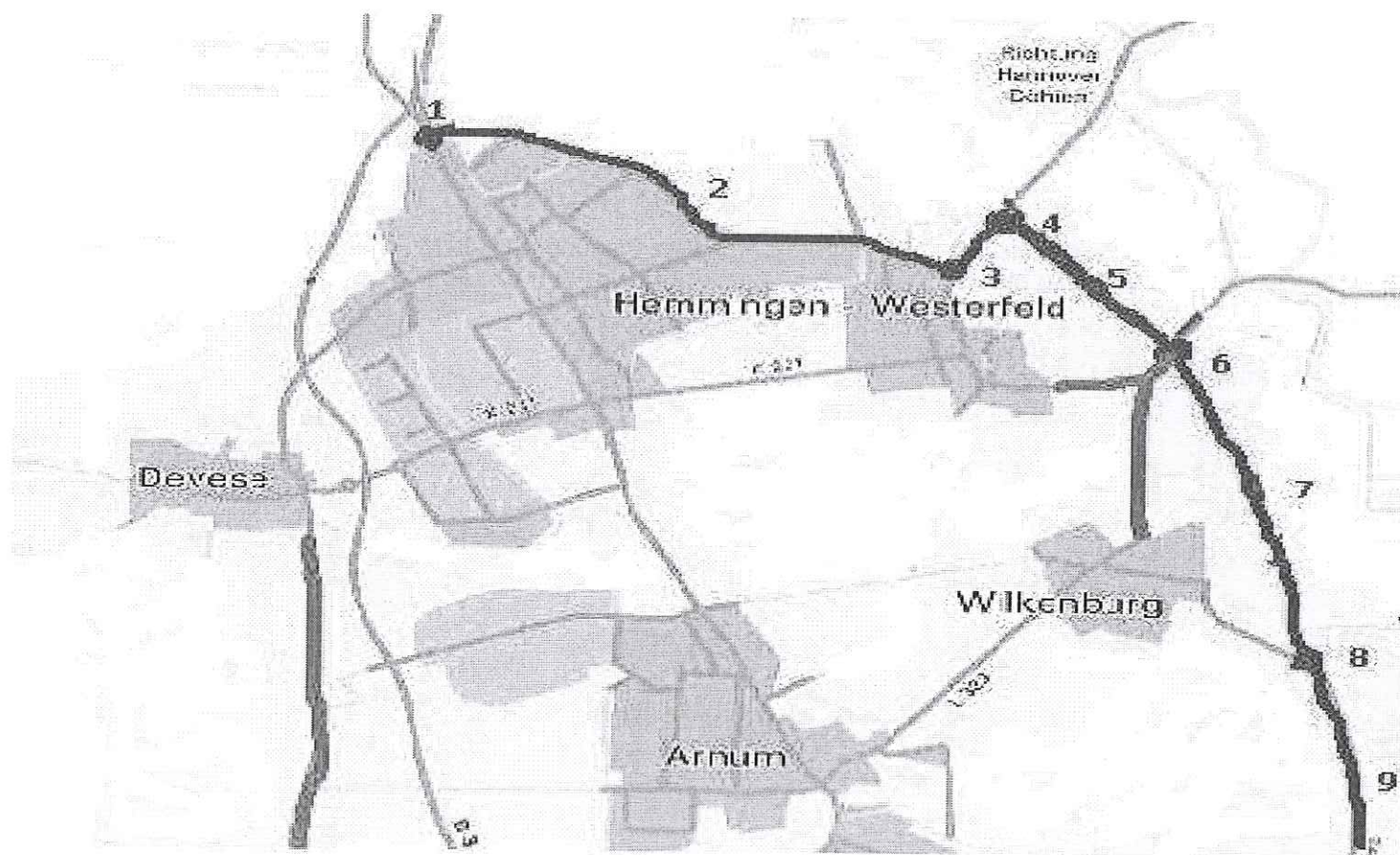
Anlagen: Erläuterungen und Bilder des Deichverlaufs mit Ost-Süd-Umgehung

Erläuterungen:

Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf die rote Linie mit den Punkten 1 bis 9 in der folgenden Zeichnung:

1. **Optional** wird die Straße Klewertweg bis zur alten B3 verlängert
2. Die Linienführung eines Deichs parallel zum Klewertweg und der Berliner Str. ist möglich, da entweder die Straßen nur geringfügig erhöht oder ein niedriger Deich (Erdwall oder Betonriegel) parallel zu den Straßen errichtet werden müssten.
3. die Berliner Straße mündet in einem Kreisell, der entweder in das Alte Dorf oder nach Hannover-Döhren auf die K20 führt Die Linienführung eines Deichs parallel zur K20 in Richtung Döhren ist möglich, da ein Deich parallel zur K20 aufgeschüttet werden kann.
4. ein weiterer Kreisell, der auf dem Deich anzulegen ist, wird dann in Höhe des heutigen Parkplatzes an der K20 errichtet. Von dort wird dann der Verkehr entweder auf die K20 oder auf der neu zu planenden Deichtrasse als Ostumgehung weitergeführt
5. die Deichtrasse verbindet als Umgehungsstraße die K20 mit der L389 und mündet in einem Kreisell
6. der Kreisell, der auf dem Deich anzulegen ist, verbindet die L389 und die K221 mit der neuen Umgehungsstraße
7. die Deichtrasse wird weiter als Umgehungsstraße um Wilkenburg herumgeführt
8. die Umgehungsstraße mündet auf der K222 in einem Kreisell
9. die Umgehungsstraße wird auf der alten K222 bis zu einem Kreisell ca 500m vor Harkenbleck geführt.

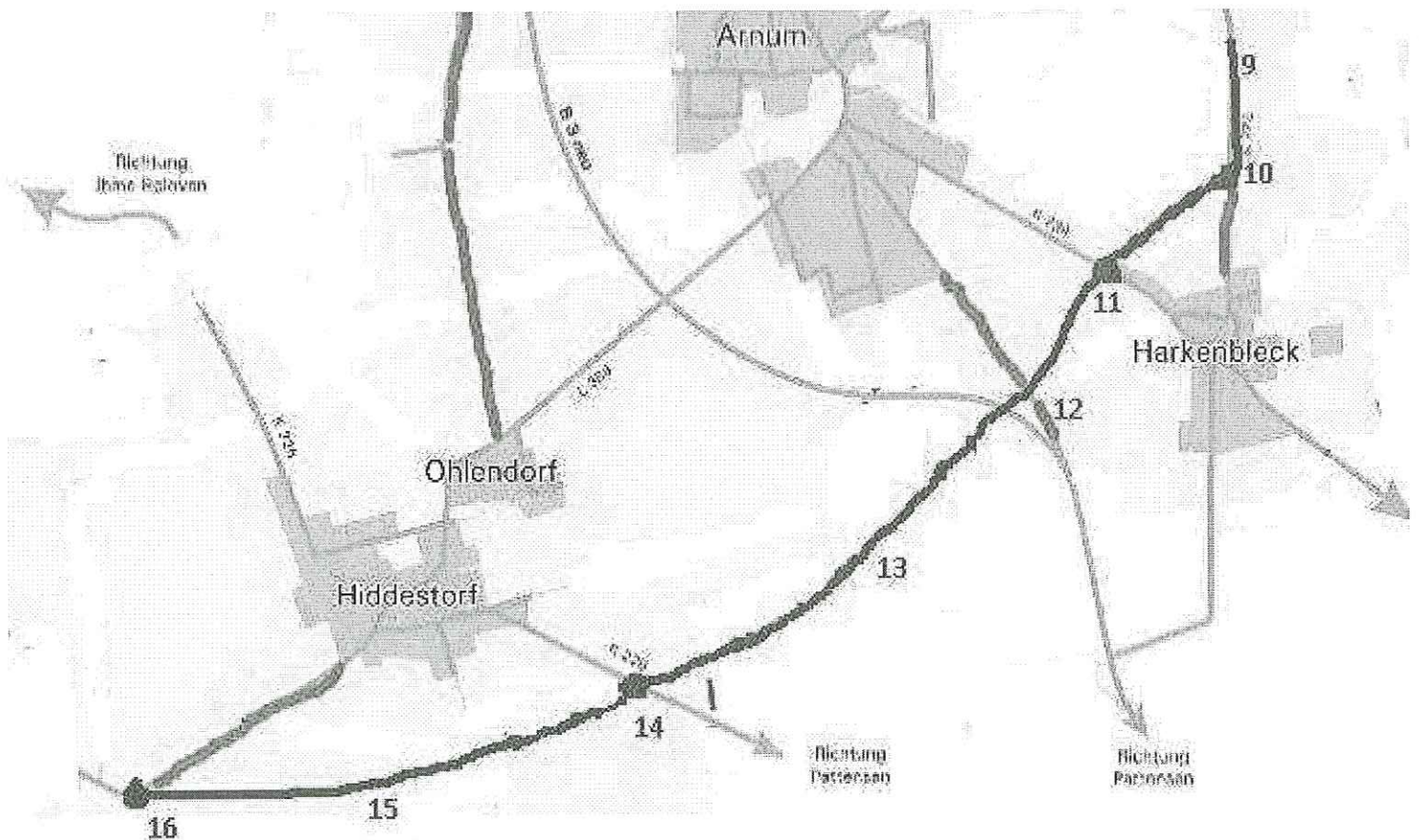
Die blau gekennzeichneten Straßen können entfallen bzw. nur noch für Freizeit, Landwirtschaft und öffentliche Einrichtungen (Busse, Feuerwehr) genutzt werden, so wie das bereits für die Verbindung Devese / Ohlendorf vorgesehen ist.



Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf die rote Linie mit den Punkten 10 bis 16 in der folgenden Zeichnung:

10. der Kreislauf führt nach Harkenbleck und weiter auf die Südumgehung in Richtung B3 neu/ B3 alt
11. die Südumgehung kreuzt den Harkenblecker Weg und geht dann von diesem Kreislauf bis zur Anschlussstelle der alten B3 auf die neue B3
12. die bereits geplante Anschlussstelle sollte für die Südumgehung erweitert werden (Kreislauf oder Signalanlage)
13. die Südumgehung wird dann von der neuen B3 bis zu einem Kreislauf an der K226 weitergeführt. Die Südumgehung wird dann als neue L389 ausgeführt, so dass dann die alte L389 nur noch innerörtlich für Anlieger nutzbar ist
14. der Kreislauf verbindet die K226 und die neue Südumgehung
15. die Südumgehung führt südlich um Hiddestorf und Ohlendorf herum.
16. der Kreislauf in Höhe der heutigen Kreuzung (Lüdersen, Linderte und Hiddestorf) verbindet die L389 mit der Südumgehung.

Die blau gekennzeichneten Straßen können entfallen bzw. nur noch für Freizeit, Landwirtschaft und öffentliche Einrichtungen (Busse, Feuerwehr) genutzt werden, so wie das bereits für die Verbindung Devese / Ohlendorf vorgesehen ist.



C) Verkehrsführung:

1. In den Frühstunden und in den in der Zeit zwischen 15 Uhr bis 18 Uhr ist ein starker Querverkehr zwischen Ronnenberg über Devese und Hemmingen zu beobachten. So wird sich ohne Signalanlagen bedingt durch den Vorrang im Kreisverkehr für z.B. aus Hemmingen kommenden Fahrzeugen ein Stau auf der neuen B3 für Fahrzeuge, die aus Hannover kommend nach Hemmingen abbiegen wollen, bilden.

2. Weiterhin ist bedingt durch den Zufluss von Fahrzeugen von der neuen B3 sowie durch die Linksabbieger von der Weetzener Landstr. in die Heinrich-Hertz-Str mit einer Verstopfung der Weetzener Landstraße zwischen dem Real Markt und der alten B3 zu rechnen. Hier wäre es sinnvoll, wenn von der Marie-Curie-Str zur Max-von Laue-Straße eine Verbindung geschaffen wird, so dass dann die beiden Gewerbegebiete über eine zweite Straße erreichen kann. Der Linksabbieger in der Weetzener Landstraße kann dann entfallen.

Wir bitten um Auskunft, ob die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Gedanken zur Stadtentwicklung Hemmingen / Region Hannover (Zukunftsplanung)

Ehemalige Mitglieder des Seniorenbeirats beschäftigten sich mit dem Stadtentwicklungsplan ISEK 2015, dem Gutachten zum Deichbau und dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 der SHP-Ingenieure, die den Verkehrsfluss nach dem Bau der neuen B3 abschätzen sollen.

Da die Abteilung „Stadtplanung“ der Stadt Hemmingen einen Stadtentwicklungsplan ISEK 2025 für die 7 Ortsteile entwickelt hat, der durch Anregungen der Bürgern ergänzt und von den Bürgern diskutiert werden soll, haben die Unterzeichner hierzu die folgenden Ideen entwickelt :

Unsere Analyse ergab, dass im Verkehrsgutachten Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, besonders von Ost nach West, nicht ausreichend erörtert wurden und weiterhin, dass eine Zusammenfassung unterschiedlicher Bereiche wie Deich- und Straßenbau sinnvoll wäre.

Die Stadt Hemmingen ist 1974 aus den 7 Dörfern Hemmingen, Devese, Hiddestorf, Oldendorf, Arnum, Wilkenburg und Harkenbleck am süd-westlichen Stadtrand von Hannover entstanden. Eine einheitliche Planung fehlte bisher. So ist die Entwicklung nicht abgeschlossen wie dies u.a. die Planung neuer Verkehrsanlagen und Siedlungsgebiete zeigt . Sinnvolle Entwicklungsmöglichkeiten der nächsten Jahrzehnte dürfen nicht unmöglich gemacht werden.

Die Festpunkte sind :

1. Die Leine und ihr Hochwasserabfluß – und Hochwasserüberschwemmungsgebiet am östlichen Rand des Hemminger Stadtgebietes (Süd – Nordrichtung).
2. Fernverkehr auf der B 3 neu (Trasse Nord/Süd)
3. Ziel- und Quellverkehr vom Deister und dem Cahlenberger Land in den Süden und Osten des Planungsraumes. (Ost-Westrichtung)

Hieraus ergibt sich langfristig zwingend

1. eine gemeinsame Planung des überörtlichen Straßennetzes im Süden der Stadt Hannover und der Städte Hemmingen und Laatzen / Pattensen und
2. eine damit abgestimmte Planung mit dem Hochwasserschutz im Leinetal
3. Die Überlegungen einer Ostumgehung von Hemmingen-Dorf und Wilkenburg sowie eine Südumgehung von Arnum sind aufzunehmen. Am Beispiel „Nordumgehung Pattensen“ zeigt sich wie ein Ortszentrum entlastet und entwickelt werden kann.
4. Die Möglichkeiten einer Kombination von Deichbau und Verkehrswegen (eine Straße kann gleichzeitig dem Hochwasserschutz dienen) sind zu verfolgen.

Die Verfasser haben sich deshalb Gedanken gemacht wie man den Deichbau zusätzlich zur Lösung der Verkehrsprobleme in Ost-West-Richtung nutzen kann. (siehe Zeichnungen mit Erläuterungen im Anhang)

Sie schlagen vor, wie in Holland und vielfach auch in Norddeutschland Straßen **als** Deiche und Straßen **auf** Deichen auszuführen sowie die Deiche für eine Ost-Umgehung zu nutzen. Der Deich müsste in diesem Falle an einigen Stellen mehr nach Osten verschoben werden und verläuft dann an der Stadtgrenzen von Hemmingen. Dies hat den Vorteil dass sich hieraus eine Ortsumgehung von Hemmingen ergibt, an die sich eine Südumgehung anschließt, die dann hinter Hiddestorf endet.

Dies Konzept hat den Vorteil, dass der Verkehr auf der alten B3 und der Querverkehr auf der L389 und der K221 in Hemmingen stark abnimmt. Insbesondere die Ortszentren Westerfeld, Altes Dorf, Wilkenburg, Arnum Ohlendorf und Hiddestorf würden hiervon profitieren.

Langfristig könnten so die Ortsteile weitgehend ohne Durchgangsverkehr enger miteinander zusammenwachsen.

Natürlich ist jeder Deich- und Straßenneubau mit Eingriffen in die Natur verbunden so dass insbesondere das Naherholungsgebiet zwischen dem Alten Dorf und Wilkenburg durch die geplante Linienführung betroffen wären.

Hier gilt es die Vor- und Nachteile im Rahmen der ISEK 2025 zu untersuchen und die Meinung der Bewohner zu erfragen.

Die Änderungen würden den Ortsteilen die folgenden Vorteile bieten:

1. Westerfeld:

Option: Die Verlängerung des Klewertweges zu alten B3 würde den Verkehr auf der Berliner Str. reduzieren und den Anwohnern einen direkten Weg nach Hannover eröffnen. Die Linienführung eines Deichs parallel zum Klewertweg und der Berliner Str. ist möglich, da entweder die Straßen nur geringfügig erhöht oder ein niedriger Wall (Erdwall oder Betonriegel) parallel zu den Straßen errichtet werden müssten.

2. Altes Dorf:

Das Alte Dorf wird von vielen Autofahrern, die auf Nebenwegen nach Hannover wollen, durchquert. Eine im Osten gelegene Umgehungsstraße, die als Deich ausgeführt würde, würde den Verkehr im Dorf stark reduzieren.

3. Wilkenburg:

Eine Verlagerung der L389 durch eine Ostumgehung würde den Ort stark entlasten

4. Arnum:

Die Verlagerung der B3 und der L 389 durch eine Ostumgehung würde den Ortskern stark entlasten, so dass man den Ortskern verkehrsberuhigt neu planen kann.

5. Hiddestorf:

Die L389 schlängelt sich unübersichtlich mitten durch den Ort. Begegnen sich 2 LKW weichen diese auch auf den Bürgersteig aus. Bewohner bemängeln, dass sich Autofahrer häufig nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Es fehlen Zebrastreifen im Ort. Eine Verlegung der L389 nach Süden durch eine Südumgehung würde den Verkehr stark reduzieren.

Dieser Vorschlag soll als Anregung für die langfristige Planung ISEK2025 und Diskussion der Bürger und des Rates dienen.

Hemmingen, 11.12.2017

Dipl.-Ing. Jürgen Hulsch, Mergenthaler Str. 3, 30880 Laatzen, jhulsch@t-online.de

Dipl.-Ing. Rüdiger Kaminski, Schmedesstr. 21a, 30966 Hemmingen, ruedigerkaminski@yahoo.de

Karl- Heinz Sendrowski, Hauptstr. 51, 30966 Hemmingen-Hiddestorf, k-h.sendrowski@htp-tel.de

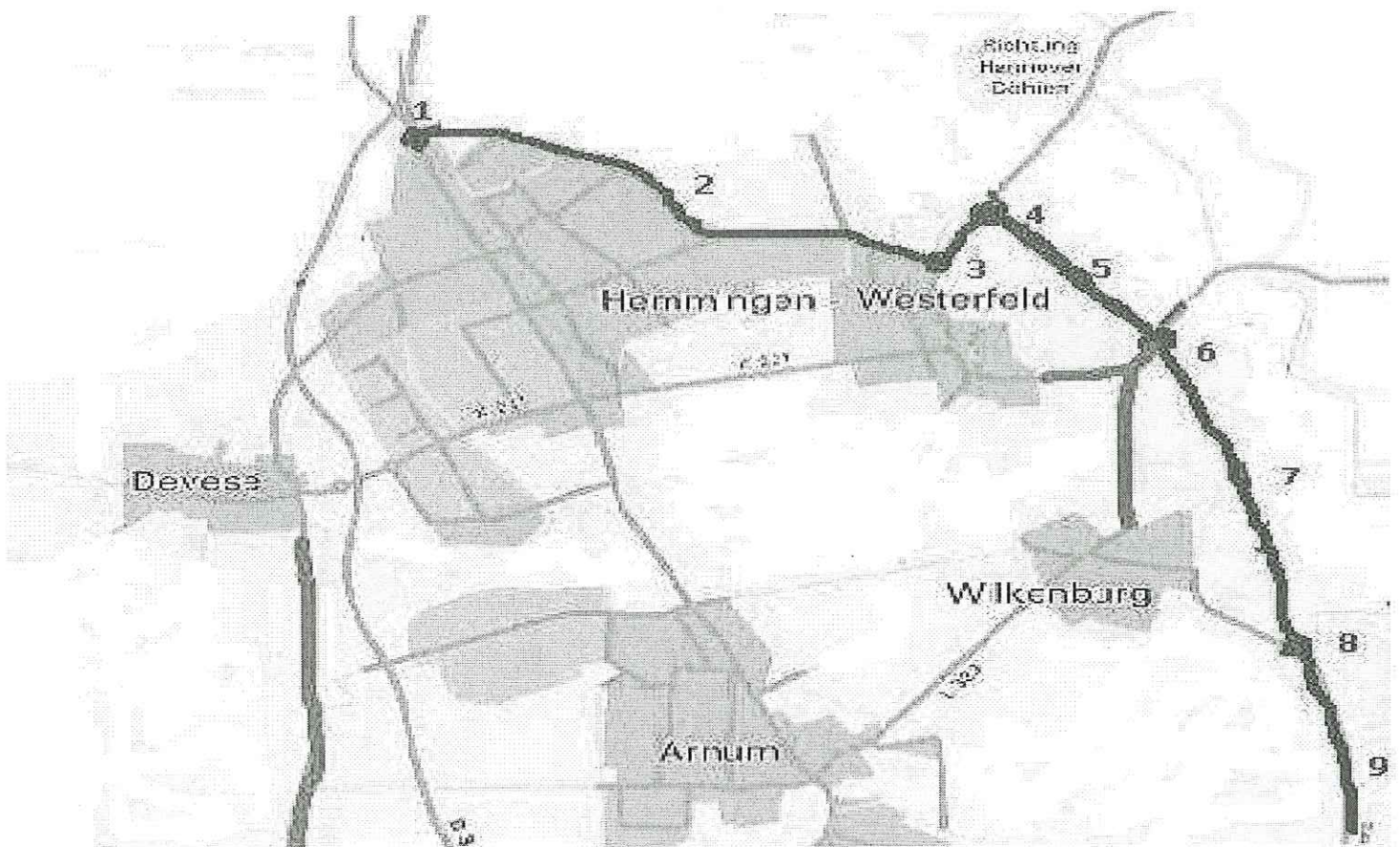
Anlagen: Erläuterungen und Bilder des Deichverlaufs mit Ost-Süd-Umgehung

Erläuterungen:

Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf die rote Linie mit den Punkten 1 bis 9 in der folgenden Zeichnung:

1. **Optional** wird die Straße Klewertweg bis zur alten B3 verlängert
2. Die Linienführung eines Deichs parallel zum Klewertweg und der Berliner Str. ist möglich, da entweder die Straßen nur geringfügig erhöht oder ein niedriger Deich (Erdwall oder Betonriegel) parallel zu den Straßen errichtet werden müssten.
3. die Berliner Straße mündet in einem Kreisel, der entweder in das Alte Dorf oder nach Hannover-Döhren auf die K20 führt. Die Linienführung eines Deichs parallel zur K20 in Richtung Döhren ist möglich, da ein Deich parallel zur K20 aufgeschüttet werden kann.
4. ein weiterer Kreisel, der auf dem Deich anzulegen ist, wird dann in Höhe des heutigen Parkplatzes an der K20 errichtet. Von dort wird dann der Verkehr entweder auf die K20 oder auf der neu zu planenden Deichtrasse als Ostumgehung weitergeführt
5. die Deichtrasse verbindet als Umgehungsstraße die K20 mit der L389 und mündet in einem Kreisel
6. der Kreisel, der auf dem Deich anzulegen ist, verbindet die L389 und die K221 mit der neuen Umgehungsstraße
7. die Deichtrasse wird weiter als Umgehungsstraße um Wilkenburg herumgeführt
8. die Umgehungsstraße mündet auf der K222 in einem Kreisel
9. die Umgehungsstraße wird auf der alten K222 bis zu einem Kreisel ca 500m vor Harkenbleck geführt.

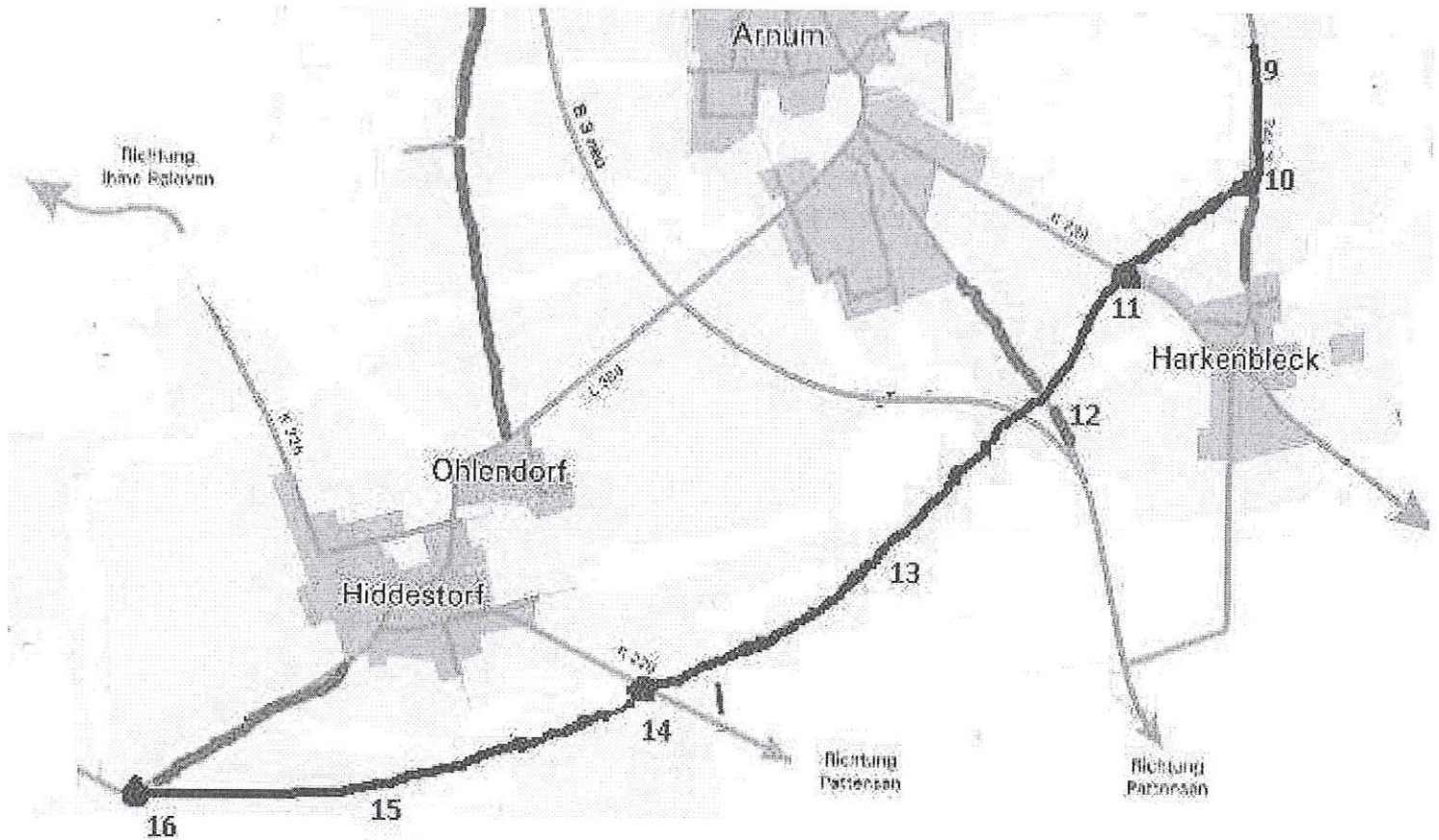
Die blau gekennzeichneten Straßen können entfallen bzw. nur noch für Freizeit, Landwirtschaft und öffentliche Einrichtungen (Busse, Feuerwehr) genutzt werden, so wie das bereits für die Verbindung Devese / Ohlendorf vorgesehen ist.



Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf die rote Linie mit den Punkten 10 bis 16 in der folgenden Zeichnung:

10. der Kreisverkehr führt nach Harkenbleck und weiter auf die Südumgehung in Richtung B3 neu/ B3 alt
11. die Südumgehung kreuzt den Harkenblecker Weg und geht dann von diesem Kreisverkehr bis zur Anschlussstelle der alten B3 auf die neue B3
12. die bereits geplante Anschlussstelle sollte für die Südumgehung erweitert werden (Kreisverkehr oder Signalanlage)
13. die Südumgehung wird dann von der neuen B3 bis zu einem Kreisverkehr an der K226 weitergeführt. Die Südumgehung wird dann als neue L389 ausgeführt, so dass dann die alte L389 nur noch innerörtlich für Anlieger nutzbar ist
14. der Kreisverkehr verbindet die K226 und die neue Südumgehung
15. die Südumgehung führt südlich um Hiddestorf und Ohlendorf herum.
16. der Kreisverkehr in Höhe der heutigen Kreuzung (Lüdersen, Linderte und Hiddestorf) verbindet die L389 mit der Südumgehung.

Die blau gekennzeichneten Straßen können entfallen bzw. nur noch für Freizeit, Landwirtschaft und öffentliche Einrichtungen (Busse, Feuerwehr) genutzt werden, so wie das bereits für die Verbindung Devese / Ohlendorf vorgesehen ist.



Stellungnahme VEP Hemmingen 2030

Die Stellungnahme beruht z.T. auf Diskussionen und Abstimmungen in der Initiative „Verkehrsberuhigung Deveser Straße“ (ein Zusammenschluss von Anwohnern an und im Umfeld der Deveser Straße).

- Zur Verkehrszählung Kfz (VEP, Seite 10 f.)

Für die Deveser Straße wurde eine Verkehrszählung von 15 bis 19 Uhr durchgeführt. Für andere stark belastete Bereiche (Weetzener Landstraße und drei Knotenbereiche) fand eine ganztägige Zählung statt.

Bei der Deveser Straße handelt es sich zurzeit um eine Ortseingangsstraße mit Verbindungsfunktion (Hauptverkehrsstraße) aus dem Umland nach Hannover (regionale, zwischenörtliche Bedeutung) und an den Rathausplatz mit städtischem Umfeld. Hierdurch besteht eine relativ hohe Verkehrsbelastung besonders morgens und nachmittags mit z.T. hohen Fahrgeschwindigkeiten. Dem steht eine geringe Ausbaubreite im Ort und eine Verengung des gemeinsamen Fuß- und Radweges auf der Nordseite durch parkende Fahrzeuge gegenüber mit der Konsequenz von Verkehrsgefährdungen von Fußgängern und Radfahrern (hierbei besonders für Radfahrer, die zulässigerweise die Straße benutzen).

Zu fragen ist, warum nicht ergänzend zumindest in den Nachmittagsstunden für die Deveser Straße eine Verkehrszählung stattgefunden hat?

- Zur Verkehrsprognose für die Deveser Straße (VEP Pkt. 6.1.2 und Seite 31 – 34)

Prognostiziert wird, dass eine zukünftige Nutzung bei „Offenlassen“ der Deveser Straße für den Kfz-Verkehr im wesentlichen als Verbindung zwischen Devese und Rathausplatz (örtliche Verkehrsbeziehungen) mit 700 Kfz/24 h besteht.

Zum einen stellt sich die Frage nach Zusammensetzung der 700 Kfz?

Und zum anderen besteht nach unserer Auffassung die Gefahr des Schleichverkehrs bzw. Nutzung von Deveser Straße und Göttinger Landstraße (ehemalige B 3 mit Stadtbahn) als Ausweichstrecke für Kfz aus dem Umland nach Hannover/Ricklingen. Dieses ist im Hinblick auf die angestrebte Verbesserung der Wohnqualität an den zurzeit stark befahrenen Straßen kontraproduktiv und kann nicht im Sinne erstrebenswerter städtebaulicher Entwicklungen sein.

- Zum Konflikt verfügbare Breite im Straßenraum Deveser Straße (VEP Seite 74 und Abb. 47)

Im VEP wird auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) hingewiesen. Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach unserer Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich:

Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz-Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

- Zur Weetzener Landstraße

Der Vortrag zum VEP durch das Büro SHP und die anschließende Diskussion im Verkehrsausschuss am 9. November hat aufgezeigt, dass die bisher vorgenommenen Untersuchungen und aufgezeigten Lösungen zur Weetzener Landstraße ergänzungsbedürftig sind. Dieses begründet sich in der zu erwartenden und angestrebten starken städtebaulichen Entwicklung zwischen Göttinger Landstraße und Devese.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Freitag, 15. Dezember 2017 09:02
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort:

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Sehr geehrter Herr Juschkewitz, die Planfeststellung zur B3-neu sieht vor, die Deveser Straße zwischen Hemmingen-Westerfeld und Devese (K 225) rückzubauen. Überlegungen, diesen Plan zu ändern, wie sie das beauftragte Büro SEP jetzt anstellt, sind aus folgenden Gründen zurückzuweisen:

1. Würde die Deveser Straße für den Autoverkehr geöffnet, würde sie zu einem Schleichweg für Autofahrer. Wird zukünftig der Südschnellweg im Rahmen der anstehenden Brückensanierungen gesperrt, kann man sich heute schon ausmalen, welcher Verkehr dann auch auf einer "autofreien" Deveser Straße liegen würde.
2. In verkehrspolitischer Hinsicht sollte es heutzutage angesichts der Umweltbelastungen selbstverständlich sein, dass ein Ausbau des Straßensystems, wie es mit der B3-neu geschieht, durch einen Rückbau anderer Straßen und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung dort ausgeglichen werden muss.
3. Würde die Deveser Straße für den Autoverkehr geöffnet, hätte dies gravierende Folgen für die Lärmschutzmassnahmen, weil sich hier ja zwei Straßen (B3neu; K225) kreuzen würden. Unter diesem Gesichtspunkt wäre übrigens die Änderung der ursprünglichen Planfeststellung wohl rechtlich auch anfechtbar.

Mit freundlicher Grüßen und der Bitte, dass Sie im Rahmen Ihrer Möglichkeiten das Anliegen der Initiative für eine Verkehrsberuhigung der Deveser Straße, der ich angehöre, unterstützen

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Samstag, 16. Dezember 2017 14:51
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name

Vorname:

Straße und Hausnummer

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Sehr geehrter Herr Juschkewitz, dem Vortrag des Büros SHP vor dem Verkehrsausschuss am 9.11.17 war zu entnehmen, dass bei der zukünftigen Verkehrsentwicklung insbesondere die Weetzener Landstraße aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens Probleme bereiten wird. Jedoch wäre es der falsche Weg, diese dadurch lösen zu wollen, dass die Deveser Straße zur Entlastungsstraße wird. Das ginge nicht nur gegen die Interessen der Anwohner hier, sondern widerspricht auch dem ursprünglichen Planfeststellungsvorhaben zur B3neu, das eine Beruhigung (Kappung) der Deveser Straße vorsieht. Daran ist festzuhalten, weil jede andere Lösung bedeuten würde, Verkehr, auch Schleichverkehr, aus dem südlichen Umland auf die Deveser Straße zu legen. Bekanntlich soll am Kreuzungspunkt der Wetzender Straße mit der B3-alt ein neues städtisches Zentrum entstehen. Dies mag man gutheißen oder nicht. In jedem Fall aber ist dann auch erforderlich, dass ein tragfähiges, zukunftsweisendes Verkehrsprojekt erarbeitet wird, das die Verkehrsprobleme auch dort löst, wo sie entstehen, und nicht etwa die Deveser Straße zur Entlastungsstraße zu machen.
Mit freundlichen Grüßen

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Montag, 18. Dezember 2017 21:01
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Durchgangsverkehr DeveserStraße Hinsichtlich der Öffnung der Deveser Straße für den motorisierten Individualverkehr erwarte ich das Festhalten am Planfeststellungsbeschluss, die Deveser Straße nach Fertigstellung des Brückenbaus über die B3 neu nicht wieder für den motorisierten Individualverkehr freizugeben. Schon seit Jahren beobachte ich gefährliche Situationen für Radfahrer, denn vorwiegend im Sommer parken viele Fahrzeuge westlich der Zufahrt zu den Kleingärten auf dem Rad/Fußweg. An Geschwindigkeitsbeschränkungen hält sich fast kein Fahrzeugführer, maximale Beschleunigung schon am Heisterkamp, Tempo 30 am Ortsausgang? Sollte sich doch ein Fahrzeugführer an das Tempolimit halten, eine Kontrolle habe ich seit Jahren nicht mehr bemerkt, finden häufig gefährliche Überholmanöver statt.
 , 30966 Hemmingen, Mitglied der Initiative "Verkehrberuhigung Deveser Straße".

Huhs, Nicole

Von:
Gesendet: Freitag, 29. Dezember 2017 14:01
An: Huhs, Nicole
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname: |

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Sehr geehrter Herr Juschkewitz, hiermit möchten wir zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 vom Oktober 2017 Stellung nehmen.

Wir wohnen seit fast 28 Jahren in der Deveser Straße. Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so besorgter stimmen uns jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 formulierten Überlegungen, den Teil der Planfeststellung, der sich auf die

K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr zuzulassen.

Wir lehnen diese Überlegungen aus mehreren Gründen strikt ab:

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.
2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.
3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße auf die B3alt fahren um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.
4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese

umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind). Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Wir fordern die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle

K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten. Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Huhs, Nicole

Von:
Gesendet: Mittwoch, 3. Januar 2018 21:16
An: Huhs, Nicole
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse: kurt@pages-hemmingen.de

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 (Abschn. 6.1.2, S. 31 ff.) ins Spiel gebrachte Öffnung der Deveser Straße in beide Fahrrichtungen ist abzulehnen. Sie widerspricht ausdrücklich dem Planfeststellungsbeschluss der B3 neu. Außerdem wird auf Basis der geplanten Kappung der Deveser Straße eine neue Brücke gebaut werden, die wegen ihrer geringen Breite gar keinen Gegenverkehr zulässt.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass bei einer planfeststellungswidrigen Öffnung der Deveser Straße diese nicht nur von einer relativ geringen Anzahl von „Einheimischen“ als Verbindung zwischen Devese und dem Rathausplatz in Hemmingen-Westerfeld genutzt würde, sondern auch als Schleichweg - mit einer erheblich höheren Verkehrsbelastung als der jetzt im Verkehrsentwicklungsplan 2030 prognostizierten. Diese nachträgliche Änderung des Planfeststellungsbeschlusses der B3 neu ist deshalb aus Sicht der betroffenen Anlieger nicht zu akzeptieren.

Bürgerverein Devese e.V.

30966 Hemmingen-Devese - buergerverein@devese.net



- AK Ortsentwicklung -

Devese, d. 29.12.17

Offener Brief an die Verwaltungsleitung der Stadt Hemmingen

Sehr geehrte Damen und Herren,

RESOLUTION

Zum VEP Hemmingen 2030

I Zum Verfahren

Wir fordern: die "öffentliche Auslegung" - mit der zum 8.1.2018 befristeten Möglichkeit, Stellungnahme zur Planung vorzubringen – auszusetzen, bis zu einem Zeitraum nach den angekündigten Stadtteilforen, sodass die Wünsche und Forderungen der Bürger in den VEP-Entwurf eingearbeitet werden und nicht durch zu kurz angesetzte Fristen unberücksichtigt bleiben.

Es gibt keinen Grund, das öffentliche Verfahren der Auslegung für den VEP noch vor das Verfahren des ISEK zu legen. Bürgerbeteiligung geht vor Verfahrensdurchführung.

II Zur dargestellten Gebietsreform

Wir fordern: die auf allen Abbildungen und den begleitenden Texten dargestellte Trennung/ Spaltung der Ortsteile Gesamt-Deveses d.h. Devese Altes Dorf und Devese Ost, zu löschen. Das planende Büro SHP hat keine Berechtigung, falsche Orts- und Flächenbezeichnungen zu verwenden und somit unsere Ortschaft zu spalten. Und das vermutlich in Abstimmung mit der Verwaltung, nur um uns Devesern das Argument der überproportionalen Belastung durch Gewerbegebiete aus der Hand zu schlagen. Der gewählte Vorgang, eine Änderung der Ortsbezeichnung von Devese (OST) in Westerfeld - ohne Bürgerbeteiligung - in den Planungstext von 100 Seiten einzuarbeiten, empfinden wir als trickreich. Im ganzen Land berühren sich Bebauungen, ohne dass die gelebte Ortszugehörigkeit der Bevölkerung handstreichähnlich ausgelöscht wird.

III Zur Verkehrssituation

Wir fordern: Änderungen bzw. u.s. Vorgehensweise für die folgenden Straßen und Flächen einzuplanen:

1. VEP 6.1.2. S. 31-34 K 225, Deveser Str. = der Empfehlung der VEP soll gefolgt werden und die K225 in beiden Fahrtrichtungen - aufgrund angeführter Begründung - offenzuhalten bzw. wiederherzustellen.
2. VEP 8.3. S. 77 = Stadtteilverkehrskonzept Devese behandelt nur mögliche Änderungen im Alten Dorf (neben Radverbindungen led. einen fehlenden Gehweg in der Krumpfen Str.). Devese besteht aus dem Alten Dorf und Ost-Devese. Also sind die angeführten Vorschläge für Alt-Devese nur im Kontext als Gesamt-Devese zu behandeln.

3. VEP 6.1.4 S. 37-38 = Gewerbeflächenerweiterung Devese I und II (die Umbenennung in Hemmingen 1+2 ist falsch). Die eingezeichnete Gewerbeflächenerweiterung lehnen wir strikt ab. Sie ist auch lt. BM Schacht-Gaida den Devesern aufgrund der schon heute bis an die Kapazitätsgrenze ausgelasteten Weetzener LStr. nicht zuzumuten. Es ist geradezu abenteuerlich, wie die SHP bei dieser Überbelastung zu dem Urteil kommt, dass die K221 noch zusätzlichen Verkehr – auch noch bei großflächigem Einzelhandel – im Fall der angedachten Gewerbeflächenerweiterung über Devese I + II hinaus, aufnehmen kann. Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass SHP schon mit der Vorhersage der Verkehrsentwicklung in Hemmingen komplett falsch lag, als in 2001 auf der B3 ein Anstieg des Verkehrs bis 2015 in der Spitze um 32% prognostiziert wurde und dieser Anstieg vollständig ausfiel.

Wir fordern die Verwaltung auf, Vorschläge für Alternativflächen zu machen. Es empfiehlt sich u.E. die Fläche 60 (b. Glende). Dieses Gebiet liegt an der B-3-alt und ist an drei Seiten von Gewerbe umgeben; direkt vis-à-vis liegt die Üstra-Station, d.h. die Arbeitnehmer haben beste Verbindung zur An- und Abfahrt.

4. Der Wirtschaftsweg vom Alten Dorf Devese (Fischersiedlung) nach Arnum ist als Rad- und Fußweg zu erhalten.

IV Zur Zugehörigkeit

Der VEP ist für uns Deveser nicht nur ein Plan für die Verkehrs- und abwicklung, sondern bezieht in die Zukunft blickend, eine Flächennutzungsgestaltung mit ein, die Gesamt-Devese nach dem gewaltigen Umbruch durch die vierspurige Autotrasse und das autobahnähnliche Deveser Großkreuz, weiter durch angedachte Gewerbeausdehnung zu zerstören droht.

Für die Deveser Bevölkerung besteht Gesamt-Devese aber nicht nur aus Autobahn-Infrastruktur und überfüllten Straßen. Es ist unsere Heimat, die nach Bekenntnis aller Hemminger Parteien vor weiteren Belastungen geschützt werden soll. Die Freiwillige Feuerwehr und der BÜRGERVEREIN DEVESE e.V. sorgen durch vielfältige, traditionelle Aktivitäten zum soziokulturellen Zusammenhalt, zur Identitätsstiftung und zum Zusammengehörigkeitsgefühl der Deveser. Auch der BM Schacht Gaida legt Wert auf die Feststellung: "Traditionen geben Halt, das Gefühl der verbindlichen Zugehörigkeit zu einer verlässlichen Gemeinschaft und das ist wichtig (HAZ v. 8.12.17).

Wir fordern die Verwaltung und die Politik auf, den Zusammenhalt Devese zu stärken und sich jedem Versuch der territorialen Spaltung unseres Heimatortes zu widersetzen.

Mit freundlichem Gruß

BÜRGERVEREIN DEVESE e.V.

- AK Ortsentwicklung -

Im Auftrage

U. Völksen H. Claußing K.U. Berthold E. Helmsen H.J. Boese

Copy an:

Die HAZ

Die Fraktionsleitungen der SPD, CDU, DUH und die GRÜNEN

Den Vorstand und den AK Ortsgestaltung des BÜRGERVEREINS DEVESE e.V.

Huhs, Nicole

Von: ~
Gesendet: Freitag, 5. Januar 2018 11:01
An: Huhs, Nicole
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name: :

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 31832 Springe/Bennigsen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme.: Sehr geehrter Herr Juschkewitz, sehr geehrte Damen und Herren,

ich wohne in Bennigsen. Mir ist Linie 360 besonders wichtig, da ich mit dieser Linie das Einkaufszentrum Hemmingen mit dem Rathaus gut erreichen kann und hier meine nötigen Einkäufe erledigen kann. Gleichzeitig kann ich dort bummeln, ein Eis oder in einem der Restaurants speisen. Diese Linie ist für Bennigsen auch wichtig, da sich die Bundesbahn gerade im Herbst 2017 unzuverlässig zeigte. Für Bennigsen hat diese Linie den Status der Daseinsvorsorge. Die Linienführung ist parallel zur Bundesbahn.

Zu diesem Thema gibt es Ortsratsbeschlüsse in Lüdersen und Bennigsen.

Sicher muss die Linieführung nach der Fertigstellung der Straßenbahn nach Hemmingen angepasst werden.

Genauso wichtig ist mir die Linie 350 Gehrden, Ronnenberg und weiter zur Straßenbahnlinie nach Laatzen. Leider sind die Taktzeiten unzuverlässig und ist daher kaum nutzbar.

Gründe für einen Ausbau:

Gehrden bis Weetzen. Dieser Linienabschnitt wurde durch die Schließung des Springer Krankenhauses wichtig. Mit diesem Streckenabschnitt können wir Angehörige im Gehrden Krankenhaus auch ohne KFZ besuchen (dazu gibt es öffentliche Zusagen der Region).

Weetzen, Ronnenberg bis Hemmingen. Dieser Streckenteil verbindet Weetzen und Ronnenberg mit dem Gewerbegebiet Westerfeld. Eine Verbesserung der Taktung würde die Attraktivität dieses Ortsteils deutlich steigern, denn danach könnte man ohne große Fußwege im Gewerbegebiet einkaufen oder arbeiten. Diese Vorteile würden auch die Menschen der Orte Bennigsen, Gestorf und Völksen nutzen. Der Fahrweg wäre dann: S5 bis Weetzen und dann in den Bus 350.

Der Rest der Linie 350 könnte nach der Eröffnung der Verlängerung der neuen Straßenbahnlinie entfallen, denn wir Bennigser würden dann diese neue Straßenbahn nutzen, um nach Hannover zu kommen.

Ich bitte diese Stellungnahme zu berücksichtigen. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung: Tel.

Huhs, Nicole

Von:
Gesendet: Freitag, 5. Januar 2018 11:41
An: Huhs, Nicole
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte mich auf den Punkt 6.1.5 des VEP's -Erschließung Arnum West- Entlastung der Bockstraße beziehen.

Meiner Ansicht führt eine Anbindung an die neue B3 im Szenario 2 und 3 zu einem erhöhtem Verkehrsaufkommen in diesem Wohngebiet und keinesfalls zu einer Entlastung der Bockstraße. Ich persönlich gehe davon aus, dass diese Verbindung , auch wenn die Straße im Sinne der Straßenraumgestaltung unattraktiv für Fließverkehr gemacht wird, Verkehr anziehen wird, der über die Bockstraße zur Kreuzung der alten B3 /Wilkenburgerstraße in Richtung Wüfel / Laatzen/ Hemmingen Altes Dorf/ Döhren fahren will. Dieses Verkehrsaufkommen wird aus der Absicht resultieren, zu vermeiden sich von der neuen B3 über den Hohen Holzweg auf die alte B3 und möglichen Kreiseln oder Ampeln ausbremsen zu lassen.

Szenario 1 scheint mir, vor allem, solange es noch keine weitere Bebauung in Arnum West gibt, zurzeit die logischste und kostengünstigste Lösung zu sein, da diese Straßen in ihrer Größe und Veranlagung dafür gedacht bzw. vorhanden sind. - Der Schleichwegvariante könnte man begegnen, indem, sofern es bautechnisch und rechtlich möglich ist, man ein unattraktive Straßenraumgestaltung herstellt (Sackgasse mit Pfeilern; Einbahnstraßenführung, Anliegerschildern, Straßenpoller...).---Das derzeitige Verkehrsaufkommen in Arnum West und auf der Bockstraße scheint mir mit dem neuen Wohngebiet noch moderat zu sein, so dass die Erschließung neuer Verkehrswege nur mehr und neue Belastung von Anwohnern nach sich zieht. ---Sollten die Erschließungs- und Bebauungspläne für weitere, neue Wohngebiete schon soweit gediehen sein, dass eine Straße in diesem bisher als Naherholungsraum genutzten Bereich in Arnum West durch Kinder, Hundebesitzer und freizeitlichen Aktivitäten zwingend erforderlich ist, sollte von der Stadt Hemmingen , auch wenn es die teuerste Variante ist, die Variante 3 angedacht werden, da sie von den derzeitig exestierenden Wohngebieten am weitesten weg ist und in einer späteren Bebauung anscheinend auch am wenigsten belastend wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Samstag, 6. Januar 2018 22:01
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Sehr geehrter Herr Juschkewitz,

zum VEP2030 habe ich folgenden Anmerkungen/Verbesserungen/Einwänden:

1. Weetzener Landstraße (zw. Alfred-Bentz-Straße zur Göttinger Landstraße (B3) Ich folge der Mehrbelastung der Weetzender Landstraße durch die B3 neu nicht. Die Belastung wird im Gegenteil sinken, da der Berufsverkehr von Devese zur B3 alt wegfällt und durch die neuen Supermärkte in Arnum sich auch Einkaufs-Verkehr Richtung Gewerbegebiet Devese verringert.

2. Deveser Str.

Deveser Str. muss weiterhin für beide Richtungen erhalten bleiben z.B auch als alternativer Weg z.B. bei Strassensperrungen etc. und um die Wetzender Landstr. etwas zu entlasten! Der Verkehr ist ohnehin gering.

3. Alfred-Bentz-Str.

Das Wohngebiet Alfred-Bentz-Str. wird durch die B3-alt-Anbindung bereits sehr stark belastet. Es muss unter allen Umständen vermieden werden, dass diese Anbindung für den Verkehr aus Arnum zur B3neu genutzt wird. 6000 o. 8000 Fahrzeuge pro Tag sind viel zu viel für das Wohngebiet! Es kann nicht sein, dass auf der Alfred-Bentz-Str. so viele Autos unterwegs sind wie auf der Wetzender Landstr. ! Besser ist es, auf der Alfred-Bentz-Str.

Hindernisse aufzubauen, um die Anbindung unattraktiv für den Verkehr zu gestalten. Tempo 30 einführen. Verkehr könnte auch über die

Clara-Immerwahr- und Emmy-Noether-Str. erfolgen. Szenario 2 hat auch noch den Nachteil, dass weitere Teile vom grünen Ring unattraktiv sind (Radfahren auf Stasi mit hohem Verkehrsaufkommen !)

4. Gewerbefläche Hemmingen II muss vermieden werden, da dort der Grüne Ring als Fahrradweg langführt. Der Radweg muss attraktiv bleiben ; kein zusätzlicher Verkehr 5. Erschließung Arnum West nur Szenario 3 entlastet die Bockst. und das Wohnfeld !!!

6. Hoher Holzweg Radverkehr

Variante 3 ist zu bevorzugen. Radverkehr sollte zur Sicherheit eigenen Radweg benutzen. Derzeit ist auch viel Radverkehr von derB3alt zum Gewerbegebiet Devese. Durch den eigenen Radweg würde die Sicherheit von Radfahrern erhöht

7. Grüne Ring muss auch im Gewerbegebiet Devese angepasst und attraktiver werden! (hier ist auch die Verbindung durch die B3neu gekappt worden)

Ich möchte nochmal darauf hinweisen, das das Wohngebiet im Gewerbegebiet Devese weiterhin attraktiv sein muss und nicht durch zusätzlichen Verkehr und abgeschnittene Radwege belastet wird! Es kann nicht sein, dass die Deveser Str. aufgrund eines Aufkommens von "700 Autos" pro Tag ggf. für den Auto-Verkehr geschlossen werden soll, in der Alfred-Bentz-Str. aber ein Verkehrsaufkommen von 6-8000 Autos ok ist. Hier muss auf jedenfalls gegengesteuert werden !

Ich hoffe, dass ich ein paar Anregungen geben konnte.

Können Sie mir sagen, wie mit den Anmerkungen/Verbesserungen/Einwänden weiter umgegangen werden soll ?

Mit freundlichen Grüßen

Baumgarte, Sven

Von: Stadt Hemmingen <rathaus@stadthemmingen.de>
Gesendet: Sonntag, 7. Januar 2018 20:59
An: Huhs, Nicole; Juschkewitz, Dietmar; Baumgarte, Sven; Schedler, Axel
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'
Anlagen: adfcstellungnahmevep2030.pdf

Name: Spille "ADFC"

Vorname: Jens

Straße und Hausnummer: Kleines Feld 58

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse: j.spille@adfc-hannover.de

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Veröffentlichung des Entwurfes des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030 und die Möglichkeit, hierzu als Interessensvertretung und/oder betroffene Bürger Stellung nehmen zu können.

Die ADFC Ortsgruppe Hemmingen / Pattensen hat Ihre Anmerkungen im Anhang ausgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Jens Spille
Sprecher ADFC Hemmingen / Pattensen

Laden Sie hier eigene Dokumente hoch (z.B., wenn Sie mit dem Platz für Ihre Stellungnahme nicht auskommen) :
ADFCStellungnahmeVEP2030.pdf

Fachbereich Bau und Umwelt
Stadt Hemmingen

Rathausplatz 1
30966 Hemmingen

ADFC OG Hemmingen/Pattensen
Jens Spille:
Kleines Feld 58
30966 Hemmingen

Telefon: 0511/428661
E-Mail: j.spille@adfc-hannover.de

Hemmingen, 07.01.2018

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Veröffentlichung des Entwurfes des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030 und die Möglichkeit, hierzu als Interessensvertretung und/oder betroffene Bürger Stellung nehmen zu können.

Die ADFC¹ Ortsgruppe Hemmingen / Pattensen vertritt die Interessen Rad fahrender Menschen. Die Stadt Hemmingen hat den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030, in der Zeit von 07.12.2017 bis zum 08.01.2018 öffentlich ausgelegt.

Wir haben uns die Online Version² des Entwurfs des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 während eines Treffens am 05.01.2018 angesehen und folgende Anmerkungen dazu erarbeitet:

Grundsätzliche Hinweise

Die ADFC Ortsgruppe begrüßt viele Ideen aus dem Entwurf des VEP 2030, da wären u.a.

- die Wiederaufnahme der Umsetzungen zur verbesserten Radverkehrsführung in der Berliner Straße, die zur Zeit keine regelkonforme Radverkehrsführung darstellt.
- die Umwidmung des Straßenzuges Sundernstraße – Löwenberger Straße – Am Ellernbusch zu Fahrradstraßen zu prüfen.
- die Hinweise die Fahrradnetzlücken zu schließen, die in Absatz 6.3 Abb. 24 beschrieben sind. *Siehe Anhang „Abbildung 6 – Fehlende Wegeverbindungen - Kopie aus VEP 2030“*

Insgesamt fehlen aber viele Aspekte, die ein wirkliches Konzept in seiner Gänze ausmachen. Der Entwurf besteht zu einem Drittel aus dem Kapitel 7 „Vertiefungsbereich Hoher Holzweg“. Hier wird sehr detailliert auf die Umsetzungsvarianten eingegangen, ohne dass eine zahlenmäßige Prognose zu der zu erwartenden Verkehrsdichte vorliegt.

¹ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

² https://www.stadthemmingen.de/portal/meldungen/oeffentliche-bekanntmachung-verkehrsentwicklungsplan-2030-der-stadt-hemmingen-907000614-22500.html?s_sprache=de&rubrik=907000001

Der ADFC wünscht sich detaillierte Ausführungen und Diskussionen zu allen Mobilitäts-Bereichen. Es fehlt zudem eine grundsätzlichere Diskussionen zu Radverkehrsförderungsmaßnahmen inklusive Velorouten³ über die Stadtgrenzen hinaus, die Lust machen auf das Fahrrad umzusteigen und die sowohl für Kinder als auch für zügig fahrende Pendler zu benutzen sind. Diese Maßnahmen sollen so bemessen und konzipiert sein, dass sie den angestrebten Radverkehrsanteil von hoffentlich deutlich mehr als 19 Prozent tatsächlich aufnehmen können. Für den ÖPNV wünscht sich der ADFC z. B. kürzere Taktzeiten als sie zur Zeit durch die sog. Ringbuslinie 365/366 vorgesehen sind. Die Maßnahmen der Region Hannover zum Ausbau der Radverkehrs-Abstellanlagen an Bushaltestellen werden im VEP nicht berücksichtigt und sollten beachtet werden. Auch dies kann zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürger beitragen.

Die Idee, Kreisverkehre zur Umgestaltung der Knotenpunkte im Rahmen der Neugestaltung des Zentrums von Arnum aufzugreifen, scheint uns eher ein Hindernis für Fußgänger und Radfahrer zu werden.

Die Themen der Verkehrs-Entwicklung im Stadtteil Arnum wurden noch nicht ausreichend behandelt. Bei einer Verkehrsverlagerung durch die B 3neu wird es im Ortskern zu veränderten Nutzerverhalten kommen können. Der Anteil an Fußgängerverkehr wird zunehmen können und wird im VEP nicht bedacht. Der ADFC wünscht sich eine Betrachtung zur Entflechtung des Rad- und Fussgängerverkehrs entlang der Göttinger Landstraße.

Diese und viele andere einzelne Maßnahmen sind nur angerissen, stellen kein Konzept dar und sind klärungsbedürftig.

Detailliertere Hinweise

Zum Kapitel 7 Vertiefungsbereich Hoher Holzweg gibt es folgende Feststellung.

Der Hohe Holzweg wird von einer Sackgasse zu einer Zubringerstraße für die B 3neu umgestaltet. Um die Risiken für den Radverkehr einschätzen zu können, haben wir folgende Annahmen getroffen.

1. *Zulässige Höchstgeschwindigkeit* - Der Hohe Holzweg ist derzeit Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Diese ist auch die Grundlage für die entworfenen Varianten im VEP 2030. Es gibt im Entwurfspapier keine Aussage darüber, ob dies auch zukünftig so bleiben wird. Um die B 3alt wie von Seiten der Planer gewünscht zu entlasten, ist das spätere Einrichten einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h, und damit eine Attraktivitätssteigerung für Kraftfahrzeuge, nicht zu 100% ausgeschlossen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat erheblichen Einfluss auf die Sicherheit von Radfahrenden. Vorsichtshalber gehen wir zuerst einmal von der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h aus. Bei einer Umstellung von 30 auf 50 km/h müsste dann die Straße nicht ein zweites Mal umgebaut werden.
2. *Radverkehrsmenge* - nach vorsichtiger Einschätzung ist insbesondere im westlichen Bereich (westlich der Einmündung Beethovenstraße) nicht mit erheblichem Schüler- oder Pendlerverkehr zu rechnen.

Einkaufsfahrten und Besuche aus Devese nach Arnum und umgekehrt wird es mit dem Fahrrad auch weiterhin im bisherigen Umfang geben. Die Wegführung westlich der B 3neu in Verlängerung des Hohen Holzweges, ist noch nicht klar erkenntlich und muss noch konkretisiert werden.

Der Hohe Holzweg ist aber eine Alternativroute für den „Grünen Ring“. Der „Grüne Ring“ soll bekanntlich in Zukunft über die beiden Kreisel (zwischen Devese und

³ <http://www.adfc-hannover.de/download/1191347/>

Hemmingen) geführt werden. Eine Alternativroute könnte der Hohe Holzweg zukünftig sein, weil dadurch die Kreisel vermieden werden könnten.



Abbildung 1 - rot = geplante Route; grün = alternative Route
© OpenStreetMap

3. *Fahrzeugverkehrsmenge* - Die vorgestellten Varianten wurden ohne uns bekannte Zahlen zu der zu erwartenden Verkehrsmenge entworfen.

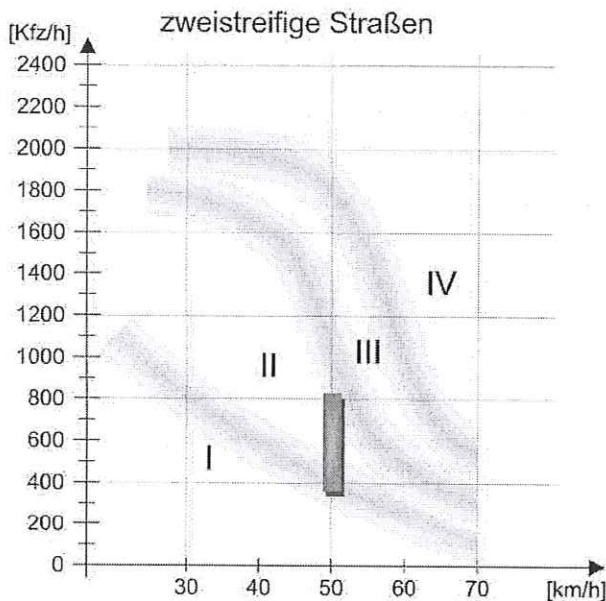
Im Jahr 2015 wurden ca. 1900 Fahrzeuge/24h vorwiegend Lieferverkehr gezählt. Zum Vergleich werden auf der Weetzer Landstraße (K 221) im Teilabschnitt zwischen der Göttinger Landstraße und der Marie-Curie-Straße heute 14000 Kfz/24h gezählt. Des Weiteren sind die Zahlen aus der Verkehrszählung 2015⁴, mit 18500 Fahrzeugen auf der Göttinger Straße, bekannt. Wenn davon 50% zukünftig die B 3neu benutzen und von dem Rest (9250 Fahrzeuge.) etwas 50% den Hohen Holzweg nutzen, wären das bereits ca. 5000 Fahrzeuge/24h oder durchschnittlich ca. 500 Fahrzeuge/h.

Wir schätzen, dass die zu erwartende Verkehrsmenge letztendlich zwischen 4000 und 8000 Fahrzeuge/24h liegen könnte. Das entspricht durchschnittlich ca. 400 bis 800 Fahrzeuge/h.

In der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)⁵, werden u.a. für zweistreifige Straßen die Belastungsbereiche im Verhältnis zur Verkehrsmenge und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dargestellt.

⁴ Aus VEP 2030 Abb. 4

⁵ Ausgabe 2010 im Kapitel 2.3.3 „Vorauswahl von geeigneten Führungsformen“



- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei
- III Regeleinsatzbereich für Trennen:
Radwege mit Benutzungspflicht, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Abbildung 2 - Kopie aus ERA 2010 Bild 8

Demnach ist im zu erwartenden Belastungsbereich eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (mit Schutzstreifen), bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis maximal 50 km/h und bis zu 800 Fahrzeugen/h, grundsätzlich vertretbar.

Wir, die ADFC Ortsgruppe, favorisieren aus oben genannten Gründen die Variante 2, mit den Fahrrad-Schutzstreifen auf beiden Straßenseiten über die ganze Strecke.

Die Kombination aus Variante 1 und 2, mit dem Gehweg auf der Nordseite im Bereich westlich Beethovenstraße, wäre nur dann *tragbar*, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h tatsächlich eingehalten wird. Bei höherem Tempo müsste auf die Variante 2 umgebaut werden.

Für die Variante 4 gelten die gleichen Voraussetzungen wie Variante 1 & 2. Durch die Fahrradführung zwischen dem fließenden Verkehr und parkenden Fahrzeugen auf der nördlichen Straßenseite wird der Radverkehr aber eher unattraktiv und das wäre nicht im Sinne der Radverkehrsförderung.

Die Variante 3, mit einem einseitigen Zweirichtungsradweg innerorts ist nicht regelkonform, ist konfliktträchtig und sehr gefährlich, besonders im Bereich der Ein- und Ausfahrten und der Einmündungen Beethovenstraße, Sonnenweg und Nordstraße. (siehe auch die aktuelle Diskussion zur Neugestaltung der Berliner Straße).

Weitere Sorgen macht uns die geplante Umgestaltung des Knotenpunktes Hoher Holzweg / Göttinger Straße / Sundernweg.

Es stellt sich die Frage, warum Radfahrende aus dem Sundernweg auf einen teilweise noch zu bauenden Radweg schwenken sollen. Dies hätte auch zur Konsequenz, dass die Radfahrenden an der evtl. roten Ampel (am Sundernweg) rechts vorbei fahren würde um dann an der Radfahrerfurt über die Göttinger Straße zu warten.

Da auf dem Sundernweg die Fahrzeugdichte sehr gering ist, ist ein Aufstellen zusammen mit den Fahrzeugen auf der Fahrbahn viel einfacher und komfortabler, um anschließend bei „grün“ geradeaus die Fahrbahn in Richtung Hoher Holzweg zu kreuzen. Für Radfahrende aus Richtung Süden ist ein sogenanntes indirektes Abbiegen denkbar.

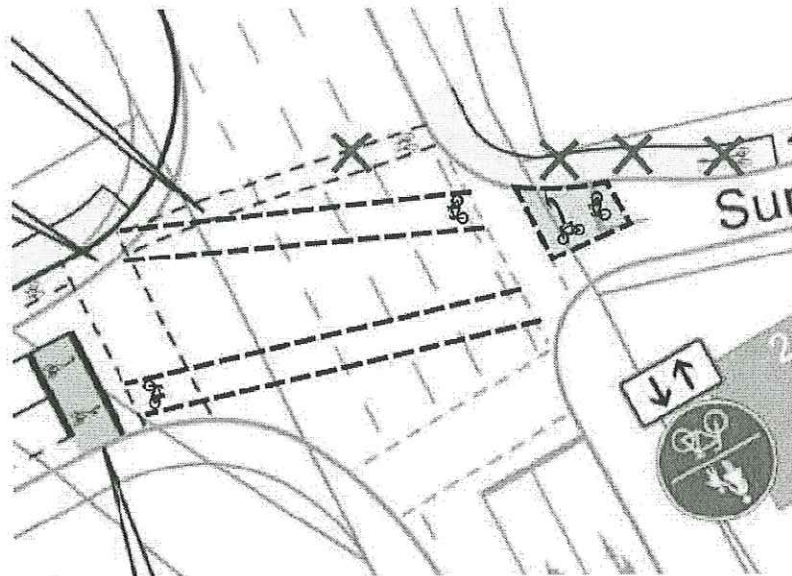


Abbildung 3 - ADFC Wunschvorstellung

Weitere fehlende Punkte

Für Devese fehlt ein Konzept, wie der Radverkehr im Kreuzungsbereich Dorfstraße / Stadtweg von Westen/Süden nach Osten kommt. Hier möchten wir einen Vorschlag unterbreiten mit einer optionalen, indirekten Wegeführung.

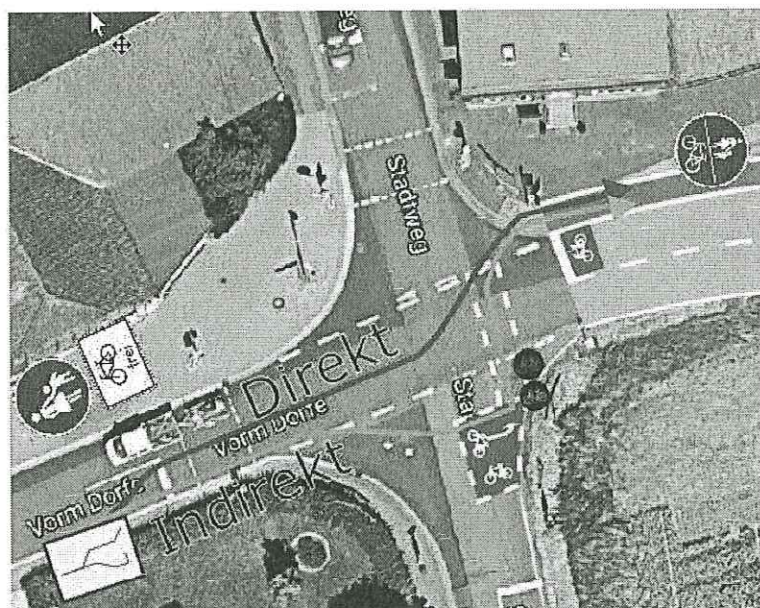


Abbildung 4 - Vorschlag zur Verbesserung der Querung

Weiterhin fehlt ein Konzept zur Entlastung und Entschärfung der sogenannten Wilkenburger Spinne. Bewohner, die von Westerfeld, Arnum oder Wilkenburg nach Laatzten müssen, haben keine andere Wahl, als über die Wilkenburger Spinne nach Wülfel zu fahren. Die Radwege in der Leinemasch sind seit dem Sommerhochwasser 2017 nicht oder nur noch sehr eingeschränkt passierbar.

Hier sollte man die Diskussion über eine Brücke zwischen Wilkenburg und Laatzten, wie sie 2014 im „Gesamtkonzept wasserbezogener Naherholung“ vorgestellt wurde, wieder beleben. Es sollte untersucht werden, in wieweit eine Reduzierung von Abgasen, Feinstäube, Lärm und

Unfallgefahren und die Förderung des Radverkehrs, einen Schotterweg in der Nähe des Steinfeldsees rechtfertigt.

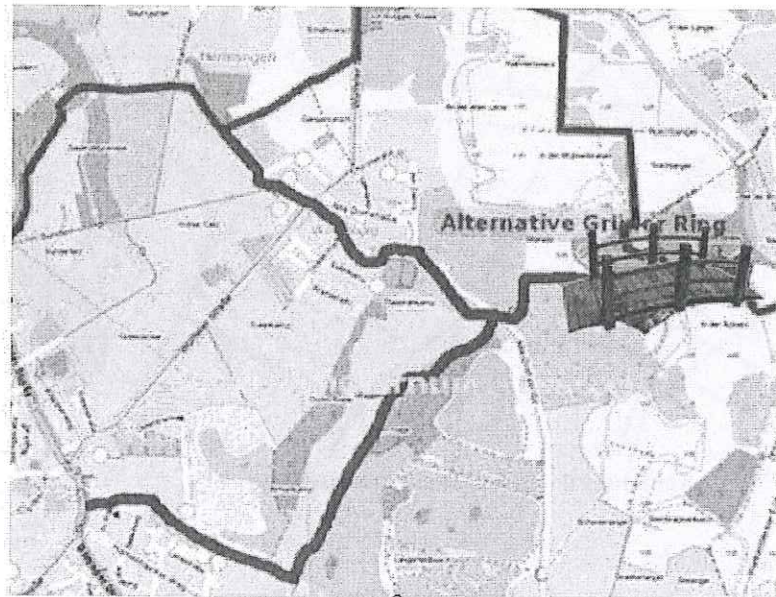


Abbildung 5 - Verbindung Arnum - Laatzen

Weitere Punkte finden Sie auf unserer Mängelkarte unter <https://adfc-hemmingen-pattensen.github.io/MaengelHemPat.html>.

Der „Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030“ kann nur ein erster Schritt sein. Wir wollen, dass Hemmingen wirklich die familienfreundliche Stadt im Grünen werden kann. Dieses möchten wir mit diesen Anregungen unterstützen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in cursive script that reads 'Jens Spille'.

Jens Spille

ADFC – Sprecher OG Hemmingen/Pattensen

Anhang:

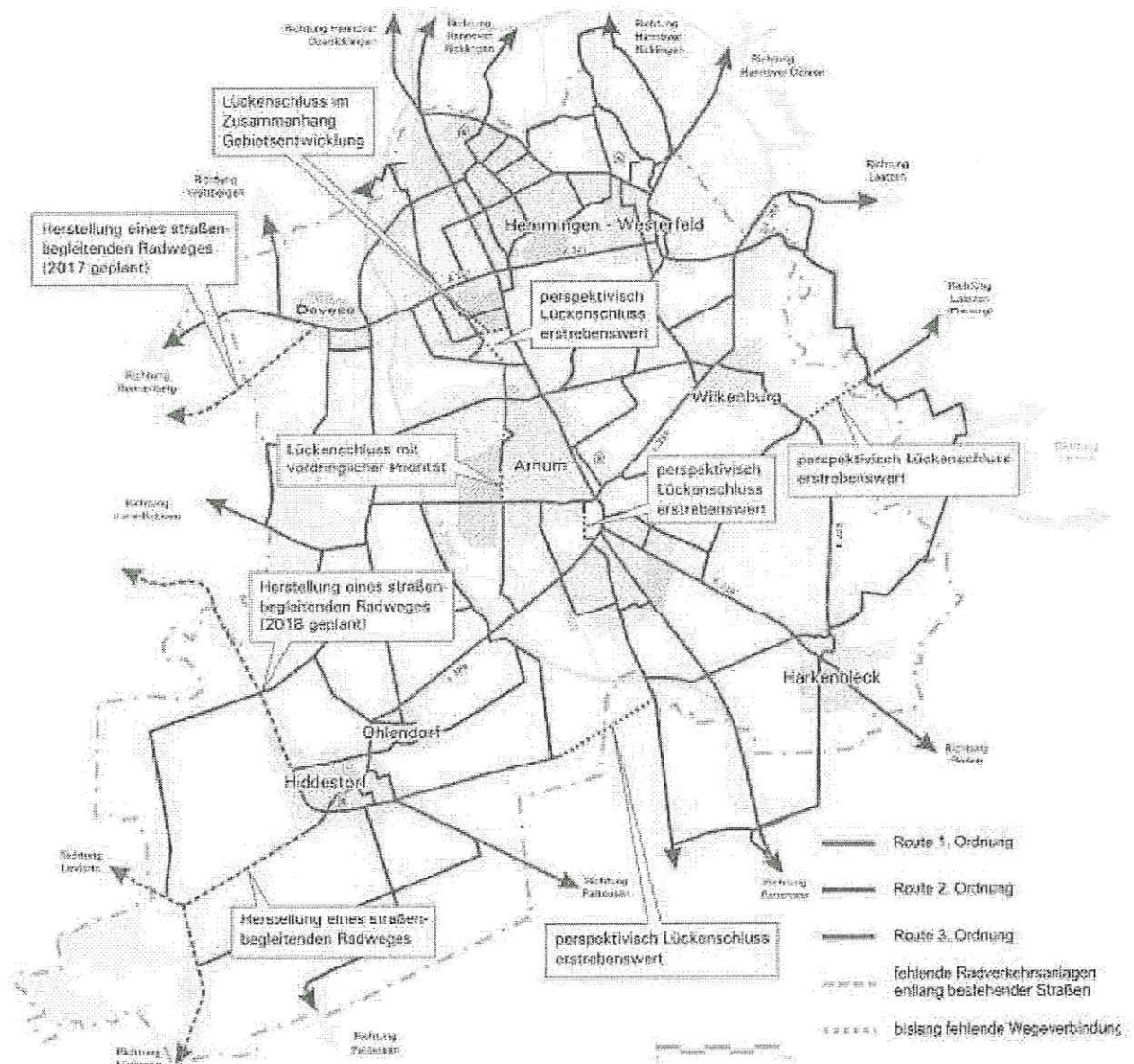


Abb. 24 Radverkehrsnetz Hemmingen

Abbildung 6 – Fehlende Wegeverbindungen - Kopie aus VEP 2030

Baumgarte, Sven

Von: Stadt Hemmingen <rathaus@stadthemmingen.de>
Gesendet: Sonntag, 7. Januar 2018 20:35
An: Huhs, Nicole; Juschkewitz, Dietmar; Baumgarte, Sven; Schedler, Axel
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'
Anlagen: kommentar_appel_vep_hemmingen_2030_20180107.docx

Name:

Vorname

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme.: Kommentar Verkehrsentwicklungsplan 2030 Hemmingen - 7.1.2018

Im aktuellen Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 für die Stadt Hemmingen wird zum Stadtteilverkehrskonzept Hemmingen-Westerfeld (Kap. 8.1) zu Recht festgestellt, dass der Straßenzug Sundernstraße - Löwenberger Straße - Am Ellernbusch eine wichtige Verbindungsachse zwischen dem Rathausplatz und der zukünftigen Endhaltestelle Hemmingen der geplanten Stadtbahnlinie darstellt und gleichzeitig Bestandteil des Radverkehrsnetzes ist. Insbesondere bis zur Fertigstellung der B3 neu stelle diese Achse auch eine attraktive Parallelverbindung zur B3 (Göttinger Landstraße) für den Radverkehr dar. Es wird daher angeregt, eine Umwidmung dieser Straßen zu Fahrradstraßen zu prüfen.

Als regelmäßig Rad fahrender Anwohner der Sundernstraße stimme ich diesen Feststellungen und - mit Hoffnung auf die tatsächliche Umsetzung - der Anregung ausdrücklich zu. Im Hinblick auf die künftige Rolle des Straßenzuges Sundernstraße - Löwenberger Straße - Am Ellernbusch im Radverkehrsnetz möchte ich allerdings darauf hinweisen, dass aus meiner Sicht zusätzlicher Planungs- und Entwicklungsbedarf bezüglich einer übersichtlichen Anbindung an Radwege in Richtung Ricklingen durch das Ricklinger Holz bzw. an dessen Westrand (entlang B3) besteht.

Unabhängig von der Umwidmung des Straßenzuges zu Fahrradstraßen möchte ich - ausgehend von der aktuellen Verkehrssituation in der Sundernstraße - anregen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärminderung, insbesondere gegen den zeitweilig bereits heute bestehenden und sicherlich auch nach Fertigstellung von Stadtbahn und B3 weiterhin auftretenden Schleichverkehr durchzuführen. Betroffen davon sind in Hemmingen verschiedene Straßen, auch die Sundernstraße, weil Verkehrsteilnehmer auf diese Weise Ampelkreuzungen oder Staus zu umgehen hoffen. Betroffen sind Tempo-30-Straßen in Wohngebieten, die - auch mit erhöhter Geschwindigkeit und entsprechender Lautstärke - als vermeintliche Abkürzung genutzt werden. In diesen Fällen sind meines Erachtens möglichst bald Maßnahmen zu ergreifen, um einem solchen Verhalten zu begegnen.

Laden Sie hier eigene Dokumente hoch (z.B., wenn Sie mit dem Platz für Ihre Stellungnahme nicht auskommen) :
kommentar_ vep_hemmingen_2030_20180107.docx

Kommentar - Verkehrsentwicklungsplan 2030 Hemmingen - 7.1.2018

Im aktuellen Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 für die Stadt Hemmingen wird zum Stadtteilverkehrskonzept Hemmingen-Westerfeld (Kap. 8.1) zu Recht festgestellt, dass der Straßenzug Sundernstraße - Löwenberger Straße - Am Ellernbusch eine wichtige Verbindungsachse zwischen dem Rathausplatz und der zukünftigen Endhaltestelle Hemmingen der geplanten Stadtbahnlinie darstellt und gleichzeitig Bestandteil des Radverkehrsnetzes ist. Insbesondere bis zur Fertigstellung der B3 neu stelle diese Achse auch eine attraktive Parallelverbindung zur B3 (Göttinger Landstraße) für den Radverkehr dar. Es wird daher angeregt, eine Umwidmung dieser Straßen zu Fahrradstraßen zu prüfen.

Als regelmäßig Rad fahrender Anwohner der Sundernstraße stimme ich diesen Feststellungen und - mit Hoffnung auf die tatsächliche Umsetzung - der Anregung ausdrücklich zu. Im Hinblick auf die künftige Rolle des Straßenzuges Sundernstraße - Löwenberger Straße - Am Ellernbusch im Radverkehrsnetz möchte ich allerdings darauf hinweisen, dass aus meiner Sicht zusätzlicher Planungs- und Entwicklungsbedarf bezüglich einer übersichtlichen Anbindung an Radwege in Richtung Ricklingen durch das Ricklinger Holz bzw. an dessen Westrand (entlang B3) besteht.

Unabhängig von der Umwidmung des Straßenzuges zu Fahrradstraßen möchte ich - ausgehend von der aktuellen Verkehrssituation in der Sundernstraße - anregen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärminderung, insbesondere gegen den zeitweilig bereits heute bestehenden und sicherlich auch nach Fertigstellung von Stadtbahn und B3 weiterhin auftretenden Schleichverkehr durchzuführen. Betroffen davon sind in Hemmingen verschiedene Straßen, auch die Sundernstraße, weil Verkehrsteilnehmer auf diese Weise Ampelkreuzungen oder Staus zu umgehen hoffen. Betroffen sind Tempo-30-Straßen in Wohngebieten, die - auch mit erhöhter Geschwindigkeit und entsprechender Lautstärke - als vermeintliche Abkürzung genutzt werden. In diesen Fällen sind meines Erachtens möglichst bald Maßnahmen zu ergreifen, um einem solchen Verhalten zu begegnen.

Baumgarte, Sven

Von: Stadt Hemmingen <rathaus@stadthemmingen.de>
Gesendet: Sonntag, 7. Januar 2018 14:07
An: Huhs, Nicole; Juschkewitz, Dietmar; Baumgarte, Sven; Schedler, Axel
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'
Anlagen: stellungnahme_bba_verkehrsentwicklungsplan.pdf

Name: Worat

Vorname: Lutz

Straße und Hausnummer: Göttinger Straße 32

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse: behindertenbeauftragter@worat.de

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Siehe hochgeladenes PDF

Laden Sie hier eigene Dokumente hoch (z.B., wenn Sie mit dem Platz für Ihre Stellungnahme nicht auskommen) :
stellungnahme_bba_verkehrsentwicklungsplan.pdf

Lutz Worat - Göttinger Straße 32 - 30966 Hemmingen

Lutz Worat
Göttinger Straße 32
30966 Hemmingen

Tel 05101 9920840

E-Mail behindertenbeauftragter@worat.de

Stellungnahme des Beauftragten der Stadt Hemmingen für Menschen mit Behinderungen zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030

Im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2030 wird das Werteziel „Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer / Barrierefreiheit auf allen Wegen und zur Teilhabe am öffentlichen Leben“ formuliert; das ist begrüßenswert.

Barrierefreiheit ist heute längst mehr als nur der Abbau räumlicher Hindernisse und Einschränkungen der Bewegungsfreiheit von Rollstuhlnutzern. Im erweiterten Sinne ist mit Barrierefreiheit neben dem Verzicht auf bauliche Stolpersteine auch das Angebot gezielter Maßnahmen zur Kompensation motorischer, sensorischer, kognitiver und psychischer Störungen gemeint. Dazu gehören abgesenkte Bordsteine genauso wie verständliche Leitsysteme und visuelle, taktile sowie akustische Signale nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.

Aus Sicht des Behindertenbeauftragten kann das angestrebte Werteziel „Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer / Barrierefreiheit auf allen Wegen und zur Teilhabe am öffentlichen Leben“ am besten umgesetzt werden in möglichst enger Orientierung an die in DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum) zusammengefassten Regeln, zum Beispiel bei der Entwicklung der Stadtteile Arnum und Hemmingen-Westerfeld im Zuge des Neubaus der Umgehungsstraße.

Gemäß Niedersächsischer Bauordnung (NBauO) Ausgabe 2012 gehört dieser 3. Teil der Norm 18040 zwar nicht zu den „Anforderungen, die ausgeführt werden müssen“, aber doch zu den „Empfehlungen, die beachtet werden sollten.“ Insofern ist zu wünschen, dass in der Verkehrsentwicklungsplanung 2030 eine möglichst konsequente Orientierung an DIN 18040-3 festgeschrieben wird.

Baumgarte, Sven

Von: Stadt Hemmingen <rathaus@stadthemmingen.de>
Gesendet: Sonntag, 7. Januar 2018 12:49
An: Huhs, Nicole; Juschkewitz, Dietmar; Baumgarte, Sven; Schedler, Axel
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'
Anlagen: stellungnahme_verkehrsentwicklungsplan_2030.pdf

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966, Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: siehe Anlage

Laden Sie hier eigene Dokumente hoch (z.B., wenn Sie mit dem Platz für Ihre Stellungnahme nicht auskommen) :
stellungnahme_verkehrsentwicklungsplan_2030.pdf

Hallo,

zu den im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 in Erwägung gezogenen Maßnahmen nehmen wir wie folgt Stellung:

1) Harkenbleck | verkehrsberuhigende Maßnahmen südlicher Hallerskamp

Dieser in Erwägung gezogenen Maßnahme können wir als unmittelbare Anwohner nur zu stimmen. Durch die sehr lange, gerade Streckenführung im Ort als auch außerorts Richtung Pattensen wird hier regelmäßig zu schnell gefahren. Dies gefährdet zum Einen die Verkehrssicherheit und geht zum Anderen aber auch mit einer teilweise sehr hohen Lärmbelastung für uns als Anwohner einher. Die bereits vorhandene Fahrbahneinengung am Ortseingang wirkt lediglich eingeschränkt in den Stoßzeiten, sofern sich Autos aus beiden Richtungen kommend hier begegnen. Andernfalls kann man bei fehlendem Gegenverkehr einfach „mitten durch brausen“. Dies ist insbesondere in den Abendstunden der Fall, wo teilweise schon innerorts deutlich auf die 100 km/h hin, die unmittelbar nach dem Ortsausgang gelten, beschleunigt wird. Andersherum fahren viele aus Richtung Pattensen kommend mit 100 km/h bis kurz vor das Ortseingangsschild um sich dann in den Ort hinein ausrollen zu lassen. Durch den großen Geschwindigkeitsunterschied mögen vielen Autofahrern die geltenden 30 km/h innerorts umso langsamer vorkommen, sodass viele Autofahrer sobald die (noch zu schnellen) 50 km/h erreicht wurden, mit dieser Geschwindigkeit durch den Ort rollen. Als wirklich wirksame Gegenmaßnahme dürften nur Plateau-Aufpflasterungen / Bremshügel, vergleichbar den in der Wiehbergstraße in Hannover-Döhren vorhandenen, oder ein festinstallierter Blitzer, in Frage kommen. Ersteres sollte auch die Landwirte und Busse nicht einschränken, da Busse auch in der Wiehbergstraße unterwegs sind. Autofahrer würden so unausweichlich zum Abbremsen am Ortseingang gezwungen werden. Diese Maßnahme wäre sicherlich auch an den anderen Ortseingängen Harkenblecks wünschenswert.

2) Wilkenburg | Knotenpunkt Alte Dorfstraße/Am Damm

Diese Stelle ist insbesondere für Fahrradfahrer aus Richtung Harkenbleck kommend ungünstig, da der Fußweg zwar für diese freigegebenen, für unser Empfinden jedoch hierzu viel zu schmal ist. Vor der uneinsehbaren Kurve muss man bei Benutzung des Fußweges eigentlich absteigen und schieben, was jedoch wenig alltagstauglich ist. Darüber hinaus fahren auch hier die Autos zum Teil deutlich zu schnell in den Ort, was für Fahrradfahrer, die vom Radweg in Höhe des Sportvereins auf die Straße wechseln, gefährlich ist.

ergänzender Vorschlag zu 1) und 2):

Fahrbahnmarkierungen für Radfahrer innerorts in Harkenbleck und Wilkenburg. Die zum Teil für Radfahrer freigegeben Fußwege vor Ort sind zu schmal sowie teilweise nur einseitig

vorhanden. Diese Maßnahme könnte auch zu einer Verkehrsberuhigung beitragen. Gleiches wäre in Hemmingen-Dorf wünschenswert, auch hier sind die Fußwege sehr schmal und als Fahrradfahrer fühlt man sich auf der Straße auch bei zügigem Tempo gedrängt.

Es gilt auf den für Radfahrern freigegebenen Fußwegen keine Benutzungspflicht für diese !

- Solche Wege brauchen **NICHT benutzt** zu werden, denn es sind **keine Radwege** (erst recht keine benutzungspflichtigen Radwege), sondern Gehwege.
- Weil es ein Gehweg ist, haben **Fußgänger absoluten Vorrang** vor dem Radverkehr. Radfahrer dürfen **nur mit Schrittgeschwindigkeit** fahren! Auf die Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen. Bei Bedarf ist also **anzuhalten**.

Quintessenz:

Als Radfahrer der mit 20-30 km/h über mehrere Ortschaften fährt sind solche innerorts freigegebenen Fußwege nicht hilfreich. Hält man sich an die Regelungen, bräuchte man ewig und die Benutzung des Fahrrades wäre nicht mehr attraktiv.

3) Wilkenburg | Geh- und Radweg Richtung Wülfel entlang der L 389

Nach dem der Fahrradweg von der „Wilkenburger Spinne“ nach Wülfel nun saniert wurde, sollte auch dieser Teil schnellstmöglich saniert werden, da es die reinste „Huckelpiste“ für Radfahrer ist, weshalb diese auch schon regelmäßig auf den Fahrbahnrand ausweichen. Bei Tempo 70 für PKW eine nicht zu unterschätzende Gefahr vor allem für die Radfahrer.

4) Hemmingen-Westerfeld | „Wilkenburger Spinne“

Zu den Stoßzeiten kommt hier regelmäßig der PKW-Verkehr fast zum Erliegen und es staut sich in beiden Richtungen bis nach Wilkenburg bzw. Hemmingen-Westerfeld hinein zurück. Wünschenswert wäre an dieser Stelle ein Kreisverkehr, der den Verkehr zwar verlangsamen dafür aber flüssig halten dürfte. Dies würde an dieser Stelle auch die Gefahr für querende Radfahrer vermindern, die hier gerne „übersehen“ werden.

Mit freundlichen Grüßen

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Sonntag, 7. Januar 2018 19:31
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name: I

Vorname:

Straße und Hausnummer

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: - Durch Anschluss der Weetzener Landstr. an die B3 neu entsteht nicht nur zusätzlicher Verkehr aus östlicher Richtung, sondern auch Entlastung in ähnlicher Höhe durch Wegfall von bisherigem Verkehr aus westlicher Richtung von und zur B3 alt.

- Auch den Anliegern der B3 alt zwischen Gutenberg-/Berliner Str. und Weetzener Landstr. sollte künftig die Möglichkeit gegeben werden, ihre Grundstücke direkt von der Göttinger Landstr. her zu erschließen.
- Nach verkehrlicher Entlastung der Göttinger Landstr. durch die neue B3 besteht m.E. keine Notwendigkeit, die Sundernstr. als Sammelstraße auszuweisen.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Sonntag, 7. Januar 2018 22:47
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Als hier wohnende Kinder möchten wir, daß eine Strasse gebaut wird, die die Leute von der Bockstrasse direkt zur neuen B3 bringt, damit hier nicht noch mehr gerast wird!

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Sonntag, 7. Januar 2018 22:31
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Ein direkter Anschluß der Bockstrasse an die B3 neu durch Ausbau des vorhandenen Feldweges wäre als Zufahrt der Wohngebiete um die Bockstrasse zur B3 neu absolut sinnvoll. Dem Vernehmen nach wurde dies bei Planung der B3 neu von einem dort wohnenden Ratsherren jedoch nicht gewünscht. Nach Fertigstellung der B3 neu wird dieser Verkehr jetzt quer durch die nördlich der Bockstrasse gelegenen Wohngebiete über den Hohen Holzweg zur B3 neu geführt. Von verniedlichendem „Schleichverkehr“ kann hier kaum mehr gesprochen werden. Gerade wenn Arnum- West noch stärker ausgebaut wird, werden die dortigen Anwohner nicht den langen Umweg über die Bockstrasse hinunter zur B3 (alt) fahren um über diese zum Hohen Holzweg zu kommen und diesen ganz hochfahren, um zur B3 neu zu kommen, sondern auf direktem Wege durch die Wohngebiete zum B3 neu Anschluß am Hohen Holzweg fahren. Somit wäre zur Entlastung der schon lange vorhandenen Wohngebiete ein direkter Anschluß der Bockstrasse an die B3 neu wie schon geschrieben sinnvoll. Da dies nicht gewünscht zu sein scheint, sollte zumindest Szenario 3 (direkte Verbindung Bockstrasse zum Hohen Holzweg) umgesetzt werden.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Sonntag, 7. Januar 2018 22:31
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name: \

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Derzeit fahren die Bewohner des Wohngebiets um die Bockstrasse (Bockstrasse, Sollingstrasse, Deisterstrasse, Moulinauxplatz, Laubeichenfeld, An der Worth etc. über die Bockstr. direkt auf die heutige B3. Mit Anschluß der B3 neu an die Strasse „Hoher Holzweg“ wird alleine durch den Bau der B3 neu der Schleichverkehr aus den oben genannten Gebieten durch Gartenstr. bzw Laubeichenfeld über Nordstrasse und Hoher Holzweg zur B3 neu stark zunehmen. Alleine um hier die Anwohner zu entlasten (und die Gesundheit der vielen hier lebenden Kinder zu schützen), ist der unter Szenario 3 genannte Strassenneubau von der Bockstrasse zum Hohen Holzweg notwendig.

Sollte das Wohngebiet Arnum- West noch stärker ausgeweitet werden, führt um diese Entlastungsstrasse erst recht kein Weg herum.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Montag, 8. Januar 2018 10:36
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name:

Vorname:

Straße und Hausnummer: _____

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse: _____

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Auf Seite 78 wird angeregt, die zulässige Geschwindigkeit im außerorts verlaufenden Bereich der Weetzener Landstraße auf 70 km/h zu begrenzen. Diese Begrenzung hat es vor einigen Jahren bereits gegeben. Sie wurde damals mit der Begründung abgeschafft, dass auf dem kuzen Abschnitt ohnehin nicht schneller gefahren werde. Wenn durch den Neubau des Kindergartens das Ortsschild in Richtung Friedhof versetzt wird, verbleibt eine außerorts liegende Strecke von nur ca. 500 m, an der sich Ausbauflächen und ein weiteres, vermutlich im Außenbereich liegendes Wohngebäude befinden. Als Nutzer des ÖPNV gehe ich die Strecke von der Haltestelle Weetzener Landstraße (300), die künftig die Anbindung an das Stadtbahnnetz sein wird, auch in der Dunkelheit zu Fuß. Da im außerorts liegenden Bereich keine Beleuchtung vorhanden ist, wechseln sich völlige Dunkelheit und blendende Autos, die mit hoher Geschwindigkeit fahren, ab. An dem Kreuzungsbereich Weetzener Landstraße/Sundernstraße hat es zudem bereits in meinem näheren Umfeld 2 schwerwiegende Radunfälle mit Autofahrern und anderen Radfahrern gegeben, das es hier auf der abschüssigen Straße sehr eng und der Einmündungsbereich sehr unübersichtlich ist.

Ich rege daher an, die Geschwindigkeit auf der ganzen Strecke auf 50 km/h zu begrenzen und den baulichen Charakter der Weetzener Landstraße zu einer innerörtlichen Straße zu verändern.

Huhs, Nicole

Von:

Gesendet:

Montag, 8. Januar 2018 17:27

An:

Huhs, Nicole

Betreff:

Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name: |

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: 1. Die Weetzener Landstr. ist derzeit stark befahren, aber evtl. verlagert sich durch den Neubau B3 auch der Verkehr, sprich dass dort weniger abfahren, gerade die Verkehrsteilnehmer aus Ronnenberg etc.

2. Grundsätzlich müsste es verboten werden von der Weetzener Landstr. in die Heinrich-Hertz-Str. abzubiegen, da dies den meisten Stau verursacht.

Man müsste dies Gewerbegebiet beim Netto nur von der Gutenbergsstr.

befahren lassen oder eine Querverbindung vom Gewerbepark von der Seite von von Roon erschließen, um die beiden Gewerbegebiete miteinander zu verbinden. Oder zwei getrennte Gewerbegebiete ohne direkte Verbindung,

3. An der Kreuzung Göttinger Landstr. von Hemmingen Dorf her kommend Richtung Arnum benötigt man dringend einen Abbiegerpfeil!

4. Gut wäre auch eine Buslinie von Arnum, über Hemmingen direkt zum Maschsee über die Brückstr!

5. Überquerungshilfen auf dem Hohen Holzweg sind dann sehr wichtig Richtung Hemmingen-Westerfeld für Radfahrer, da Zubringer zur neuen B3.

6. Überquerungshilfen auf alter B3 in Arnum wären sehr vorteilhaft, gerade bei NP und Banken und Schreibwarenladen.

7. Kreisverkehr in Arnum, Wilkenburger Str., Bockstr.wäre sinnvoll.

8. Weetzener Landstr. sollte man entlasten, sinnvoll Szenario 2.

Straßenneubau mit dem direktem Anschluss zur neuen B3.

9. Muss zwingend eine Buslinie zum neuen Wohnquartier in Arnum an der Bockstr. fahren? Alte Haltestellen im Dorf sind völlig ausreichend.

Ringverkehr nicht notwendig.

10. Verbindung Hoher Holzweg zur Bockstr. sollte man ggf. abwarten, es gibt doch genügend Zubringer, es darf nicht sein, dass dann vermehrt alle von Wilkenburger Str. dann direkt über Bockstr. zum Hohen Holzweg fahren.

Bockstr. recht breit, müsste auch Verkehrsberuhigter sein. Wenn muss alles so gebaut werden, mit Schikanen etc., um schnelle Durchfahrt zu untersagen.

Wenn am Ende Bockstr. noch ein Wohngebiet entstehen sollte, kann man sich dann noch Gedanken machen, Szenario 3. Schleichverkehr durch das Musikerviertel wäre sehr unschön, da eh schon alles eng, aber man sollte nicht zu viele Alternativen bieten. Schließlich kann man weiterhin von der alten B3 den Hohen Holzweg erreichen. So wird nur Verkehr verlagert! Das Musikerviertel hat somit schon die neue B3 dicht bei und dann noch eine Querverbindung. Man sollte nicht die Wohngebiete so belasten. Nachzudenken wäre eher über Lärmschutz nachzudenken, in Form von Begrünung oder Bäumen (kleiner Wald) direkt am Rand vor dem Musikerviertel (von Mozartstraße bis Bockstraße), um den zukünftigen Lärm abzufangen, da oft der Wind von Westen kommt! Über Lärmschutz ggf. wurde noch gar nicht gesprochen. Falls sich dies als zwingend erforderlich nach Fertigstellung der neuen B3 rausstellt, wäre es sinnvoll, dies als Maßnahme in betracht zu ziehen.

Baumgarte, Sven

Von:
Gesendet: Montag, 8. Januar 2018 22:17
An: Baumgarte, Sven
Betreff: Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: Hemmingen

E-Mailadresse

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Vorgeschlagene Elterntaxi-Haltestelle vor Schulen begrüße ich + Übernahme der Begleitung des "Walking-Busses" durch einen Stadtmitarbeiter oder einen Lehrer.
Die Strecke Devese-Hemmingen/Rathausplatz (K225) muß für den Erhalt der kurzen Wege erhalten bleiben (Schulbus, Erschließung durch den Verkehr aus Südwesten, Radverkehr) für die Minderung des Schadstoffausstoßes.
Die Tempo-30-Zone in Devese und Westerfeld muß nicht sein, da sie nur den Aufenthalt der Autos verlängert.
Es fehlt ein Verkehrslärmschutz an der K221 in Westerfeld. 70 km/h begrüße ich.
Der Bus Richtung Gehrden muß erhalten bleiben.
Die jetzt vorhandenen Radwege sollen erhalten bleiben (z.B. südlicher Köllnbrinkweg).
Insgesamt finde ich: zuviel Straße in Hemmingen, bitte mehr Natur, mehr Bäume an den Straßen. Mehr Parkplätze.
Fahrräder von Auto-Fahrbahn trennen (ist sonst zu gefährlich).

Baumgarte, Sven

Von:

Gesendet:

Montag, 8. Januar 2018 12:02

An:

Baumgarte, Sven

Betreff:

Eintrag für das HTML-Formular 'Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2030'

Name: \

Vorname:

Straße und Hausnummer:

PLZ,Ort: 30966 Hemmingen

E-Mailadresse:

Hier ist Platz für Ihre Stellungnahme:: Ich begrüße insbesondere den Vorschlag einer Prüfung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen am "Hallerskamp". Nach meinen über viele Jahre getroffenen Beobachtungen fahren die Autos z.T. mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit von Süden nach Harkenbleck und beschleunigen Richtung Pattensen bereits sehr frühzeitig auf Geschwindigkeiten jenseits der 50km/h. Vorgeschrieben sind hier 30 km/h. Da offensichtlich wenig Neigung zu Geschwindigkeitskontrollen besteht, wären verkehrsberuhigenden Maßnahmen am südlichen Ortseingang/-ausgang sehr hilfreich - zumal laut Verkehrsentwicklungsplan durch die B3neu nur ein geringer Rückgang des Verkehrsaufkommens auf dem "Hallerskamp" zu erwarten ist. Im Gegenteil: die neuen Baugebiete in Pattensen "Nord" haben das Verkehrsaufkommen noch steigen lassen. Hier besteht wirklicher Handlungsbedarf.

Stadt Hemmingen
Herr Dietmar Juschkewitz
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

Arnum, den 08.01.2018

Stellungnahme zum VEP 2030

Sehr geehrter Herr Juschkewitz,

Gestaltung Hoher Holzweg: Erste Priorität bei der Umgestaltung muss der Erhalt der Tempo-30-Zone sowie der komplette Erhalt des Baumbestandes und der Verzicht auf Grunderwerb der Anliegergrundstücke haben.

Sehr zu begrüßen ist die in Abb. 38 (Kap. 7.1.6) vorgestellte Maßnahme zur Führung des Rad- und Fußverkehrs am Knotenpunkt Hoher Holzweg/Göttinger Str.. Am westlichen Ende des Hohen Holzweges sollte der gemeinsame Fuß- und Radweg incl. der Mittelinsel (Abb. 41) zum Erhalt der 3 Bäume jedoch in Richtung Osten etwa bis zur Höhe Haus Nr. 49 verlängert werden.

Um Platz für Schutzstreifen für den Radverkehr zu gewinnen, sollte nördlich des Hohen Holzweges auf der gesamten Länge ein Parkverbot eingerichtet werden. Es ist davon auszugehen, dass jedes Firmengelände auch eigene Parkplätze hat, die dann auch genutzt werden sollten. Auf der Südseite kann weiterhin geparkt werden, sodass auch der Baumbestand erhalten wird. Ggf. ist der Gehweg auf der Nordseite in den Bereichen AA und BB etwas schmaler als üblich zu gestalten, bevor Grunderwerb erforderlich ist. Fußgänger gibt es nur wenige in diesem Bereich. Hilfsweise könnten auch Querungshilfen (z. B. Zebrastreifen) den Wechsel auf die andere Straßenseite erleichtern.

Die Deveser Str. (Kap. 6.1.2) darf keinesfalls für den Autoverkehr freigegeben werden. Durch die einspurige Überführung der B3neu/Brücke würde es zu langen Staubildungen in beiden Richtungen kommen und der ÖPNV und Radverkehr, der zur Einhaltung der Umweltziele wie Reduzierung der CO₂-Emissionen gefördert werden muss, käme zum Erliegen.

Auch weitere Lärmschutzmaßnahmen würden erforderlich, da durch die B3neu und die neue Weetzener Landstraße nachgewiesenermaßen diverse Anlieger grenzwertig verlärmert werden.

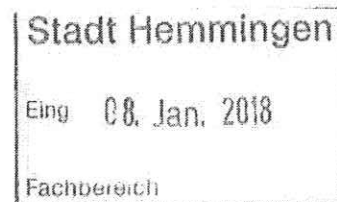
Die ÖPNV Anbindung (Abb. 11 und Kap. 6.2) für Bockstr. und Hoher Holzweg zur Entlastung und als Ausgleich von zunehmendem Verkehr durch neue Baugebiete bzw. die Anbindung an die B3 neu ist zwingend erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

7. Januar 2018

Stadt Hemmingen
c/o Herrn Dietmar Juschkewitz
Rathausplatz 1
30966 Hemmingen

dietmar.juschkewitz@stadthemmingen.de



Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Guten Tag Herr Juschkewitz,

die nahezu 100 Seiten des Entwurfs enthalten eine Vielzahl von Informationen, die ich mit Interesse gelesen habe. Bei einem solch komplexen Thema ergeben sich verständlicherweise Fragen. Einige davon wollte ich anl. der Vorstellung in der Sitzung des Fachausschusses am 9. November 2017 stellen, was ich jedoch nicht konnte/durfte, da ich trotz der angesetzten Fragestunde als Einwohner ausgebremst und auf das Zuhören reduziert wurde. Ich bitte Sie daher um Verständnis, wenn ich heute nicht nur wie gewünscht (vgl. Bekanntmachung vom 18.11.2017) Stellungnahmen abgebe, sondern auch Fragen stelle um deren Beantwortung ich bitte. Beschränken werde ich mich auf den Ortsteil Arnum und hierbei auf den Bereich westlich der Göttinger und nördlich der Bockstraße.

Frage zu Verkehrserhebungen:

die SHP-Zählung (!) erfolgte am DI 15.09.2015. Zu diesem Zeitpunkt waren zwar die Grundstücke im Neubaugebiet „Südlich Bockstraße“/B-Plan Arnum Nr. 45 verkauft, aber die Häuser / Wohnungen noch nicht bezogen. Wurden die künftigen Verkehrsmengen von SHP prognostiziert und in die Überlegungen einbezogen? Die Ausführungen auf S. 15 sind für mich nicht eindeutig.

Frage zu Verkehrsmengen

An einigen Stellen weist SHP auf einen „zum Teil deutlichen Rückgang der Verkehrsmengen“ im Vergleich 2015 zu 2001 hin (u.a. S.12, Abb. 5). Ist diese Erscheinung allgemein gültig oder bezieht sie sich lediglich auf Hemmingen? Wie erklärt sich dieses Ergebnis? Sind die Zählungen nicht vergleichbar? Ist eine der Zählungen offensichtlich unrichtig?

Bezieht sich die o.a. Aussage auch auf die Bockstraße? Wo wurden 2001 und 2015 die Zählungen an der Bockstraße durchgeführt? Kann es sein, dass die in Nebenstraßen abfließenden Verkehre in die Zählung 2015 nicht eingeflossen sind?

Frage zum Stromplan Knotenpunkt 27: Gartenplatz

Auf S. 100 werden die Fahrzeugbewegungen von der B3 zum Gartenplatz gezeigt. Das Bild könnte in Verbindung mit der Darstellung Knotenpunkt 25 Gartenstraße/Gartenplatz zu der Ansicht führen, dass eine Kfz-verkehrliche Verbindung von der B3 zum Gartenplatz besteht. Das ist allerdings nicht der Fall. Warum wurde die Zählung am Knotenpunkt 25 vorgenommen?

Frage zu einer stärkeren Verkehrsbelastung zwischen Bockstraße und Hoher Holzweg

Auf S. 9 wird festgestellt, dass „auf den zuführenden Straßen zur B3 neu teilweise mit Mehrbelastungen zu rechnen ist“, d.h. mit Mehrbelastungen zur heutigen Situation. Etwas deutlicher, wenn auch nicht klar, sind die Ausführungen auf Seite 38, 3. Absatz: „In geringfügigem Umfang sind auch Mehrbelastungen in den Straßen von Laubeichenfeld, Im Bergfeld und Gartenstraße zu erwarten“. Das heißt also, dass die Bewohner dieser Straßen, die sich von der Arnumer Ortsumgebung eine Verminderung der Verkehrsmengen erhofft hatten, mit dem Gegenteil zu rechnen haben. Soll das so sein und soll das so bleiben?

Eine neue und direkte Verbindung von der Bockstraße zum Hohen Holzweg

SHP weist an mehreren Stellen darauf hin, dass eine direkte Anbindung zwischen der Bockstraße und dem Hohen Holzweg zu schaffen ist:

S. 18, 2. Absatz

S. 28

S. 31, 1. Absatz

S. 38, 3. Absatz

S. 39 / S. 40

Wenn ich mich richtig erinnere, war eine solche Verbindung vor einigen Jahren bereits Thema. Ich meine, dass damals auch bereits Grundstücksverhandlungen im Gespräch waren. Ich erinnere mich, dass der Straßenverlauf bereits angesprochen wurde und der Anbindungspunkt am Hohen Holzweg ausgemacht worden ist. Ich frage daher, gibt es zu diesem Thema Relevantes aus Vergangenheit und Gegenwart?

In meinem an die Stadt Hemmingen gerichteten Schreiben vom 29. Mai 2017 zum „Vorentwurf 2017 zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2025“ habe ich die Vorteile einer direkten Verbindung dargelegt und hierbei auch auf die Möglichkeit der Einrichtung einer Ringbuslinie hingewiesen. Ich muss das hier nicht wiederholen. Es ergibt sich abschließend die Frage, wann wird in dieser Richtung etwas passieren?

Ich bin gespannt auf die kommenden Veranstaltungen und freue mich auf gemeinsam erarbeitete sowie von objektiven Gesichtspunkten geleitete Ergebnisse.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage: mein o.a. Schreiben vom 29. Mai 2017 an die Stadt Hemmingen.

29. Mai 2017

Stadt Hemmingen
Rathausplatz 1
30966 Hemmingen

Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2025 / Vorentwurf Februar 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst bedanke ich mich bei Ihnen für die Ausarbeitung und die umfangreichen Informationen zu zahlreichen Themenfeldern unserer Stadt generell und zu den Stadtteilen speziell. Auch die Informations- und Diskussionsveranstaltung in der Arnummer Grundschule fand ich aufklärend und gelungen. Natürlich sind noch Fragen offen geblieben und sicherlich verdienen gegebene Feststellungen an sich Stellungnahmen. Lassen Sie mich aus dieser Vielfalt ein Arnummer Thema herausgreifen, das ich auch in der Arbeitsgruppe Verkehr angesprochen habe. Selbst auf die Gefahr hin, dass Sie sagen, „schon wieder kommt er damit“, gehe ich auch heute wieder auf die Verkehrsbelastung zwischen Bockstraße und Hoher Holzweg ein. Ich bitte dafür um Verständnis und hoffe bei Ihnen auf dasselbe und auf offene Ohren.

Wir haben in Arnum neben der Bundesstraße B3, der Landesstraße L389 und der Regionsstraße K224 zwei Haupterschließungsstraßen, nämlich die Bockstraße und den Hohen Holzweg. Ihre Aufgabe ist es, die innerörtlichen Verkehre aufzunehmen und weiterzuleiten. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass bisher beide Straßen im Nirwana enden, anders ausgedrückt, es sind Sackgassen. Insoweit können sie z.Zt. ihrer eigentlichen Funktion nur eingeschränkt nachkommen. Das wird sich im Hinblick auf den Hohen Holzweg nach Anbindung an die B3neu ändern. Bei der Bockstrasse bleibt es bei der „Sackgasse“. Das ist ein Handicap und führt in Arnum unweigerlich zu einer Belastung zahlreicher innerörtlicher Gemeindestraßen (insbesondere Sollingstraße, Im Bergfeld, Laubeichenfeld, Gartenstraße, Hohes Feld, Mühlenweg, Nordstraße und nach Freigabe der B3neu auch Beethovenstraße).

In der Vergangenheit ist immer wieder, nicht nur von mir, auf die sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auf die Anwohner hingewiesen worden. Die Antworten waren: wir wissen darum, wir kümmern uns, wir werden das in unsere Überlegungen einbeziehen, das

wird im neuen Verkehrsentwicklungsplan behandelt. Wir haben allerdings auch vernommen, dass die Situation für die Anwohner „hinnehmbar“ sei.

Eine Verbesserung würde sich durch eine Anbindung der Bockstraße an den Hohen Holzweg ergeben. Dann wäre auch diese Haupterschließungsstraße nicht endlich, sondern angeschlossen und in das örtliche Verkehrsnetz eingebunden. Diese Überlegung ist nicht neu. Auch in dem aktuellen Stadtentwicklungskonzept wird ausdrücklich darauf hingewiesen (S.74). „Bei einer großflächigen Entwicklung in Arnum-West ist eine Anbindung über die Entlastungsstraße des B-Planes Arnum Nr. 42 zum Knoten B3neu/Hoher Holzweg sinnvoll“. Das hört sich zunächst einmal sehr hoffnungsvoll an. Allerdings ist nicht definiert, was unter „großflächig“ zu verstehen ist. Mit Sicherheit (noch) nicht das zu Arnum-West zählende neue Baugebiet B-Plan 45 südlich Bockstrasse (Generationenwohnen). Denn sonst wäre bereits etwas i.S. Verbindungsstraße passiert. Und seien es auch lediglich Vorüberlegungen. Nichts ist geschehen, sodass das Verkehrsaufkommen in dem von mir angesprochenen Gebiet angewachsen ist.

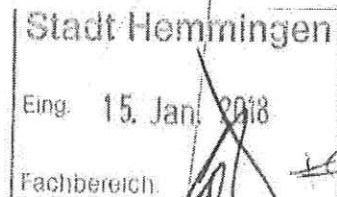
Zum Nachdenken bringen mich die Ausführungen unter „Fazit“ auf der Seite 29. „Die Fläche F2 (Anm. Arnum-West mit 11,5 ha) würde sich ggf. auch eignen. Aufgrund der derzeitigen Bautätigkeiten im Bereich Arnum-West (Anm. gemeint ist sicherlich B-Plan 45), der noch nicht geklärten Auswirkungen weiterer Verkehre auf das vorhandenen Netz wird der Fläche F1 (Anm. Arnum-Süd) aber grundsätzlich der Vorrang für eine Entwicklung eingeräumt“. Das kann es doch nicht sein. Wenn es noch Ungeklärtes gibt, muss das eben unverzüglich angepackt werden.

Ich plädiere für ein Präferieren eines neuen Wohngebietes in Arnum-West. Die Verwaltung selbst hat schließlich bereits mit dem B-Plan 45 den Start in diese Richtung geliefert. Dann kann die Entlastungsstraße gebaut werden und es gibt eine Weiterentwicklung der dortigen Infrastruktur. Auch die anl. der Arnum-Veranstaltung angesprochene Ringbuslinie könnte von dem Ende der Stadtbahn in Hemmingen-Westerfeld über den Hohen Holzweg und die Bockstrasse eingerichtet werden.

Mir ist bewusst, dass meine Vorschläge nicht der aktuellen Meinung der Verwaltung entsprechen. Meine Überlegungen basieren auf dem vorgelegten Vorentwurf, der nach Aussage des Bürgermeisters nicht das letzte Wort sein muss. Ich bitte also Politik und Verwaltung um wohlwollende Aufnahme meiner Empfehlungen und danke Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Hemmingen
Rathausplatz
30966 Hemmingen



Stellungnahme VEP 2030

Devese, Krumme Str.
Radweg zwischen Devese und Ronnenberg
Kappung der K 225

6.1.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohner der Krumme Str. in Devese betrachten wir den im VEP 2030 vorgesehenen Gehweg in der Krumme Str. sowie eine Verkehrsberuhigung als sinnlos. In diesem Bereich sind wenige Fußgänger unterwegs, so dass der bisherige Gehweg als ausreichend betrachtet wird. Ein weiterer Gehweg würde lediglich die Straße verengen und führt nur zur Verschwendung von Steuergeldern. Auch der PKW-Verkehr ist durch die Einbahnstraßenregelung sehr gering, da die Krumme Straße ab Breite Str. bis Kötnerreihe ohnehin nur von Bewohnern von ca. 3-4 Häusern benutzt wird, teilweise befahren diese Anwohner wie auch alle anderen die Krumme Str. sowieso über die Kötnerreihe.

Den vorgesehenen Radweg entlang der Ronnenberger Straße zwischen Devese und Ronnenberg finden wir unnötig, da schon eine gute Radwegverbindung zwischen Devese und Loydbrunnen vorhanden ist. Lediglich die Strecke entlang der Ihme zwischen Loydbrunnen und Kückenmühle müsste besser ausgebaut werden. Es ist unbegreiflich, dass man heutzutage einen Radweg entlang einer vielbefahrenen Straße bevorzugt, wenn ein natürlicher Weg bereits vorhanden ist, ohne schädliche Abgase einatmen zu müssen. Hinzu kommt, dass es sich hier um Kosten von ca. 800.000 Euro handelt, die wieder einmal zusätzlich vom Steuerzahler aufgebracht werden müssten. Gibt es denn überhaupt eine Auswertung, von wie vielen Radfahrern zurzeit die Ronnenberger Straße befahren wird?

Die Querung für Radfahrer innerhalb Deveses im Bereich der vorhandenen Verkehrsinsel wäre ebenso unnötig, da wohl niemand auf der Straße Vorm Dorfe die Straße befahren würde, wenn auf der anderen Straßenseite ein Gehweg mit Benutzung für Radfahrer vorhanden ist.

Wir fordern weiterhin, dass die K 225 zwischen Ohlendorf und Devese sowie zwischen Devese und der Göttinger Landstraße nicht gekappt wird. Bereits jetzt ist erkennbar, dass es häufig zu Staus auf der Weetzener Landstraße kommt, insbesondere an Sonnabenden und vor Feiertagen, wenn der Realmarkt verstärkt angefahren wird. Es ist zu befürchten dass mit Inbetriebnahme der B3neu der

Verkehr auf der Weetzener Landstraße weiter zunimmt. Die Deveser Straße wird zukünftig durch die B3 neu eine deutliche Entlastung erfahren. Für die Deveser ist zu wünschen, dass der Verkehr zum Rathausplatz weiterhin über die Deveser Straße ohne unnötige Umwege erfolgen kann. Es ist nicht einzusehen, dass vorhandene Straßen mit hohen finanziellen Investitionen wieder zurückgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Hemmingen
Rathausplatz

30966 Hemmingen

Devese, 10.01.2017

VEP



Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten, die Deveser Straße als Verbindungsstraße für Deveser und Hemminger als Anliegerstraße offen zu halten.

So war es vom Vertreter der Stadt Hemmingen in der Vorstellung des Planes im Sommer 2017 in der KGS zugesagt worden!

Wir persönlich empfinden uns als Deveser abgehängt von der Stadt. Nicht nur dass die neue B3 einen erheblichen Sperrriegel zwischen Hemmingen und Devese darstellt, zugleich wird Devese seine direkte Zuwegung zum Stadtzentrum Hemmingen genommen. Restaurants, Ärzte, Banken, die Kirchen und die Schule, die vielfältigen Einzelhändler und das Rathaus sind das Zentrum. **Das Zentrum von Hemmingen ist nicht real!**

Warum soll sich die Fahrstrecke zum Zentrum von Hemmingen ++Rathaus sich mehr als verdoppeln.

Und ein weiterer Punkt besorgt uns. Der Verkehr aus Ronnenberg kommend verstärkt sich wegen der Abkürzung, die die neue B 3 auf der Fahrt Richtung Osten (Messengelände, BAB) bietet dieser Verkehr wird mitten durch Devese geleitet. Während die meisten Ortslagen (Hemmingen, Westerfeld, Arnum, Wilkenburg) vom Verkehr entlastet werden, wird Devese ohne dass ein Versuch der Milderung unternommen wurde für die Steigerung der unmittelbaren Verkehrsbelastung freigegeben.

Letztlich stelle ich fest, dass Devese für Hemmingen nicht unwichtig ist, wegen des Potentials an Gewerbeflächen. Ich sehe wenig passenden Ausgleich darin, Devese seine Flächen zu nehmen und zugleich die Deveser mit weniger Straßen und mehr Verkehr zu belasten.

Ich bitte um Berücksichtigung.

30966 Hemmingen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

15. Januar 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen

unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Mein Urgroßvater hat 1910 in der Deveser Straße das dritte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B215 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.
2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.
3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße *auf die B3alt fahren* um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.
4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen

Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Ich fordere die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

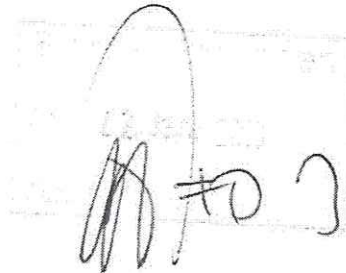
Sollten Sie jedoch die Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens umstoßen wollen, und wider alle Vernunft die festgelegte Kappung der Deveser Straße zurückdrehen wollen, werde ich dieses Vorhaben einer gerichtlichen Klärung zuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

A handwritten signature in black ink is written over a rectangular stamp. The signature appears to be 'A. Gaida'. The stamp contains some illegible text and a date, possibly '15.1.2018'.

15. Januar 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw

ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Mein Ur-Urgroßvater hat 1910 in der Deveser Straße das dritte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B215 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße würde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.
2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.
3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzer Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzer Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzer Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße *auf die B3alt fahren* um dann zum Knotenpunkt Weetzer Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzer Landstraße zukunftsweisend löst.
4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B.

zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).


Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Ich fordere die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Sollten Sie jedoch die Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens umstoßen wollen, und wider alle Vernunft die festgelegte Kappung der Deveser Straße zurückdrehen wollen, werde ich dieses Vorhaben einer gerichtlichen Klärung zuführen.

Mit freundlichen Grüßen


30966 Hemmingen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

15. Januar 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrtrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen

unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Mein Ur-Urgroßvater hat 1910 in der Deveser Straße das dritte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder Kfz-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B215 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.
2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.
3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße *auf die B3alt fahren* um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.
4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen

Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Ich fordere die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Sollten Sie jedoch die Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens umstoßen wollen, und wider alle Vernunft die festgelegte Kappung der Deveser Straße zurückdrehen wollen, werde ich dieses Vorhaben einer gerichtlichen Klärung zuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Stadt Hemmingen

Herrn Bürgermeister Schacht-Gaida
Rathausplatz 1

30966 Hemmingen

Handwritten signature and a rectangular stamp with illegible text.

15. Januar 2018

[Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom]

[Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom]

Telefon

Betreff: Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schacht-Gaida,

zum Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auf Seite 34 korrekt dargestellt ist die „Kappung Deveser Straße“ für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Planfeststellungsbeschluss der „B3 neu“ rechtlich festgeschrieben.

Ich gehe davon aus, dass dieses nach wie vor - und auch künftig - geltende Rechtslage ist.

Recht schwammig wird dann jedoch vom Büro „SHP Ingenieure“ weiter ausgeführt:

„Langfristig ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Szenarien auch denkbar, die derzeitige Regelung „Deveser Straße in beiden Fahrrichtungen“ wieder herzustellen. Begründet wird dies mit der insgesamt relativ geringen Verkehrsstärke (700 Kfz/24h), die sich voraussichtlich nach der Inbetriebnahme der B3 neu einstellen wird.“

Wie das Büro „SHP Ingenieure“ zu dieser Erkenntnis kommt und auf welchen Untersuchungen und /oder Berechnungen diese Behauptung beruht, bleibt seitens des Büros unerwähnt.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt Hemmingen wird zwar auf den - bedingt durch den verfügbaren, knappen Straßenraum - Konflikt parkender Kfz und Einengung des Seitenraumes (Geh- und Radweg) in der Deveser Straße hingewiesen.

Planerische Konsequenzen bzw. Vorschläge zur Konfliktminderung werden jedoch nicht aufgezeigt.

Nach meiner Auffassung ist für die Deveser Straße zukünftig folgendes erforderlich: Es muss eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Abnahme des Kfz Verkehrs stattfinden. Insbesondere müssen überörtliche, regionale Fahrbeziehungen

unterbunden werden. Zu fordern ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Dieses sollte durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden, indem zukünftig die Pkw ausschließlich am Fahrbahnrand und nicht mehr randlich auf dem nördlichen Geh-/Radweg parken. Die Einhaltung muss durch bauliche Maßnahmen (Poller o.ä.) gewährleistet werden. Zu erwägen ist auch eine Einrichtung der Deveser Straße als Fahrradstraße.

Der Urgroßvater meines Mannes hat 1910 in der Deveser Straße das dritte Haus im Ortsteil Westerfeld errichtet. Seit dem wohnt unsere Familie in der Deveser Straße.

Immer wieder gab es Anregungen bzw. Forderungen der Anwohner, in dieser stark befahrenen Straße verkehrsberuhigende Maßnahmen einzurichten.

Seit sich die Planungen für den Bau der B3 konkretisierten bzw. in die Planfeststellung mündeten verwiesen die Gemeinde und die Region darauf, dass sich die Verhältnisse in der Deveser Straße mit Schließung für den Autoverkehr grundsätzlich deutlich verbessern würden.

Um so unverständlicher sind jetzt die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 „ins blaue“ formulierten Gedankenspiele (??), den Teil der Planfeststellung, der sich auf die K225 bzw. Deveser Straße zwischen Devese Dorf und der Straße Pferdekoppel bezieht, nach Inbetriebnahme der B3 neu aufzulösen und doch wieder KfZ-Individualverkehr aus dem gesamten Umland (u.a. Querverkehr von der B215 über die Deveser) zuzulassen.

1. Mit der Planfeststellung zum Bau der neuen in Höhe Devese autobahngleichen Umgehungsstraße wurde eine Kappung der Deveser Straße zwischen Devese und Hemmingen-Westerfeld festgelegt, um einen Ausgleich für Belastungen durch die B3 neu zu schaffen. Mit einer Änderung dieser Planung würden insbesondere die Anwohner der Deveser Straße/K225 im oberen Anteil (Ecke Heisterkamp bis zum Stadtweg in Devese) einer doppelten Lärm- und Verkehrsbelastung ausgesetzt werden. Mit kompletter Öffnung der Deveser Straße und Schaffung einer Kreuzung mit der B3neu würden die in der Planfeststellung gemachten Vorgaben zum Lärmschutz kaum noch einzuhalten sein und die Änderung der Planfeststellung damit rechtlich anfechtbar werden.

2. Die Aussicht auf eine schon seit Jahrzehnten in Aussicht gestellte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Deveser Straße würde zu nichte gemacht werden. Es gibt aktuell keine andere Straße der Stadt Hemmingen die dermaßen gefährlich für Radfahrer und Fußgänger ist (Tempo 50 ist erlaubt, wird oft überschritten; Auto parken den ohnehin sehr schmalen kombinierten Fuß- und Radweg -der auch als Schulweg für ganz Devese dient- durch Überfahren der weißen Parklinie noch weiter zu). Zur Lösung dieser Probleme wird im VEP keine Aussage getroffen.

3. Die Argumentation, eine Öffnung der Deveser Straße könne die Weetzener Landstraße entlasten, ist nicht schlüssig. Die unterstellte Entlastung um 700 Fahrzeuge macht nicht einmal 10% des Aufkommens der Weetzener Landstraße aus. Die sich nach Fertigstellung der B3neu zuspitzende Belastung der Weetzener Landstraße kann mit Öffnung der Deveser Straße nicht gelöst werden bzw würde die avisierte Entlastung der alten Ortsdurchfahrt (B3 alt) ad absurdum führen (man müsste aus Richtung Ronnenberg/B3neu über die Deveser Straße auf die B3alt fahren um dann zum Knotenpunkt Weetzener Landstraße/B3 alt zu gelangen). Im VEP fehlt ein ganzheitliches Konzept, dass die zu erwartenden Entwicklungen im Umfeld der Göttinger und Weetzener Landstraße zukunftsweisend löst.

4. Die Aussage im VEP, die Öffnung der Deveser Straße entgegen der Planfeststellung könne die traditionelle Verbindung zwischen Devese und Westerfeld aufrechterhalten kann sich nur auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Die Planfeststellung ermöglicht schon jetzt eine Verbindung der beiden Ortsteile für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen

Nahverkehr. Für Einwohner des Dorfes Devese, die diese umweltschonenden Verkehrsmittel nicht benutzen wollen oder können ist eine Verlängerung der Fahrzeit z. B. zum Rathaus Hemmingen um wenige Minuten zumutbar und steht in keinem Verhältnis zur Mehrbelastung der Anwohner der Deveser Straße.

5. Die Annahme im VEP (S. 33), eine Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts der Deveser Straße (mit Ausnahme der Brückenführung über die B3 neu) würde die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für die geplante Kappung der Deveser Straße gefährden ist nicht schlüssig. Mit einer derartigen Argumentation müsste übergeordnet auf jegliche Regulierung des Verkehrs vom Parkverbot bis zu Tempolimit oder Promillegrenzen verzichtet werden.

6. Durch Änderung der Planfeststellung würde nicht nur Durchgangsverkehr in der Deveser Straße erhalten bleiben, sondern ein Eingangstor für erheblichen Schleichverkehr bzw. Ausweichverkehr zwischen Umland und Hannover-Ricklingen geschaffen werden (da Rückstau auf der B3 neu stadteinwärts und Engpässe rund um die Weetzener Landstraße zu erwarten sind).

Ferner wird Ausweichverkehr über die Deveser Straße zwischen Umland und Hannover-Döhren geschaffen werden, der sich dann über den ohnehin überlasteten Bereich Kirchdamm und Löwenberger Straße bzw. Köllnbrinkweg über die Berliner Straße ergießen wird.

Extrem verschärfen würde sich diese Gefahr noch im Falle einer zukünftigen langfristigen Sperrung des Südschnellwegs wegen dort anstehendem Komplettneubau der Brückenanlage.

Ich fordere die Stadt Hemmingen auf, die Planfeststellung mit Kappung der Deveser Straße zwischen dem Dorf Devese und Hemmingen-Westerfeld (aktuelle K225) und Rückbau zu einem Geh- und Radweg (mit Busführung) beizubehalten.

Zusätzlich sollten weitere Planungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner der Deveser Straße erfolgen. Hierzu könnten zählen: Tempo 30 und/oder Einrichtung einer Fahrradstraße sowie komplettes Parkverbot auf dem Geh- und Radweg.

Sollten Sie jedoch die Festsetzungen des Planfeststellungsverfahrens umstoßen wollen, und wider alle Vernunft die festgelegte Kappung der Deveser Straße zurückdrehen wollen, werde ich dieses Vorhaben einer gerichtlichen Klärung zuführen.

Mit freundlichen Grüßen