Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Hildesheim e.V.
Am Ratsbauhof 1 c
31134 Hildesheim
E-Mail: vcd-hildesheim@posteo.de

Hildesheim, den 22.01.2021

An die Stadt Hildesheim
Fachbereich Stadtplanung und Stadtentwicklung
Frau Gries
Markt 3
31134 Hildesheim

Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Hildesheim
Stellungnahme des VCD – Kreisverbands Hildesheim

Sehr geehrte Frau Gries,
im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan der Stadt Hildesheim möchte auch der Kreisverband Hildesheim des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) eine Stellungnahme abgeben. Sie finden diese auf den nachfolgenden Seiten.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.
Mit freundlichen Grüßen

Doris Schupp
VCD Kreisverband Hildesheim e.V.

Vorbemerkung

Insgesamt wird der Entwurf zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes vom VCD begrüßt. So fällt positiv auf, dass Maßnahmen zum Lärmschutz breiter gedacht werden als in den früheren Lärmaktionsplänen.

Gut sind auch die tabellarischen Übersichten, was umgesetzt ist, was geplant ist und was weiter geprüft werden soll. Auch die Auswertung weiterer vorliegender Pläne begrüßen wir.

Entscheidend wird allerdings auch künftig die Umsetzung sein, die war bisher zu gering.

Zu bemängeln ist, dass nicht mehr wie im vorherigen LAP die Zahl der betroffenen Anwohnenden je Straße aufgeführt ist, sondern nur noch als Überblick für die gesamte Stadt. Das verschleiert die Betroffenheit.

Anmerkungen zu einzelnen Punkten

Flugverkehr ist nicht Gegenstand des LAP, wird gleichwohl angesprochen (S. 24, S. 61), das ist gut, da er eine hohe Belastung in Hildesheim verursacht.

Der VCD fordert hierzu das Verbot von Freizeit-Flugverkehr (Rundflüge, Fallschirmsprungverkehr) über Wohn- und Naherholungsgebieten während der allgemeinen Ruhezeiten.

Die **Verkehrsmengen** sind auf einigen Straßen zurückgegangen (S. 42), das ist positiv. Es fehlt aber eine Erklärung:

- Verlagerung KFZ-Verkehr auf Hauptstraßen? Sinnvoll, das ist aber aus der Karte nicht überall ersichtlich.
- Gibt es Veränderungen im Modal Split? "Gefühlt" nicht eingetreten, sondern insgesamt eine weitere Kfz-Verkehrszunahme.
- Wahrnehmbare Verkehrsmengenzuwächse, z.B. auf der Marienburger Straße, sind nicht erkennbar, z.T. sieht es sogar nach Abnahme aus (Karte S. 18: 22.700 DTE gegenüber 27.000 im IVEP)

=> Kann es sein, dass einige Zahlen nicht stimmen?

BAB 7 – Die Höchstgeschwindigkeiten sind unterschiedlich angegeben: 120 km/h laut Karte S. 20, 130 auf S. 45 und in Tabelle.
Es sollte im Bereich der Stadt Tempo 120 angestrebt werden.

Mit dem Ergebnis, dass **Geschwindigkeitsreduzierungen aus dem 2. LAP** nach Prüfung nicht umgesetzt werden sollen (S. 45) ist der VCD nicht einverstanden. Der LAP sollte als Grundlage zur Umsetzung genügen, eine hohe Betroffenheit von Bismarckstr./Kaiserstr., Schützenwiese und Marienburger Str. geht aus dem LAP hervor. Die Verbindlichkeit, auch der höhere Stellenwert des Lärmschutzes in der Rechtsprechung, wird auf S. 11 des LAP dargelegt.

ÖPNV (S. 46): Zu den seit dem zweiten LAP umgesetzte Maßnahmen merken wir an:

- Ob das seit August 2017 umgesetzte Linienkonzept der SVHi zu einer Verlagerung des Hildesheimer Modal Splits in Richtung auf stärkere ÖPNV-Nutzung beigetragen hat, erscheint uns zweifelhaft. Nach unserer Beobachtung wird die Reform des Busverkehrs von den Hildesheimer Bürgern überwiegend kritisch gesehen. Eine angekündigte Evaluation lässt nach wie vor auf sich warten.
- Die Gründung des Tarifverbundes „Rosa“ hat wenig neue Motivation zur Nutzung der Stadtbusse geschaffen. Konkret erhöhte sich der Preis für den Einzelfahrschein auf 2,80 €, demgegenüber stehen Verbesserungen bei den Vier-Fahrten-Tickets. Für eine Trendwende hin zu stärkerer Stadtbusnutzung ist dies zu wenig.

Für den dritten LAP sind neben der vagen Absichtserklärung „Der ÖPNV soll auch zukünftig weiter gestärkt werden“ keinerlei konkrete Schritte vermerkt. Der VCD schlägt dazu vor:

- Die Stadt unterstützt die Bemühungen des Landkreises Hildesheims zur Einbeziehung des Schienenverkehrs in den Tarifverbund des Landkreises. Ziel muss es sein, die Einführung tariflich großzügig gestalteter Jobtickets, Azubi- bzw. Oberstufenschülertickets und Sozialtickets zu ermöglichen und damit wirksam die ÖPNV-Nutzung zu stärken. Jede Erhöhung des ÖPNV-Anteils unter den Berufspendlern trägt zur Reduzierung der Lärmbelastung bei.

- Der Stadtverkehr Hildesheim wird zu einer Evaluation des Fahrplankonzepts 2017 aufgefordert, und zwar auf der Grundlage der Fahrgastzahlen der Jahre 2018 und 2019. Ein Abwarten einer Normalisierung des Busverkehrs nach der Coronapandemie würde viel zu lange dauern und überdies nur sehr schwierig interpretierbare Ergebnisse liefern.
- Sollte sich die Befürchtung bewahrheiten, dass die Nutzerzahlen stagniert haben oder gar rückläufig waren, so muss das Konzept unter Beteiligung der Bürger und der Fahrgastverbände grundlegend überarbeitet werden. Anzustreben ist ein Linien- und Tarifsystem, das es ermöglicht, den Anteil der ÖPNV-Nutzer von derzeit 11% auf etwa 14 % zu steigern, wie es auch Ziel des Hildesheimer IVEP ist.
- Bei der Neuanschaffung von Bussen für den Stadtverkehr ist geräusch- und emissionsarmen Modellen der Vorzug zu geben.
- Der Umbau zu barrierefreien Haltestellen ist weiter voranzutreiben.

Maßnahmentabelle (S. 47 ff.):
Ganztags Tempo 30 sollten im Immengarten und auf der Roonstraße nicht nur abschnittsweise, sondern durchgehend festgelegt werden (Verstetigung und Vergleichmäßigung wichtig für Lärmschutz).

Tempo 30 nachts: Abgelehnte Vorschläge sind wieder aufzugreifen, die Prüfungsergebnisse sind nicht nachvollziehbar: Die in der Hildesheimer Allgemeinen vom 27.08.2020 wiedergegebenen Aussagen der Stadt zur Ablehnung eines nächtlichen Tempo 30 enthalten keine belegbaren Gründe. So wird z.B. zur Marienburger Str. seitens der Stadt argumentiert, es sei unverhältnismäßig, nachts die Geschwindigkeit zu reduzieren, statt 33 Anwohner*innen von gesundheitsgefährdendem Lärm zu erlösen. Und in der Kaiserstr. wäre es laut Abwägung seitens der Stadt unverhältnismäßig, 320 Menschen vor Gesundheitsgefahren durch Lärm zu schützen? Was sind das für Maßstäbe? Die Verbindlichkeit und der höhere Stellenwert des Lärmschutzes in der Rechtsprechung wird im LAP auf S. 11 dargelegt. Dies ist bei der Bewertung umzusetzen.

Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen im Hauptstraßennetz

Eine Reduzierung nachts und am Wochenende auf der B 243 sind sehr zu begrüßen - Eine Einbeziehung der südlichen B 243 bis Marienburg (Ruhiges Naherholungsgebiet südliche Innerste-Aue - 70 km/h mindestens am Wochenende), und Hohnsen zwischen Innerstebrücke und B 243 durchgehend T 30 (Ruhiges Naherholungsgebiet mittlere Innerste-Aue und Hohnsensee) sind erforderlich.

Die Ermittlung des Verkehrslärms mittels Berechnungsverfahren hat auch seine deutlichen Schwächen: Z.B. im Abschnitt Hohnsen ab der Innerstebrücke bis Struckmannstr. sind solche Schwächen zu erkennen:

- Lärmpegelmessungen des VCD zeigen, dass z.B. gegen 4 Uhr morgens einzelne große Lkw Spitzenpegel bis fast 80 dB(A) verursachen. Solche hohen Pegel rütteln die Anwohnenden in einer sonst ruhigen nächtlichen Umgebung regelmäßig aus dem Schlaf auf. Hier dürften aber diese Lkw aber gar nicht fahren: Für die Hohnsenbrücke gilt eine zulässige Höchstlast von 16,5 t, die gemessenen Lkw sind trotzdem über diese Brücke gefahren! Eine Durchsetzung dieser zugelassenen Höchstlasten würden die Lärmbelastungen demnach vermeiden. Es wären also stichpunktartige Kontrollen erforderlich, um das Verbot durchzusetzen und die daraus resultierenden Lärmbelastungen zu verhindern.
- Tagsüber wurden in diesem Abschnitt über längere Zeiträume Durchschnittspegel von 65 und bis zu 70 dB(A) gemessen. In den Berechnungen erscheinen diese Belastungen aber nicht so deutlich. Deshalb empfehlen wir, dass zusätzlich zu den Berechnungen an bekannten Verkehrsschwerpunkten, die im Bereich von berechneten ca. 60-65 dB(A) liegen, zusätzlich Lärmmessungen durchgeführt werden.
- Nebenbei: Zur Vergleichmäßigung des Verkehrs und insbesondere zur Sicherheit auf den Fahrrad-Schutzstreifen sollte in diesem Abschnitt besser generell Tempo 30 angeordnet werden. Somit werden gleichzeitig die Lärmbelastungen reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Auch in **Nebenstraßen** ist mehr auf den Lärmschutz zu achten: Z.B. ist in der Neuen Straße die Geschwindigkeit ganztägig auf 20 km/h zu reduzieren. Hier werden hohe

Lärmpegel durch den Kfz-Verkehr auf Kopfsteinpflaster verursacht. Dies tritt insbesondere dann auf, wenn durch eine Grüne Ampel aus Richtung Goschenstraße der Verkehr ungebremst in die Neue Straße einfahren kann. Der VCD hat hier z.B. zwischen 7 und 9 Uhr morgens Maximalpegel bis zu 83 dB(A) und Durchschnittswerte von 70 dB(A) gemessen.

Eine Intensivierung der **Geschwindigkeitsüberwachung** in der Stadt ist zwingend erforderlich. Forderung des VCD dazu: Die Stadt muss eine eigenes mobiles Geschwindigkeitsmessgerät anschaffen und betreiben. Das Gerät vom Landkreis kann viel zu selten verwendet werden.

Karte S. 50: **Keine Ortsumgehung Himmelsthür!** Stattdessen Tempolimit ganztags auf dem Linnenkamp, Durchfahrtverbot für LKW überwachen, Verkehr verlagern auf Straßenzug B1 / Cheruskerring / M.
Lichtsignalanlagenprogrammierung (S. 55): Eine solche ist vordringlich für den Hindenburgplatz und die Kreuzung Struckmannstraße erforderlich (zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands).

Alfelder Straße: (S. 56): Gute Vorschläge! Der Fahrrad-Bypass mittels Fahrradstraße durch die „An der Innerste-Au“ ist eine sehr gute Lösung. Dann sollte die Fahrradstraße auch noch durch die Lucienförder Str. bis zur Alfelder Str. geführt werden, um dem Kfz-Verkehr zu den Sportplätzen den Nachrang gegenüber dem Fahrradverkehr zu verdeutlichen.

Marienburger Str. (S. 57): Die Vorschläge sind gut, aber sehr allgemein – Ein Handlungskonzept muss her, auch wg. der Planung zum Wasserkamp.

Förderung Radverkehr (S. 59): Gut und wichtig, zentral für den Lärmschutz. Handlungsbedarf besteht insbesondere auch an den Knotenpunkten (Sicherheit und Flüssigkeit).

Velo-Routen auf wenig befahrenen Straßen und im Grünen sind stärker in den Mittelpunkt stellen (Radfahrende sind auch lärmempfindlich, wollen möglichst nicht an den Hauptstraßen entlangfahren).

Ein **Strategiewechsel** ist erforderlich: Parallel zu einzelnen planungs- und bauaufwändigen und teuren Maßnahmen sollen **flächendeckend schnelle und einfache Verbesserungen** realisiert werden (mit Farbe, Schildern, Bordsteinabsenkungen, Oberflächenverbesserungen etc. - Bsp. Sedanstraße)

Ein zusätzliches Kapitel ist einfügen unter 6.3: Die **Förderung des Fußverkehrs**!
Wie so oft wird ein Beitrag durch Stärkung des Fußverkehrs leider gar nicht beachtet.
Z.B.: Längere und häufigere Grünzeiten für Fußgänger an Querungen (z.B. Marienburger Straße, Goslarsche Straße, Hohnsen).
Wichtig auch: Kürzere Wartezeiten! Fußgängergrün bei jedem Umlauf; sofortige Reaktion auf Anforderung von Grün wo Querung nicht an Kreuzung erfolgt (Bsp. Hohnsen).
Fußverkehrsförderung muss aktiv betrieben werden, Schwachstellen sind zu identifizieren; ausreichende Gehwegbreiten, Winterdienst, Lückenschluss für Wege abseits der Hauptstraßen.

Zusätzlich ist zu erwähnen:
Förderung des **Autoteilens** (verändert die Verkehrsmittelnutzung zugunsten des Umweltverbunds), sowohl von Carsharingdiensten als auch des privaten Carsharings z.B. in Nachbarschaften.

Förderung von **Lastenrädern** zum Lärmschutz, insbesondere auch für Handwerker und die "letzte Meile" Lieferverkehr.

Was ist mit der Förderung der **Elektromobilität**? (Ladestationen?) Elektroautos sind u.E. deutlich leiser, sind aber gar nicht erwähnt.

Ruhige Gebiete (S. 65): Wichtig! Dafür sind konkrete Maßnahmen erforderlich, z.B. Geschwindigkeitsabsenkungen (mindestens an Wochenenden) an B 243 bis Marienburg und Hohnsen (s.o.), sowie B6 und BAB 7 mindestens im Bereich der in Karte auf S. 66 braun dargestellten lärmbelasteten Bereichen.

Weitere Maßnahmen (S. 72ff.):
Die **Ortsumgehung Himmelsthür** ist nicht weiter zu verfolgen (s.o. zu S. 50). Sie hat keine Auswirkung auf den Quell- und Zielverkehr (welcher der mit Abstand größte Anteil des MIV ausmacht) und führt nur zu einem neuen Lärmkorridor.

Eine **Radstation am Bahnhof** ist nicht umgesetzt, ist aber zwingend erforderlich zur Stärkung der Schnittstelle Fahrrad/ÖPNV!

Eine Abstellanlage ist keine Radstation; eine echte Radstation (mit Service) ist weiter erforderlich. Außerdem sind am HBF deutlich mehr Fahrradstellplätze erforderlich.

Wieso sind die **LKW-Sperrungen** gem. Luftreinhalteplan 2012 (!) (S. 73) alle nicht umgesetzt?

Eine **Überwachung** muss sichergestellt werden (Stadt fühlt sich nicht zuständig, Polizei nicht in der Lage...)

Radverkehrskonzept (S. 73): Umgesetzte **Schutzstreifen** werden von vielen Radfahrenden kritisch gesehen, die subjektive Sicherheit sehr gering (zu schmal, hören in kritischen Bereichen auf, Autos überholen zu dicht...) - Es wird eine **Evaluierung** angeregt (z.B. repräsentative Befragung und Auswertung Unfallstatistik).

Sedanstraße: Die Fahrradstraße in der westl. Sedanstraße ist nicht weiter zu verfolgen (sehr teuer, Konflikte mit Parkverkehr und Einmündungen würden überhaupt erst neu geschaffen) – Statt dessen Fahren in der Allee wie bisher und Vorfahrt für Fuß-und Radverkehr an den Querungen Braunschweiger- und Wörthstraße. Das Geld ist anderswo für den Radverkehr viel sinnvoller investiert.