Martin Zierke
Wunstorfer Str. 61a
D - 30453 Hannover

Martin Zierke * Wunstorfer Str. 61a * D - 30453 Hannover

An die Mitglieder der
„Kommission Sanierung Limmer“
c/o
Landeshauptstadt Hannover
OE 18.6 Rats- und Bezirksratsangelegenheiten
Trammplatz 2 (Rathaus)

D - 30159 Hannover

"Kommission Sanierung Limmer" am 2016-12-05
"Limmer - zu einem integrativen Straßenkonzept"

Hannover, den 2016-11-17

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Kommissionsmitglied Frau Anja Niezel hatte in der Sitzung vom 2016-02-15 einen Antrag "Limmer - zu einem integrativen Straßenkonzept" (Drucksache 0248/2016) eingebracht.
Dieser Antrag ist in den Sitzungen am 2016-02-15 und 2016-04-11 jeweils vertagt worden.
In der Sitzung vom 2016-06-06 stand dieser Antrag nicht mehr auf der Tagesordnung, obwohl er zwischenzeitlich weder zurückgezogen noch abgelehnt wurde
(-> https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/0248-2016).

Sollte der Antrag Drucksache 0248/2016 **nicht** auf die Tagesordnung der Sitzung vom 2016-12-05 gesetzt werden, wird folgender Antrag gestellt:

Erstellung eines Stadtteilverkehrskonzeptes Limmer

Die Stadt Hannover möge ein integratives Stadtteilverkehrskonzept für Limmer mit folgenden Vorgaben in Auftrag geben:

Zielsetzung

- ➔ Entwicklung eines zukunftsfähigen stadtteilverträglichen Mobilitätskonzeptes für ganz Limmer einschließlich Wasserstadt und Anbindung an die angrenzenden Stadtteile. Dabei bilden die schon vorhandene massive Kraftfahrzeugbelastung durch die Bundesstraße 441 und die drohende Verschärfung der Situation im Zusammenhang mit der Bebauung der Wasserstadt das zu bewältigende Hauptproblem.
  Es sind alle Verkehrsarten zu betrachten (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger, ruhender Verkehr, Fließender Kraftfahrzeugverkehr).
- ➔ · Entwicklung von Gestaltungsvorschlägen für wichtige Straßen- und Platzräume.

Verfahrensschritte

1. Bildung eines Projekt begleitenden, öffentlich tagenden Arbeitskreises mit ständigen Repräsentanten aus Einwohnerschaft, Politik und Verwaltung.
2. Städtebaulich-straßenräumliche Analyse für die Konzept relevanten Straßen- und Stadträume
3. Verkehrlich-funktionale Analyse und Prognose für den fließenden, ruhenden und liefernden Kraftfahrzeugverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr im definierten Planungsraum einschließlich der Anschlüsse an Nachbarstadtteile
4. Städtebaulich-straßenräumliche Prognose auf Basis bekannter oder wahrscheinlicher Änderungen der Flächen- bzw. Gebäudenutzungen
5. Verkehrlich-funktionale Prognosen für alle Verkehrsarten unter Einbeziehung unterschiedlicher Szenarien für Strukturdaten und Verhaltensweisen, insbesondere zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split)
6. Identifikation von Mängeln und Problembereichen (z.B. fehlende Querungshilfen, Dimensionierung von Anschlüssen, Parkplatz-Fehlnutzung Franz-Nause-Str. durch P+R, Erschließungsmängel, Unterbindung unerwünschten Schleichverkehrs usw.)
7. Handlungskonzepte
   - ➔ Sammlung vorliegender und denkbarer Maßnahmenvorschläge einschließlich einer Umwidmung der B441
   - ➔ Vergleich von Varianten für die Handlungskonzepte
   - ➔ Abschätzung der Auswirkungen und Beurteilung der Varianten hinsichtlich ihrer Zielerreichung
   - ➔ Erarbeitung abgestimmter Handlungskonzepte für alle Verkehrsarten
8. Entwurfs- und Gestaltungsvorschläge für wichtige Straßen- und Platzräume
9. Empfehlungen für das weitere Vorgehen
10. Politische Beschlüsse der Gremien

Erste Maßnahmenvorschläge, die in den Variantenvergleich einbezogen werden sollten:

1. Die Verwaltung wird **aufgefordert**, einen Sachstandsbericht zur Informationsdrucksache 709 / 99 (!) zu geben, so wie sie in den Anlagen aufgeführt ist. Dieser Sachstandsbericht soll erläutern, weshalb trotz eindeutiger Beschlusslage des Verwaltungsauschusses der LHH bisher keine Verkehrsberuhigung / Entwidmung als Bundesstraße durchgeführt wurde.
2. Die Verwaltung wird aufgefordert, unverzüglich Planungen mit dem Ziel aufzunehmen, die Wunstorfer Straße (B441) schnellst möglich als Bundesstraße zu entwidmen.
3. Die im Verkehrsgutachten zur Wasserstadt vorgesehene **Fußgänger- und Radverkehrsbrücke** über den Stichkanal soll durch eine Busspur mit einem Fahrstreifen auch für Linienbusse befahrbar sein. Die Busse der Verbindung Ahlem - Innenstadt könnten damit auch die Erschließungstiefe der Wasserstadt deutlich verbessern.
4. Das gesamte **Radwegenetz in Limmer** (und den angrenzenden Stadtteilen), sowohl in West-Ost-Richtung als auch die Querverbindungen, soll gestärkt werden. Entsprechende Maßnahmen im Sanierungsgebiet Limmer (und zumindest im gesamten Stadtteil Limmer) sollen sein:
   - ➔ a) Ausbau aller wichtigen Straßen mit einem deutlich markiertem Radweg (z.B. in Rot), ggf. als Fahrrad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn.
   - ➔ b) Limmer: Ausbau der Wunstorfer Straße mit einem auf der Fahrbahn aufgebrachten Fahrrad-Schutzstreifen, zusätzlich zum vorhanden Radweg. Dies ist besonders nach der zu realisierenden Entwidmung der Wunsterfer Straße als Bundesstraße sinnvoll.
   - ➔ c) Schleusenweg / Heinrich-Kollmann-Weg (/ Zur Schwanenburg / Almstadtweg): Ausbesserung der (eh dringend notwendigen und überfälligen) Schäden des Belages. Sehr sinnvoll ist die durchgehende bessere Befestigung bis zur Limmer Schleuse.
   - ➔ d) Dauerhafte Aufnahme aller Radwege (und Nebenverbindungen) in den Winterdienst der Stadtreinigung. Die Radwege müssen auch im Winter gut befahrbar sein. Und es muss gewährleistet werden, dass nicht Schnee / Eis von den Fußwegen bzw. von der Fahrbahn auf die Radwege geräumt wird und diese unpassierbar macht.
   - ➔ e) Ganzjährige öftere Reinigung aller Radwege (z.B. von Glasscherben).
   - ➔ f) Ausstattung aller Kreuzungen und Einmündungen (zumindest auf den wichtigen Verbindungen) mit Näherungssensoren für Radfahrer, ähnlich wie in der Langen Laube.
   - ➔ g) Auf jeden Fall aber die Schaffung von (manuellen) Möglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger, an allen Signalanlagen einen Querungswunsch anzufordern. Dieser Querungswunsch muss dann natürlich auch in angemessener Zeit berücksichtigt werden.
   - ➔ h) Abbau / Vermeidung von Verschwenkungen im Verlauf von Radwegen.
   - ➔ i) Grüner Rechtsabbieger für Radfahrer bzw. für alle Verkehrsteilnehmer.

➔ j) Regensensitive Ampelschaltungen für Radfahrer und Fußgänger.

5. Die alten Gebäude am Stichkanal (Gebäude Nr. 44 / 51) sollen in (Fahrrad-)Parkhäuser umgewandelt werden.
   Diese Parkhäuser könnten z.B. nach dem Prinzip eines vollautomatisierten Regallagers organisiert sein und sollen so flexibel gebaut werden, dass dort (je nach Bedarf) das Unterstellen von Fahrrädern / Motorrädern / Kfz ermöglicht werden kann.
   Dort könnten dann auch eine gewisse Anzahl von Stellplätzen für e-Mobilität ausgerüstet sein. Zumindest sollen alle Stellplätze schon entsprechend vorbereitet sein. Die Energieversorgung dafür soll entweder durch regenerative Erzeugungsformen vor Ort oder durch einen Ökostromanbieter erfolgen.
6. **Für die Stadtbahn zum Wasserstadtgelände muss eine Trasse freigehalten werden**. Der 3. Bauschnitt kann erst dann realisiert werden, wenn die Buslinie über das Wasserstadt-Gelände, die Anbindung des Wasserstadtgeländes an die Stadtbahn und die Stärkung des Radverkehrs (ausdrücklich ohne einen "schnellen Radweg" / "Radschnellweg") realisiert sind.
7. **Erneuerung der Bahndammbrücke Wunstorfer Straße**: Während der Bauzeit könnte die Wunstorfer Straße über den ehemaligen Conti-Parkplatz provisorisch zur Harenberger Straße geführt und an die Carlo-Schmid-Allee angebunden werden. Das würde die Bauzeit der Eisenbahnbrücke verkürzen. Auch die Baufahrzeuge der Wasserstadt könnten das Baugebiet so auf kurzem Wege über die Carlo-Schmid-Allee anfahren.
8. Es soll geprüft werden, ob ein **S-Bahn-Anschluss** für die Wasserstadt machbar und sinnvoll ist.
9. Es sollen **sämtliche zu erwartenden neuen Verkehrsströme** in die Verkehrsprognose (neues Gymnasium Wunstorfer Straße, Neubaumaßnahmen Limmer / Ahlem / Letter / Seelze) einbezogen werden.
10. **Zusammenfassung von Stellplätzen zu größeren Einheiten**: Speziell auf dem Wasserstadtgelände sollen oberirdische Stellplätze zu größeren Einheiten zusammen gefasst werden.

Begründung des Stadtteilverkehrskonzeptes Limmer

Die im August 2014 vorgelegte „Verkehrsuntersuchung Wasserstadt Limmer“ hatte den Auftrag, die durch die Wasserstadt steigenden Verkehrsmengen abzuschätzen und die Verkehrsanbindung der Wasserstadt zu überprüfen. Konzeptionell werden zusätzliche Kraftfahrzeug orientierte bauliche Maßnahmen im Bereich der Schnellwegauffahrt vorgeschlagen (neue Abbiegespuren auf der Wunstorfer Straße, zusätzliche Spur auf dem Westschnellweg). Nicht thematisiert wird dabei eine Verminderung der Vorbelastung insbesondere der Wunstorfer Straße durch den Stadtteil fremden Durchgangsverkehr.

Limmer bleibt aber auch ohne Wasserstadt-Bebauung durch die Bundesstraße 441 und den Eichenbrink ein vom Autoverkehr zerteilter und stark belasteter Stadtteil. Dies war Anlass für die Einleitung der Stadtteilsanierung Limmers. Das Problem ist aber trotz jahrelanger Sanierungsmaßnahmen weiter ungelöst. Im Gegenteil: Die Bebauung

Wasserstadt wird die unbefriedigende Situation noch verschärfen. Zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) werden wünschenswerte Veränderungen postuliert, ein Maßnahme-Katalog zur effektiven Unterstützung dieses Zieles war jedoch nicht Auftragsgegenstand des vorliegenden Gutachtens.

Der angedachte sackartige Stadtbahnabzweig lässt große Teile der Wasserstadt auch auf Dauer ohne ÖPNV-Erschließung und verschlechtert die Anbindung von und nach Ahlem durch eine stadtauswärts verminderte Taktfrequenz.

Ein Folgegutachten als Stadtteilverkehrskonzept ist mit seinem erweiterten Auftrag im Interesse von ganz Limmer sowie der angrenzenden Stadtteile.
Im Gegensatz zur vorliegenden „Verkehrsuntersuchung Wasserstadt Limmer“ soll die **Erarbeitung eines Stadtteilverkehrskonzeptes Limmer** den offenen Fragen ganzheitlich, über alle Verkehrsarten und stadtteilübergreifend nachgehen.

Der die Arbeit am Stadtteilverkehrskonzept kontinuierlich begleitende **Arbeitskreis aus Bürgerschaft, Politik und Verwaltung** könnte dabei ideale Grundlagen für alle Verfahrensschritte liefern, insbesondere beim Aufspüren von Problembereichen und dem Entwickeln von Planungszielen. Darüber hinaus würde diese Art von Bürgerbeteiligung Identifikation und Akzeptanz städtebaulicher und verkehrlicher Maßnahmen im Stadtteil stärken.

Erläuterung:
Dieser Antrag / dieses Konzept basiert zu wesentlichen Teilen auf dem Verkehrskonzept der „BI Wasserstadt“, Stand Entwurf 05 vom 2016-01-09.

Um Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede, deutlich zu machen, wird das Konzept der „BI Wasserstadt“ in den Anlagen noch mal aufgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

(Martin Zierke)

Anlagen
Verkehrskonzept der „BI Wasserstadt“

Bürgerinitiative Wasserstadt Limmer
c/o Uwe Staade, Große Straße 17, 30453 Hannover, T. 0511-862252, www.wasserstadt-limmer.org

Entwurf 05

Erstellung eines Stadtteilverkehrskonzeptes Limmer

Die Stadt Hannover möge ein integratives Stadtteilverkehrskonzept für Limmer mit folgenden Vorgaben in Auftrag geben:

Zielsetzung

- Entwicklung eines zukunftsfähigen stadtteilverträglichen Mobilitätskonzeptes für ganz Limmer einschließlich Wasserstadt und Anbindung an die angrenzenden Stadtteile. Dabei bilden die schon vorhandene massive Kraftfahrzeugbelastung durch die Bundesstraße 441 und die drohende Verschärfung der Situation im Zusammenhang mit der Bebauung der Wasserstadt das zu bewältigende Hauptproblem.
  Es sind alle Verkehrsarten zu betrachten (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger, ruhender Verkehr, Fließender Kraftfahrzeugverkehr).

- Entwicklung von Gestaltungsvorschlägen für wichtige Straßen- und Platzräume.

Verfahrensschritte

1. Bildung eines projektbegleitenden, öffentlich tagenden Arbeitskreises mit ständigen Repräsentanten aus Einwohnerschaft, Politik und Verwaltung.
2. Städtebaulich-straßenräumliche Analyse für die konzeptrelevanten Straßen-und Stadträume
3. Verkehrlich-funktionale Analyse und Prognose für den fließenden, ruhenden und liefernden Kraftfahrzeugverkehr, den Öffentlichen Personennahverkehr, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr im definierten Planungsraum einschließlich der Anschlüsse an Nachbarstadtteile
4. Städtebaulich-straßenräumliche Prognose auf Basis bekannter oder wahrscheinlicher Änderungen der Flächen-bzw. Gebäudenutzungen
5. Verkehrlich-funktionale Prognosen für alle Verkehrsarten unter Einbeziehung unterschiedlicher Szenarien für Strukturdaten und Verhaltensweisen, insbesondere zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split)
6. Identifikation von Mängeln und Problembereichen (z.B. fehlende Querungshilfen, Dimensionierung von Anschlüssen, Parkplatz-Fehlnutzung Franz-Nause-Str. durch P+R, Erschließungsmängel, Unterbindung unerwünschten Schleichverkehrs usw.)
7. Handlungskonzepte
   - Sammlung vorliegender und denkbarer Maßnahmenvorschläge einschließlich einer Umwidmung der B441
   - Vergleich von Varianten für die Handlungskonzepte
   - Abschätzung der Auswirkungen und Beurteilung der Varianten hinsichtlich ihrer Zielerreichung
   - Erarbeitung abgestimmter Handlungskonzepte für alle Verkehrsarten
8. Entwurfs- und Gestaltungsvorschläge für wichtige Straßen- und Platzräume
9. Empfehlungen für das weitere Vorgehen
10. Politische Beschlüsse der Gremien

Bürgerinitiative Wasserstadt Limmer
c/o Uwe Staade, Große Straße 17, 30453 Hannover, T. 0511-862252, www.wasserstadt-limmer.org

Erste Maßnahmenvorschläge, die in den Variantenvergleich einbezogen werden sollten:

1. **Umwidmung der B441:** Die Carlo-Schmid-Allee wird statt der Wunstorfer Straße zur Bundesstraße B441. Damit sollen die kommunalen Handlungsmöglichkeiten zur Verkehrsberuhigung erweitert werden.

2. Die im Verkehrsgutachten zur Wasserstadt vorgesehene **Fußgänger- und Radverkehrsbrücke** über den Stichkanal soll durch eine einstreifige Busspur auch für Linienbusse befahrbar sein. Die Busse der Verbindung Ahlem - Innenstadt könnten damit auch die Erschließungstiefe der Wasserstadt deutlich verbessern.

3. Eine **Schnelle Radwegeverbindung** in die Innenstadt und **daran angeschlossene Radwegführungen** in und durch die Wasserstadt und benachbarte Gebiete

4. Für das Parken in der Wasserstadt: **Zwei überdachte, ebenerdige (oder in TGA) abschließbare Fahrradstellplätze pro Wohnung**, nach Möglichkeit mit Elt-Anschluss in den Bebauungsplänen festsetzen

5. Eine **Stadtbahntrasse** freihalten, auch wenn eine Realisierung zeitnah nicht absehbar ist. Eine Weiterführung der Stadtbahn nach Ahlem-Nord muss integraler Teil des ÖPNV-Konzeptes sein.

6. Die **Bauabschnitte der Wasserstadt an die Realisierung verkehrlicher Maßnahmen binden:** z.B. Buslinie über das Wasserstadtgelände und Schnelle Radwegeverbindung in die Innenstadt als zwingende Voraussetzung der Bebauung der westlichen Wasserstadt.

7. **Erneuerung der Bahndammbrücke** Wunstorfer Straße: Während der Bauzeit könnte die Wunstorfer Straße über den ehemaligen Conti-Parkplatz provisorisch zur Harenberger Straße geführt und an die Carlo-Schmid-Allee angebunden werden. Das würde die Bauzeit der Eisenbahnbrücke verkürzen. Auch die Baufahrzeuge der Wasserstadt könnten das Baugebiet so auf kurzem Wege über die Carlo-Schmid-Allee anfahren.

8. Prüfung, ob ein **S-Bahn-Anschluss** für die Wasserstadt machbar und sinnvoll ist

9. Einbeziehung **sämtlicher zu erwartetenden neuen Verkehrsströme** in die Verkehrsprognose (neues Gymnasium Wunstorfer Straße, Neubaumaßnahmen Limmer / Ahlem / Letter / Seelze).

Begründung des Stadtteilverkehrskonzeptes Limmer

Die im August 2014 vorgelegte „Verkehrsuntersuchung Wasserstadt Limmer" hatte den Auftrag, die durch die Wasserstadt steigenden Verkehrsmengen abzuschätzen und die Verkehrsanbindung der Wasserstadt zu überprüfen. Konzeptionell werden zusätzliche kraftfahrzeugorientierte bauliche Maßnahmen im Bereich der Schnellwegauffahrt vorgeschlagen (neue Abbiegespuren auf der Wunstorfer Straße, zusätzliche Spur auf dem Westschnellweg). Nicht thematisiert wird dabei eine Verminderung der Vorbelastung insbesondere der Wunstorfer Straße durch den stadtteilfremden Durchgangsverkehr.

Limmer bleibt aber auch ohne Wasserstadt-Bebauung durch die Bundesstraße 441 und den Eichenbrink ein vom Autoverkehr zerteilter und stark belasteter Stadtteil. Dies war Anlass für die Einleitung der Stadtteilsanierung Limmers. Das Problem ist aber trotz jahrelanger Sanierungsmaßnahmen weiter ungelöst. Im Gegenteil: Die Bebauung Wasserstadt wird die unbefriedigende Situation noch verschärfen. Zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) werden zwar

wünschenswerte Veränderungen postuliert, ein Maßnahme-Katalog zur effektiven Unterstützung dieses Zieles war jedoch nicht Auftragsgegenstand des vorliegenden Gutachtens.

Der angedachte sackartige Stadtbahnabzweig lässt große Teile der Wasserstadt auch auf Dauer ohne ÖPNV-Erschließung und verschlechtert die Anbindung von und nach Ahlem durch eine stadtauswärts verminderte Taktfrequenz.

Ein Folgegutachten als Stadtteilverkehrskonzept ist mit seinem erweiterten Auftrag im Interesse von ganz Limmer sowie der angrenzenden Stadtteile.
Im Gegensatz zur vorliegenden „Verkehrsuntersuchung Wasserstadt Limmer" soll die **Erarbeitung eines Stadtteilverkehrskonzeptes Limmer** den offenen Fragen ganzheitlich, über alle Verkehrsarten und stadtteilübergreifend nachgehen.

Der die Arbeit am Stadtteilverkehrskonzept kontinuierlich begleitende **Arbeitskreis aus Bürgerschaft, Politik und Verwaltung** könnte dabei ideale Grundlagen für alle Verfahrensschritte liefern, insbesondere beim Aufspüren von Problembereichen und dem Entwickeln von Planungszielen. Darüber hinaus würde diese Art von Bürgerbeteiligung Identifikation und Akzeptanz städtebaulicher und verkehrlicher Maßnahmen im Stadtteil stärken.

Textentwurf: Gardemin auf Basis des ursprünglichen Antragstextes der Verkehrs-AG der BI
Überarbeitungen: Hömke / Schnüll / Hömke 7.1.2016 (Anregungen von Prof. Schnüll weitgehend eingearbeitet)

Informationsdrucksache 709 / 99:

Landeshauptstadt **Hannover**

Informationsdrucksache

An die Damen und Herren
des Stadtbezirksrates Linden-Limmer
An die Damen und Herren
des Stadtbezirksrates
Ahlem-Badenstedt-Davenstedt
An die Damen und Herren
des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses

Nr.	709/99
Anzahl der Anlagen	2
Name des Dokuments	B 8 0 9 0 7 0 9
Zu TOP	

Umstufung und Sperrung der Wunstorfer Straße
- Stand des Umstufungsverfahrens –

1. Beschluß des Verwaltungsausschusses vom 15.01.1998

Am 15.01.1998 hat der Verwaltungsausschuß der Stadt Hannover folgenden Antrag mit 7 Ja-Stimmen bei 3 Nein-Stimmen beschlossen:

1.1 Die Landeshauptstadt Hannover spricht sich für die dauerhafte Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Wunstorfer Straße durch eine Unterbrechung in Höhe der Conti-Limmer aus. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen verkehrsrechtlichen Voraussetzungen (Umwidmungsverfahren) zu schaffen.

1.2 Auch nach einer Grunderneuerung der Straße soll der Durchgangsverkehr nicht in das Wohngebiet zurückgeholt werden. Die Neuplanung soll daher die Unterbrechung beibehalten und den Ausbau nur als Erschließungsstraße für das Wohngebiet vorsehen. Dabei ist eine Querverbindung zwischen Harenberger Straße und Wunstorfer Straße (über das Grundstück des heutigen Conti-Parkplatzes) denkbar.

2. Variante 1:
Führung der Bundesstraße über Eichenbrink und Am Lindener Hafen

Aufgrund des Beschlusses zur Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die Sperrung der Wunstorfer Straße hat die Verwaltung beim Niedersächsischen Landesamt für den Straßenbau die Umstufung folgender Straßen beantragt (Anlage 1, Variante 1)

- Die bisher als Bundesstraße gewidmeten Straßen Wunstorfer Straße und Limmerstraße im Abschnitt Wunstorfer Straße bis östliche Zu- und Abfahrt Westschnellweg sollen zur Gemeindestraße abgestuft werden.
- Die bisher als Kreisstraße gewidmeten Straßen Carlo-Schmid-Allee im Abschnitt Wunstorfer Straße bis Eichenbrink und Eichenbrink sollen zur Bundesstraße aufgestuft werden.

- Die bisher als Gemeindestraße gewidmeten Straßen Am Lindener Hafen im Abschnitt Eichenbrink bis Fössestraße im Abschnitt Lindener Hafen bis Bardowicker Straße sollen zur Bundesstraße aufgestuft werden.

Das Landesamt für Straßenbau hat der Verwaltung daraufhin mitgeteilt, daß für eine entscheidende Aussage ergänzende Informationen bzw. Nachweise erforderlich sind.

Gemäß § 3 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) erfolgt die Klassifizierung von Straßen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung. Damit ist die Voraussetzung für Umstufungen eine Änderung der Verkehrsbedeutung von Straßenstrecken.

Soll sich die Verkehrsbedeutung aber erst aufgrund gezielter Maßnahmen für die Zukunft ändern, sind die betroffenen Anlieger dazu zu befragen. Das gleiche gilt für die Anlieger der Straßenstrecken der Kreis- und Gemeindestraßen, die künftig den Bundesstraßenverkehr aufnehmen sollen. Die Ergebnisse dieser Befragung sind dem Landesamt für Straßenbau mitzuteilen.

Das Landesamt für Straßenbau benötigt ferner vor einer Zustimmung zu den Umstufungsvorhaben einen schriftlichen Nachweis darüber, daß die politisch verantwortlichen Gremien der Stadt per Beschluß dieser Änderung im Straßennetz der Stadt zugestimmt haben. Da der Beschluß des Verwaltungsausschusses vom 15.01.1998 keine Aussage über die neue Führung der Bundesstraße 441 enthielt, ist eine erneute Beschlußfassung notwendig.

Das Land erwartet ferner eine hinreichende Begründung, weshalb die künftige B 441 über die Straßen Am Lindener Hafen und Fössestraße und nicht über Zimmermannstraße geführt werden soll.

Über die zur Aufstufung vorgesehenen Kreis- und Gemeindestraße benötigt das Land aussagefähige Angaben über die Eignung als Bundesstraße mit den technischen Daten und Plänen, die eine eindeutige Zuordnung im Rahmen der Kriterien für Bundesstraßen ermöglichen. Dazu gehören auch Aussagen, ob Radwege vorhanden sind und welche Versorgungsleitungen sich im Bereich der Straßen befinden.

Die als Bundesstraßen aufzustufenden Teilstrecken der Variante 1 wurden in den vergangenen Jahren mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes neu gebaut bzw. ausgebaut. Der Ausbaustandard erlaubt die Aufnahme eines Bundesstraßenverkehrs. Die Straßen verfügen über Geh- und Radwege.

Eine Ausnahme bildet ein Teilabschnitt des Eichenbrinkes. Die Straßenbrücke über den Stichkanal nach Linden ist nur für Fahrzeuge mit max. 16 t zugelassen. Auch die anschließenden Rampen sind noch nicht ausgebaut. Die Planung sieht vor, den Stichkanal nach

2000 auszubauen. In diesem Zusammenhang ist auch der Neubau der Brücke einschließlich Anpassung der Rampen vorgesehen. In einem Gespräch hat das Landesamt für Straßenbau darauf hingewiesen, daß Straßen in Bundesstraßen nur aufgestuft werden, wenn sie für das fiktive 60 t Fahrzeug ausgelegt sind. Es muß geprüft werden, ob übergangsweise eine Gewichtsbeschränkung akzeptiert werden kann. In jedem Fall muß sichergestellt sein, daß der Neubau der Brücke in absehbarer Zeit auch erfolgt.

Das Landesamt lehnt auch die niveaugleiche Kreuzung mit einem Gleis der Hafenbahn auf der Straße Eichenbrink ab. Als Ausnahmeregelung wäre dies aus Sicht der Verwaltung ebenfalls vertretbar, da nur selten Zugfahrten stattfinden. Eine Stillegung wird von den städtischen Häfen abgelehnt.

3. Variante 2:
Führung über Eichenbrink und Zimmermannstraße

Das Landesamt befürwortet wegen der umwegigen Führung der Variante 1 eine direkte Anbindung vom Eichenbrink über Zimmermannstraße zum Westschnellweg. Diese Variante 2 hat den Nachteil, daß entlang der Zimmermannstraße ca. 350 Personen leben, die durch den Bundesstraßenverkehr betroffen sind. Die Zimmermannstraße ist im Flächennutzungsplan als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen.

Die unter Variante 1 beschriebenen Probleme gelten auch für Variante 2.

4. Variante 3:
Führung der Bundesstraße über Südfeldstraße und Fössestraße

Am 25.03.1998 hat der Stadtbezirksrat Linden-Limmer beschlossen, die Bundesstraße zukünftig über den Straßenzug Carlo-Schmid-Allee – Eichenbrink – Südfeldstraße - Davenstedter Straße – Am Lindener Hafen – Fössestraße bis Höhe Bardowicker Straße zu führen.

Die Variante hat den entscheidenden Vorteil, daß eine Gewichtsbeschränkung nicht vorhanden ist. Allerdings befinden sich in der Davenstedter Straße zwei höhengleiche Querungen und in der Straße Am Lindener Hafen eine weite Querung mit der Hafenbahn, die vom Landesamt für Straßenbau nicht akzeptiert werden. Die Südfeldstraße ist im Flächennutzungsplan bisher nicht als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen.

5. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung hat für die drei oben angeführten Varianten die vom Landesbauamt zur Beurteilung benötigten Unterlagen erarbeitet. Dabei handelt es sich u. a. um Planunterlagen, Beschreibungen des Ausbaus und des baulichen Zustandes, Angaben zu Anlieger- und Lärmschutz, Beschreibung der Lichtsignalanlagen sowie Aussagen über die im Straßenraum verlegten Leitungen. Mit Schreiben vom 15.02.1999 wurden die Unterlagen dem Landesamt für Straßenbau übersandt.

Aufgrund der vom Landesamt für Straßenbau erbetenen Stellungnahme wird die Verwaltung prüfen, ob der eingereichte Vorschlag (Variante 1) aufrecht erhalten werden kann oder ob eine andere Lösung weiterverfolgt werden sollte.