

4.) Verkehr:

a) Individualverkehr:

Bei der Beurteilung der verkehrlichen Situation ist es entscheidend, ob in dem betrachteten Zeitraum die Ortsumgehung Arnum/Hemmingen-Westerfeld fertig gestellt ist oder nicht.

-Zeitraum vor dem Bau der OU Hemmingen-

Ohne den Bau der Ortsumgehung werden die bestehenden Verkehrsverhältnisse des Netzes, großflächig betrachtet, je nach Größe des zu erschließenden B-Plangebietes, nur unwesentlich verändert. Im direkten Umfeld werden jedoch teilweise erhebliche Mehrbelastungen für das Netz und damit die Anlieger der Zufahrtsstraßen zu den Neubaugebieten entstehen.

Die Verkehrsmengen sind durch bauliche Maßnahmen (z.B. Verkehrsberuhigung) so zu steuern, dass sie möglichst auch über die gewünschten Erschließungsstraßen abfließen.

Während der Bauphase ist, insbesondere im Bereich der Knotenpunkte der Ortsumgehung, über Monate mit teilweise erheblichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Zudem dürften Ausweichverkehre zu erhöhten Belastungen einzelner Bereiche führen.

-Zeitraum nach dem Bau der OU Hemmingen-

Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung ergeben sich dann erhebliche Änderungen der Verkehrsströme. Diese sind allerdings abhängig von der jeweiligen Attraktivität der Anbindung der Wohn-/Baugebiete an die B 3neu.

- **Anbindung Arnum-West**

Bei einer großflächigen Entwicklung in Arnum-West ist eine Anbindung über die Entlastungsstraße des B-Planes Arnum Nr. 42 zum Knoten B 3neu/Hoher Holzweg sinnvoll. Solange diese Anbindung nicht gebaut ist, fließt der Verkehr über den Hohen Holzweg auf die B 3neu. Dazu muss dessen Leistungsfähigkeit, durch eine Fahrbahnverbreiterung, erhöht werden. Hierzu muss der nördliche Gehweg der Fahrbahn zugeschlagen werden. Ohne den Umbau ist, durch beiderseitiges Parken auf der Fahrbahn, ein Begegnungsverkehr bei den zu erwartenden Verkehrsstärken schwierig.

- **Anbindung Arnum-Nord**

Von der Leistungsfähigkeit des Hohen Holzweges ist es dann auch abhängig, wie viele Autofahrer aus dem Norden Arnums die Anbindung an die B 3neu über den Hohen Holzweg oder über die zu bauende „Spange“ zwischen Arnum und Westerfeld durch den Gewerbepark II nutzen werden.

Auch hier ist zudem die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte der B 3neu ausschlaggebend für das Verhalten der Autofahrer.

- **Rückbau B 3alt OD Arnum**

Ein Rückbau der B 3alt in Arnum ist wegen der weiter hohen Verkehrsbelastung nur bedingt möglich. So könnten die Knoten B 3alt mit der L 389 baulich angepasst werden. Das könnte z.B. durch Änderung der Ampelschaltung oder auch durch den Bau kleiner Kreisverkehre (mit Kostenbeteiligung Straßenbaulastträger) und Markierung von Parkflächen erfolgen.

- Verbindung Arnum - Hemmingen-Westerfeld

Eine Kappung der B 3alt zwischen Arnum und Hemmingen-Westerfeld ist nicht wünschenswert.

Es muss weiterhin eine direkte Verbindung der beiden größten Ortsteile geben, ohne dass große Umwege in Kauf genommen werden müssen. Durch den verkehrsberuhigten Ausbau (evtl. sogar zum Verkehrsberuhigten Bereich) der Verbindung im Zuge der Erschließung des B-Plangebietes H-W Nr. 67 muss der „Schleichweg nach Hannover“ allerdings unattraktiv gemacht werden. Solange es dieses Baugebiet nicht gibt, könnte das auch durch den Bau von mehreren Aufpflasterungen erfolgen, die den ÖPNV und landwirtschaftlichen Verkehr allerdings nicht behindern dürften.

Auch hier kann das Verhalten der Autofahrer und damit die Verkehrsströme zur B 3neu nur sehr schwierig vorausgesagt werden. Sollten die Wartezeiten an den Knoten Hoher Holzweg und Devese jedoch zu lang sein, würde der Verkehr wieder über die alte B3-Trasse nach Hannover abfließen.

- Ausbau Wiesenweg in Hiddestorf

Mit der Erschließung der Gebiete südlich und nördlich des Wiesenweges muss ein verkehrsgerechter Ausbau desselben erfolge. So ist ein straßenbegleitender Gehweg, eine Straßenbeleuchtung und punktuelle verkehrsberuhigende Maßnahmen Zug um Zug herzustellen.

b) Öffentlicher Personennahverkehr

So lange die Stadtbahn nicht bis Hemmingen verlängert ist, bleibt die direkte Verbindung Arnum-Westerfeld auch für den Nahverkehr unerlässlich.

- Stadtbahn

Erst der Bau der Umgehungsstraße gibt die Möglichkeit zum Bau der Stadtbahn durch die OD Hemmingen-Westerfeld.

Mit der Fertigstellung der B 3neu ist frühestens 2012 zu rechnen. Der Entwurf des Nahverkehrskonzepts 2008 der Region sieht einen Bau der Stadtbahn nach Hemmingen zwischen 2014 und 2016 vor.

- Busvorrangstreifen statt Rückbau OD Hemmingen-Westerfeld

Um bis dahin die Attraktivität der B 3alt für den Durchgangsverkehr zu vermindern, könnte nach Bau der OU, wegen der geringeren Verkehrsbelastung, ein Fahrstreifen (jeweils am Fahrbahnrand) ausschließlich für den Busverkehr vorbehalten bleiben.

Dieses würde den Busverkehr beschleunigen und auch einen aufwendigen Rückbau der B 3alt nach Bau der Ortsumgehung erübrigen. Größere bauliche Rückbaumaßnahmen verbieten sich, da die OD Hemmingen-Westerfeld später im Zuge der Stadtbahnverlängerung ohnehin komplett umgebaut werden muss.

In der Sonderspur für Busse könnte ein Angebotsstreifen für Fahrradfahrer geschaffen werden, da auf der Westseite bisher ein Radweg fehlt. Das Parken auf der OD wäre dann jedoch allenfalls noch auf dem jetzigen Radweg auf der Ostseite (einhüftig wie derzeit in der Berliner und Deveser Straße) möglich.

- Anbindung der Neubaugebiete an den ÖPNV

Sollte die Stadtbahn nicht bis Arnum verlängert werden, muß bei einer Erschließung von Arnum-West eine Busverbindung über Hoher Holzweg/Beethovenstraße, durch die neu zu erschließenden Baugebiete und die Bockstraße wieder zur B 3alt eingerichtet werden.

Auch der Wiesenweg sollte nach entsprechender Bebauung eine zusätzl. Bushaltestelle erhalten.