

Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Hildesheim
Am Ratsbauhof 1 c
31134 Hildesheim
vcd-hildesheim@gmx.de



01. März 2013

Stadt Hildesheim
z.Hd. Herrn Veenhuis

E-Mail: m.veenhuis@stadt-hildesheim.de

Maßnahmen im Lärmaktionsplan; Bezug: Aufforderung zur Stellungnahme, 3. Sitzung AG Lärm

Sehr geehrter Herr Veenhuis,

folgende Maßnahmen sind aus Sicht des VCD zielführend, um die Lärmbelastung an den stark betroffenen Straßen zu senken. Wir schlagen nur Maßnahmen vor, die kostengünstig und zugleich sehr wirksam sind. Sie sollten kurzfristig umgesetzt werden.

Unsere Vorschläge verbessern neben dem Lärmschutz zugleich die Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr, so dass die unmittelbare Lärminderung durch eine Veränderung des Modal Split verstärkt wird. Zudem dienen die Maßnahmen auch der dringend gebotenen und gesetzlich verpflichtenden Reduzierung der Feinstaubbelastung. Die Maßnahmen verbessern die Lebensqualität und tragen dazu bei, die Innenstadt Hildesheims als Wohn- und Einkaufsstandort aufzuwerten.

- **Goslarsche Straße:** Nachts Tempo 30. Veränderung der Straßenraumaufteilung: nur 2 Fahrspuren und beidseitig abmarkierte Radwege auf der Fahrbahn (nicht nur Schutzstreifen wie auf Folie 18 der AG-Lärm vom 19.02.2013!). – Auch Richtung Westen halten wir ab dem PvH eine Fahrspur für den Autoverkehr für ausreichend; Die im IVEP vorgesehene Steuerung des Verkehrs von der Zingel in die Goslarsche Straße (statt geradeaus in die Wollenweberstraße) sollte vor allem durch die Länge der Grünphase beeinflusst werden. (Dringender Handlungsbedarf – die derzeitige Ampelschaltung bewirkt hier genau das Gegenteil).
- **Schuhstraße:** Erhöhung des Netzwidestandes und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 gemäß IVEP.

- **Pfaffenstieg / Dammstraße:** Erhöhung des Netzwiderstandes und Tempo 30 gemäß IVEP.
- **Kardinal-Bertram-Straße:** Erhöhung des Netzwiderstandes und Tempo 30 gemäß IVEP. Aufhebung der Benutzungspflicht für den Hochbord-Radweg.
- **B1:** Schützenallee zwischen Römerring und Bischof-Jansen-Straße Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h (statt 70). Sicherung LSA-Koordinierung / verkehrsabhängige Steuerung mit dem Ziel: Grüne Welle bei Tempo 45 tagsüber und Tempo 40 nachts. Permanente Geschwindigkeitsüberwachung nachts. Optimierung der Radverkehrsanlagen.

Den Neubau einer Umgehungsstraße lehnen wir ausdrücklich ab, da im IVEP eindeutig gezeigt wurde, dass diese weder erforderlich noch überhaupt geeignet ist, um den Verkehr auf der Kaiserstraße signifikant zu reduzieren. Außerdem reichen die Finanzmittel der Stadt nicht einmal für die Unterhaltung der bereits vorhandenen Straßen.

- **Wollenweber-, Goschen- und Annenstraße:** Erhöhung des Netzwiderstandes und Tempo 30 gemäß IVEP. Netzwiderstand Goschenstraße auch durch Umsetzung des geplanten Vorrangs für den Radverkehr auf der Sedanallee erhöhen. Buskap statt Busbucht auf der Annenstraße.
Verbesserung der Querungsmöglichkeit Ecke Goschenstraße / Annenstraße durch Abschaffung der abknickenden Vorfahrt und Beseitigung der Sperrkette. Prüfung, ob diese Kreuzung sich für Shared Space eignet.
Relation Goslarsche Straße – Am Kreuzfeld verbessern (s.u. Marienburger Straße)
- **Butterborn:** Gleich bei der Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollten mit einfachen Mitteln Schutzstreifen für Radfahrer und Fußgängerquerungsmöglichkeiten Höhe Lünzelstraße und Höhe Ohlendorfer Straße angelegt werden (Zebrastreifen und / oder Mittelinseln). An der Ohlendorfer Straße ist das besonders wichtig wegen des regen Fuß- und Radverkehrs zur Nordstadt und zur Kulturfabrik (Schülerverkehr!).
- **Stresemannstraße:** Gleich bei der Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollten mit einfachen Mitteln Schutzstreifen für Radfahrer und Querungsmöglichkeiten Höhe Katharinenstraße und Höhe Stephanstraße angelegt werden (Zebrastreifen und / oder Mittelinseln). An der Katharinenstraße ist dies besonders wichtig wegen des Zugangs zur Bushaltestelle (Schülerverkehr!). Die Vorschläge zur Begrünung und zur Ordnung des ruhenden Verkehrs werden begrüßt.
- **Moltkestraße / Roonstraße:** Sperrung in Höhe Steingrube gemäß IVEP. Tempo 30 (da sowieso nur noch Erschließungsfunktion).

- **Immengarten:** Gleich bei der Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollten mit einfachen Mitteln Schutzstreifen für Radfahrer und Querungsmöglichkeiten Höhe Wörthstraße und Höhe Boysenstraße angelegt werden (Zebrastreifen und / oder Mittelinseln). Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Sperrung der Roonstraße (s. dort) und durch die Erhöhung des Netzwidestands Ecke Hohnsen / Struckmannstraße (s. Wollenweber-, Goschen- und Annenstraße)
- **Kleinere Erschließungsstraßen in der Innenstadt** (Jakobistraße, Hinter dem Schilde, Wallstraße, Osterstraße u.a.): Verkehrsberuhigung; Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- **Schützenwiese / Alfelder Straße:** Tempo 30 zwischen Pappelallee und Ulmenweg. Beidseitig Schutzstreifen für Radverkehr. Bessere Querungsmöglichkeiten Höhe Michelsenstraße, Neisser Straße sowie Ulmenweg / Lucienvörder Allee.
Begründung: Tempo 30 ist auf diesem ca. 750 m langen Abschnitt unumgänglich, da bei enger Bebauung und hohem Verkehrsaufkommen die Lärm- und Feinstaubproblematik hier besonders krass ist und für bauliche Veränderungen wenig Spielraum bestehen. Zudem handelt es sich um eine Hauptroute im Radverkehrsnetz, auf der bisher Radverkehrsanlagen praktisch völlig fehlen. Deshalb reichen Schutzstreifen allein ohne Tempolimit nicht aus, um die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten.
- **B 243 OT Ochtersum:** Hier regen wir an, die zulässige Geschwindigkeit nachts und am Wochenende herabzusetzen. Neben den Wohnquartieren in Ochtersum würde damit auch das Erholungsgebiet Innersteaue aufgewertet.
- **Hohnsen:** Die Vorschläge des Planungsbüros SVU gemäß Folie 22 und 23 der AG-Lärm vom 19.02. werden begrüßt und sollten kurzfristig umgesetzt werden (beidseitige Markierung von Radschutzstreifen, Abbiegespuren als Mischspuren, Schaffung zusätzlicher Querungshilfen). Reduzierung des Durchgangsverkehrs im nördlichen Abschnitt durch die Erhöhung des Netzwidestands Ecke Hohnsen / Struckmannstraße (s. Wollenweber-, Goschen- und Annenstraße).
Im Bereich des neuen HAWK-Campus soll die Einrichtung von Shared Space geprüft werden.
Verbesserte Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Innerstebrücke würden sowohl zur Minderung der hier oft überhöhten Geschwindigkeiten dienen, als auch der Verbesserung des Radverkehrsnetzes (kürzere Ampelwartezeiten auf der wichtigen „grünen“ Fahrradroute westlich der Innerste, Anbindung der Hauptroute Weinberg an die Südstadt und den Lönsbruch) .
- **A7:** beidseitig durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung 120 km/h (dient Lärmschutz und Verkehrssicherheit)

- **Marienburger Straße:** Für den nördlichen Abschnitt - hier ist die Bebauung besonders dicht, und die Autos fahren von der anbaufreien Straße „Am Kreuzfeld“ kommend noch besonders schnell - schlagen wir folgendes Maßnahmenbündel vor: Den Tempo 70-Abschnitt „Am Kreuzfeld“ Richtung Süden auf Tempo 50 herabsetzen. (Anmerkung: Diese Maßnahme verbessert auch das Einfädeln von der Trogstrecke Goslarsche Straße. Die hier derzeit vorhandene Regelung mit Tempo 70 bei kurzer Einfädelspur könnte mit ein Grund sein, weshalb viele Autofahrer die Goslarsche Straße meiden und die Trogstrecke Struckmannstraße bevorzugen. Maßnahme deshalb auch günstig für Wollenweber-, Goschen- und Annenstraße, s.o.). Zudem sollte der Verkehr „Am Kreuzkampe“ in südlicher Richtung vor der Einmündung der Trogstrecke Struckmannstraße auf der linken Fahrspur zusammengefasst werden. Der Verkehr aus der Struckmannstraße kann dann direkt auf die rechte Fahrspur auffahren, wodurch das laute Beschleunigen auf der Rampe entfällt und der Verkehr gleichmäßig wird. Durch den Wegfall der bisherigen Einfädelspur wird Platz für die Anlage des dringend benötigten zwei-Richtungs-Radwegs vor der Geschäftszeile in der südlichen Anfahrt zum Klingeltunnel gewonnen. Die Busbucht nach der Einmündung Mellingerstraße kann zum Buskap umgebaut werden. Die Geschwindigkeit auf der Marienburger Straße sollte durch verbesserte Querungsmöglichkeiten reduziert werden. Besonders nötig ist dies am Marienburger Platz. Hier befindet sich das Zentrum des Stadtteils Marienburger Höhe mit Einkaufsmöglichkeiten auf beiden Seiten der Straße und stark frequentierten Bushaltestellen am Hauptzugang zur Universität. Wir schlagen vor, hier zwischen Treuburger Straße und Stralsunder Straße die Einrichtung von Tempo 30 in Verbindung mit einer Querungshilfe (Mittelinsel) oder von „Shared Space“ zu prüfen.
- **Dingworthstraße / Elzer Straße:** Tempo 30 und beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr.
Begründung: Tempo 30 ist auf diesem ca. 750 m langen Straßenabschnitt sinnvoll, da aufgrund der engen Bebauung für bauliche Veränderungen wenig Spielraum besteht. Während die Funktion für den Autoverkehr lediglich die Stadtteilerschließung ist, bildet die Strecke im Radverkehrsnetz eine Hauptroute, auf der bisher Radverkehrsanlagen praktisch völlig fehlen (trotz hohen Fahrradaufkommens, auch im Schülerverkehr). Deshalb reichen Schutzstreifen allein ohne Tempolimit nicht aus, um die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten.
- **Sauteichsfeld:** Hier befürworten wir die Einrichtung einer unechten Einbahnstraße gemäß IVEP. Sollte diese Regelung nicht ausreichend kontrollierbar sein, befürworten wir eine reguläre Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Norden.

- **Generell** halten wir es für erforderlich, die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit durch häufigere Radarkontrollen sicherzustellen. Gerade nachts wird auf den innerörtlichen Hauptstraßen erheblich schneller gefahren als erlaubt, so dass die tatsächliche Lärmbelastung weit höher ist als die Werte der Lärmkarte.

Zum Abschluss möchte ich etwas grundsätzlicher auf Tempo 30 eingehen. Der VCD tritt bundesweit dafür ein, Tempo 30 innerörtlich als Regelgeschwindigkeit einzuführen, denn Tempo 30 reduziert die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs, fördert den Umweltverbund, dient der Verkehrssicherheit und macht die Städte lebenswert (<http://tempo30.vcd.org/mitmachen.html>).

Gleichwohl fordern wir in der vorliegenden Stellungnahme Tempo 30 sehr differenziert nur da, wo es ganz besonders nötig ist. Einen Ausschluss des sofort realisierbaren, sehr wirksamen und praktisch kostenlosen Lärmschutz-Instruments "Tempo 30" für Hildesheim halten wir für nicht vertretbar (vgl. meine Mail vom 19.02.2013).

Für den Vorstand des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Hildesheim e.V.

Doris Schupp

Wir gehen neue Wege

