

Dokumentation Ideenplattform

überregionale Beteiligung

ID: 6
Erstellt von [Avatar] am 21.11.2023 um 09:21 Uhr

Beteiligung Merken

Aufgrund der überregionalen Bedeutung des WSW sollte eine entsprechende Beteiligung der Nutzer (Wirtschaft, private Nutzer) erfolgen

[Vorschlag bearbeiten](#) [Vorschlag bannen](#) [Beitrag schließen](#) [Beitrag entfernen](#)

3 [Link kopieren](#) [Seite teilen](#)

[Zurück zur Übersicht](#) [Nächster Beitrag](#)

Kommentare (4)

Filter

Kategorienauswahl

[Kommentar](#) [Wunsch](#) [UntertHEMA](#)

[Anlegen](#)

1000 Zeichen verbleibend

[Kommentar](#) ID: 14 | 25.11.2023 14:52

2 ... des SSW ist noch nicht gesichert. Immerhin wurde immer argumentiert, dass es sich beim SSW um eine Bundesstraße handelt und daher die Entscheidung beim Bund läge. Was aber nicht finanziell gesichert ist, kann nicht mit Bau begonnen werden. Ich kann auch kein Haus bauen, wenn die Finanzierung noch nicht steht.

[Kommentieren](#) [Melden](#)

[Bearbeiten](#) [Kommentar verschieben](#) [Bannen](#) [Löschen](#)

[Kommentar](#) ID: 13 | 25.11.2023 14:50

1

Beteiligung aller ist wichtig. Vor allem die Beteiligung der Anwohner. Der Ausbau Innerstädtischer Schnellwege ist nicht förderlich. Nicht wirtschaftlich und erstreckt nicht gesundheitsfördernd. Wie ein anwachsender Autoverkehr Umweltschutzmaßnahmen fördern soll, erschließt sich mir nicht, weil das schlicht blödsinnig ist. Wer zuerst alten Baumbestand abräumt, hat genau das Gegenteil erreicht. Ein effizienter Güterverkehr kann nur über die Schiene erfolgen und die Schienen sind in Hannover schon da - viele davon wurden stillgelegt / sind nicht mehr in Betrieb. Das muss geändert werden. Die Verteilung vor Ort (an Supermärkte u.a.) kann durch e-Transporter erfolgen (siehe UPS, DHL - Postanlieferfahrzeuge). Aus dies führt zur Reduzierung der CO2 Bilanz. Der Rest ist lässig und kann auch im Sinne Herrn Lies ausgeglatzt werden. Das ist aber nicht zielführend, wie er selbst feststellte: allein die Finanzierung zum Ausbau (Sanierungskonzept wurde einfach mal umgeändert) des ...

[Kommentieren](#) [Melden](#)

[Bearbeiten](#) [Kommentar verschieben](#) [Bannen](#) [Löschen](#)

[Kommentar](#) ID: 9 | 23.11.2023 15:00

Eine überregionale Beteiligung ist von entscheidender Bedeutung, da der Ausbau sowohl positive als auch negative Auswirkungen hat. Der Ausbau von Schnellwegen fördert die wirtschaftliche Entwicklung, indem er den Handel erleichtert. Dies kann zu mehr Geschäftstätigkeit, Investitionen und Arbeitsplätzen führen. Dies wiederum zu mehr Umweltschutzmaßnahmen. Gut geplante Schnellwege erleichtern einen effizienten Güterverkehr, insbesondere für die Lebensmittelversorgung. Produkte können schneller und kostengünstiger transportiert werden. Eine Lebensmittelverschwendung und die Gesamtbelastung der Stadt in Bezug auf Transporte wird hierdurch verringert. Dies führt am Ende zu einer Reduzierung der CO2 Bilanz. Die Notwendigkeit von Schnellwegen liegt in der verbesserten Mobilität und Wirtschaftsförderung. Eine ausgewogene Planung, unter Einbeziehung von überregionalen Stakeholdern, ist entscheidend, um die negativen Auswirkungen zu minimieren.

[Kommentieren](#) [Melden](#)

[Bearbeiten](#) [Kommentar verschieben](#)

[Kommentar](#) ID: 39 | 14.12.2023 16:52

Fake Argumente, die das Gegenteil von dem bewirken, was behauptet wird. Schnellerer Güterverkehr über besser ausgebauter Straßen führt zu mehr Transporten und zu höheren CO2 Emissionen. Eine Planung, die vorrangig die Interessen von Produzenten, Handel und Transportgewerbe bedient, hat ungewollte Nebenwirkungen und offensichtlich zu immer höheren CO2 Emissionen

Richtlinien des BMDV zur Treibhausgasreduzierung sowie Ausgleichmaßnahmen einhalten

ID: 8
Erstellt von [Avatar] am 21.11.2023 um 10:26 Uhr

Beteiligung [Klimawandel](#) [Mensch](#) [Natur und Umwelt](#) [Stadtleben](#) [Verkehr und Mobilität](#) Merken

Bei dem Bau der Schnellwege sind die gesetzlichen Regelungen sowie ministeriellen Erlassen zwingend einzuhalten:

1. Nach der ARS 3/23 (Klima) sind bei der Planung von der Planungsbehörde, hier der NLSfBV, zwingend die Treibhausgasreduzierungspflichten zu berücksichtigen.
2. Dies darf nach der Richtlinie HNL-S99 nicht einfach durch automatische Ausgleichspflanzungen in weiter Entfernung zu den Menschen an der Baumaßnahme geschehen, sondern nur als "ultima ratio", wenn der Schutz der Bäume und Vegetation vor Ort nachgewiesener Maßen unmöglich ist. Dabei darf auch die bisherige Übung, dass alle Bauvarianten, die mind. 25 % teurer sind und daher von vornherein ausgeschlossen werden sollen, als rechtswidrig nicht gelten. Klimaschutzende Varianten sind immer deutlich teurer. Das ist nicht Sinn dieser Richtlinien.
3. Es sind freiwillig von der Behörde umfassend Akteneinsichten zu gewähren für parteilose Baujuristen und Experten aus der bürgerlichen Mitte. Es wird sonst kein Vertrauen der betroffenen Menschen in die Planung geben. Eine Kontrolle von Verwaltungshandeln ist, anders als Herr Minister Lies es meint, in einer Demokratie nämlich nicht verboten, sondern dringend erforderlich.

[Vorschlag bearbeiten](#) [Vorschlag bannen](#) [Beitrag schließen](#) [Beitrag entfernen](#)

8 [Link kopieren](#) [Seite teilen](#)

[Vorheriger Beitrag](#) [Zurück zur Übersicht](#) [Nächster Beitrag](#)

Kommentare (0)

Einbeziehung sozialer und ökologischer Faktoren

ID: 7

Erstellt von [Name] am 21.11.2023 um 09:22 Uhr

Mensch Natur und Umwelt Stadtleben

Merken

Bei dem Bau des Westschnellweges halte ich es für wichtig, dies unter maximaler Einbeziehung sozialer und auch ökologischer Faktoren zu tun. Zunächst einmal halte ich es für wichtig, dass Schnellwege und Straßen so wenig wie möglich als Trennung des Stadtgebietes wahrgenommen werden - heißt, ein Schnellweg darf nicht wie eine Art Grenze zwischen Bezirken wirken und diese dadurch ähnlich zu einer Mauer trennen. Einzelne Überwege und Brücken oder ähnliches reichen nicht aus, um solche Grenzen innerhalb der Stadt zu umgehen. Es werden großflächige Übergangsbereiche benötigt, vor allem zwischen beispielsweise Linden und Limmer, so dass Fußgänger und Radfahrer einfacher vom einen Teil in den anderen Teil der Stadt kommen können. Eine Tunnelösung kann dafür zumindest stellenweise eine Lösung sein, sodass auf der Oberfläche mehr Bereiche für Parks, Freizeitmöglichkeiten oder sogar Wohnraum geschaffen werden.

Darüber hinaus sollte auch geprüft werden, inwiefern anliegende Vereine von den Umbauten betroffen sind und diese dann mit einbezogen werden, um zu gewährleisten, dass durch Baumaßnahmen möglichst wenige Nachteile hervorgehen. Das allgemeine Ziel an der Oberfläche sollte lauten: Umso weniger Platz durch den Schnellweg eingenommen wird, umso mehr Platz bleibt am Ende für Familien, Vereine und das öffentliche Leben in und zwischen den Stadtteilen.

Aus ökologischer Sicht sollte darüber hinaus überdacht werden, inwiefern eine starke Ausweitung des Autoverkehrs sinnvoll ist - die Realität, beispielsweise in den USA zeigt, dass eine Vergrößerung der Fahrbahnen und das hinzufügen neuer Spuren keinesfalls zur Entlastung einer Straße führt, im Gegenteil - der Verkehr passt sich an die neue Straßengröße an und die Problemzonen bleiben die alten, hier sollte also nicht auf eine Vergrößerung bestehender Strecken gesetzt werden - die Straße ist so wie sie ist schon breit genug und größere Straßen bedeuten nur mehr Belastungen für die unmittelbaren Anwohner. Ökologisch wäre es zudem auch, Baumbestände beim Neubau möglichst zu schonen und nicht wie beim Südschnellweg eines der größten Erholungsgebiete im Stadtgebiet von Hannover - auf gut deutsch gesagt - zuzupflastern. Städtisches Grün und Naherholungsgebiete sollten der Grundstein einer gesunden städtischen Kultur sein, so dass gerade für die unmittelbaren Anwohner der Zugang zu Bewegung, zu Spielplätzen und anderen Freizeitaktivitäten keine Hürde darstellt.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

8

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (2)

Filter

Kommentar Wunsch Unterthema



Kommentar hinzufügen...

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend



Kommentar

ID: 12 | 25.11.2023 14:38

Die Naturbelassenen Flächen an auf der "Oberfläche mehr Bereiche für Parks, Freizeitmöglichkeiten oder sogar Wohnraum geschaffen werden", sollten aber in der Form heute erhalten bleiben, denn alte Bäume haben nach heutigem Wissensstand mehr Widerstandskraft gegen Umwelteinflüsse, als junge Bäume, die erst in 30 - 60 J. die Größe erreichen, wie jetziger Baumbestand. Der alte Baumbestand ist daher in jedem Falle zu erhalten - auch aus Klimatechnischem Grund.

Die Naherholungsgebiete verlieren durch den Verlust beim SSW 13 ha alten Baumbestand, der auch noch den Fahrbahnuntergrund des Schnellweges durch Wurzelwerk "festhalten". Der Untergrund wurde aus Kriegsstrümmern konstruiert. Wer die Bäume am Rand absägt, wird in der Folge des erhöhten Verkehrs die Sicherheit der Auto-/Lkw-Fahrer gefährden (s.dazu mein Statement).

Kommentieren

0

Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen



In diesen Ideen und Ansätzen finde ich mich sowohl als Anwohner als auch betroffener Auto-Pendler und Fahrradfahrer wieder. Die Chance, unsere Stadtteile lebenswerter statt autofreundlicher zu machen sollte genutzt werden. Grünflächenerhalt und -schaffung durch Übertunnelung wären dabei die größten Bausteine. Intakte Strecken in jetzigem Umfang reichen aus! Ein parallel geführter Fahrradschnellweg würde hingegen sicher in hoher Frequenz genutzt werden und wäre eine Verbesserung!

Kommentieren

2

Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen

Richtlinien des BMDV zur Treibhausgasreduzierung sowie Ausgleichmaßnahmen einhalten

ID: 8

Erstellt von [Name] am 21.11.2023 um 10:26 Uhr

Beteiligung Klimawandel Mensch Natur und Umwelt Stadtleben Verkehr und Mobilität

Merken

Bei dem Bau der Schnellwege sind die gesetzlichen Regelungen sowie ministeriellen Erlassen zwingend einzuhalten:

1. Nach der ARS 3/23 (Klima) sind bei der Planung von der Planungsbehörde, hier der NLStBV, zwingend die Treibhausgasreduzierungspflichten zu berücksichtigen.
2. Dies darf nach der Richtlinie HNL-S99 nicht einfach durch automatische Ausgleichspflanzungen in weiter Entfernung zu den Menschen an der Baumaßnahme geschehen, sondern nur als "ultima ratio", wenn der Schutz der Bäume und Vegetation vor Ort nachgewiesener Maßen unmöglich ist. Dabei darf auch die bisherige Übung, dass alle Bauvarianten, die mind. 25 % teurer sind und daher von vornherein ausgeschlossen werden sollen, als rechtswidrig nicht gelten. Klimaschutzende Varianten sind immer deutlich teurer. Das ist nicht Sinn dieser Richtlinien.
3. Es sind freiwillig von der Behörde umfassend Akteneinsichten zu gewähren für parteilose Baujuristen und Experten aus der bürgerlichen Mitte. Es wird sonst kein Vertrauen der betroffenen Menschen in die Planung geben. Eine Kontrolle von Verwaltungshandeln ist, anders als Herr Minister Lies es meint, in einer Demokratie nämlich nicht verboten, sondern dringend erforderlich.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

8

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (0)

Klimaschutz als erste Priorität: kostengünstige Sanierung im Bestand oder Verkleinerung

ID: 9
Erstellt von [Name] am 21.11.2023 um 11:40 Uhr

Klimawandel Merken

Bei allen Infrastruktur-Entscheidungen muss der Klimaschutz an erster Stelle stehen! Insbesondere da es um große Summen Steuergelder geht und das Resultat jahrzehntelang erhalten bleibt. Zur Einhaltung der im Pariser Klimabkommen festgelegten 1,5 °C Erderwärmung ist eine drastische Reduzierung der Treibhausgasemissionen notwendig. Dafür gibt es insbesondere im Verkehrssektor einen enormen Änderungsbedarf, der durch Infrastruktur am besten gesteuert werden kann. Es ist wissenschaftlich klar erwiesen, dass die Menge des Autoverkehrs mit der vorhandenen Infrastruktur korreliert. Durch das Ergänzen von Spuren sinkt z.B. die Verkehrsdichte nicht - es fahren dann einfach nur mehr Menschen Auto. Dieser Effekt muss andersrum genutzt werden, denn: die Emissionssenkung ist alleine durch einen Wechsel von Verbrennungsaufos auf Elektromobilität (selbst würde dieser in ausreichendem Maße erfolgen) nicht erreichbar. Entsprechend wurde längst von der Region Hannover beschlossen, dass der Autotverkehr bis 2035 halbiert wird.

Auf dieser Basis muss die Modernisierung des Westschnellwegs geplant werden: überall da wo Spuren oder die Breite der Straße reduziert werden kann, sollte das erfolgen. Eine Verbreiterung sollte grundsätzlich ausgeschlossen werden. Effizient ist eine Sanierung im Bestand: In jedem Fall muss das Bauvorhaben kostengünstig durchgeführt werden. Denn für Infrastruktur für die Hälfte der Menschen und Autos, die wir in Zukunft immer weniger brauchen, sollten keine Steuergelder verschwendet werden. Vielmehr wird das Geld zukünftig für den Ausbau von ÖPNV und Fahrradwegen benötigt, sowie für den Ausbau erneuerbarer Energien um die übrigen 50 % des heutigen Autoverkehrs elektrisch zu betreiben. Durch die Verringerung Auswirkungen der Baustelle sowie das Aufsparen der Steuergelder für sinnvollere Infrastruktur und damit die Stärkung zukunftsträchtigerer Branchen als der Automobilindustrie, ist dem Wirtschaftsstandort Deutschland am meisten geholfen.

Bei dem Ausbau müssen weiterhin die Einschränkungen für Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV soweit wie möglich reduziert werden. Gleichzeitig sollte im Umfeld der Straße direkt deren Infrastruktur ausgebaut werden.

[Vorschlag bearbeiten](#) [Vorschlag bannen](#) [Beitrag schließen](#) [Beitrag entfernen](#)

👍 16 [Link kopieren](#) [Seite teilen](#)

[← Vorheriger Beitrag](#) [☰ Zurück zur Übersicht](#) [Nächster Beitrag →](#)

Kommentare (1)

[Filter](#)

Kommentare (1)

[Filter](#)

Kategorienauswahl

[Kommentar](#) [Wunsch](#) [Unterthema](#)



Kommentar hinzufügen...

[Anlegen](#)

1000 Zeichen verbleibend



[Name] [Kommentar](#) ID: 22 | 04.12.2023 14:13

Den Standpunkt von [Name] ich und möchte ihn bekräftigen: Klimaschutz muss nun wirklich oberste Priorität haben. Wir sind ja weit davon entfernt, dass 1,5-Grad-Ziel zu erreichen, sondern steuern gerade - laut dem jüngsten Bericht des Weltklimarates - auf eine Erwärmung von 2,8 Grad zu. Und selbst wenn alle bisher angekündigten Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt würden, wäre bestenfalls eine Drosselung auf 2,4 Grad erreichbar. Das heißt, wir sind nicht auf einem guten Weg.

Der Verkehrssektor muss dringend umlenken und seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Eine ökologische Transformation ist das Gebot der Stunde. Wachstumsdenken finde ich hier ganz fehl am Platz. Bestandserhaltung geht gerade noch an, Rückbau ist wahrscheinlich wirksamer. Mein Appell an die Autofahrer: stellt euch nicht stur. Es geht auch anders.

[Kommentieren](#) [👍 5](#) [Melden](#)

[Bearbeiten](#) [Kommentar verschieben](#) [Bannen](#) [Löschen](#)

Für Klima und Leben

ID: 10

Erstellt von  am 22.11.2023 um 15:29 Uhr

[Beteiligung](#) [Klimawandel](#) [Natur und Umwelt](#) [Stadtleben](#) [Verkehr und Mobilität](#) [Merken](#)

(1.1) Prozessbeteiligung: Die Beteiligung am Prozess, darf nicht damit enden, dass die Vorschläge abgeschmettert werden, denn das ist nicht Wille der Anwohner in den Grünanlagen neben allen Schnellwegen. Bäume bzw. Natur und damit die Verdrängung darf nicht dem Verkehr + der Autowirtschaft geopfert werden. Der Verlust von 13 ha 70-J. alter Baumbestand kann nicht von Jungbäumen ersetzt werden und erstrecht nicht, also weit ab von der Ausbaustelle entfernt, in der Region.

(1.2) Umsetzung: Die geplante Sanierung wurde zum Ausbau und soll – entgegen den Willen der Bevölkerung – durchgesetzt werden. Einer Entlastung der AnwohnerInnen im Bereich Döhren durch den Bau eines Tunnels in dem Bereich stimmen alle Beteiligten zu. Grundsätzlich ist das der richtige Weg, wobei die Verbreiterung und die Rodungen neben der jetzigen Bundesstraße dabei im krassen Gegensatz stehen und genau das Gegenteil schaffen. Die Zerstörung des Naherholungsgebietes darf aber nicht höchstes Ziel sein, sondern der Erhalt um jeden Preis.

(2.1) Gesundheit: Asthmatiker, Allergiker + and. chronische Lungenkranke sind die Ersten, die diese "kleine" Veränderung körperlich spüren werden. Wie will Herr Lies das den Menschen erklären? Herr Lies kann nicht verantworten wollen, dass immer mehr Kinder krank werden, weil die Voraussetzungen für erhöhendes Verkehrsaufkommen - vor allem den Lkw-Verkehr - geschaffen werden.

(2.2) Aktivitäten im Naherholungsgebiet werden eingeschränkt. Durch den künftig fehlenden Schutz der großen Baumbewuchses im Bereich der Leinemasch und auch den künftig fehlenden Baumstreifen am Westschnellweg, wird es erhöhte Lärmbelästigung geben, den man jeden Winter schon ausgiebig genießen kann, wenn das Laub abgefallen ist. Doch im Sommer ist der Lärm doppelt so hoch, als im Winter, weil man die Fenster offen hat. Ein zusätzlicher gesundheitlicher Aspekt, der bisher zu wenig thematisiert wurde.

(2.3) Hitzeschutz für Fahrbahn, Nutzer und Anwohner: Die jetzigen großen Bäume sind ein Hitzeschutz für die Fahrbahn (Asphalt) und für die Menschen in ihren Autos bzw. Motorrädern. Die Nutzung einer Klimaanlage ist z.B.: für MotorradfahrerInnen nicht möglich. Die Nutzung der Klimaanlage vor allem im Sommer lässt die Hitze in den Städten eklatant ansteigen.

(3) Das Pariser Klimaabkommen: Die Bundespolitik und die EU haben entschieden, dass es aufgrund der Klimakrise eine Rückbesinnung zu klimaschonender Verkehrspolitik geben muss. Doch das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Hannover macht genau das Gegenteil. Das steht nicht nur der allg. Politik entgegen, sondern ist auch gegen den Willen der direkt Betroffenen. Das Klimaziel würde damit endgültig NICHT erreicht.

(4.1) Baukostenexplosion schon jetzt absehbar: Mit Gutachten der Bürgerinitiativen und Umweltverbände wurde bewiesen, dass das Projekt zu teuer wird. Auch das ist ein schlechtes Signal.

(4.2) Vorschläge von Ingenieuren, die Fahrbahn mit dem Mittelstreifen anzupassen, anstatt um je eine Fahrbahnverbreiterung pro Seite auszubauen, wurde ebenso abgewiesen.

Umweltverbände wurde bewiesen, dass das Projekt zu teuer wird. Auch das ist ein schlechtes Signal.

(4.2) Vorschläge von Ingenieuren, die Fahrbahn mit dem Mittelstreifen anzupassen, anstatt um je eine Fahrbahnverbreiterung pro Seite auszubauen, wurde ebenso abgewiesen.

(5) Gegensätzliche Aussagen: Die Baufirma hat "uns" (der BI) zum Platz für die Baustelle mitgeteilt, dass der großzügig Raum nicht benötigt würde. Auch das steht im krassen Widerspruch zu den Aussagen des NLSIBV. Der Platz wird schlicht nicht benötigt und schon im Frühjahr 2023 war klar, dass die alten Bäume im Bereich der Brücke über die Schützenallee nicht hätten gefällt werden dürfen. Sie standen ca. 20 Meter von der Schnellstraße entfernt. 1 Baum war gar noch älter - einer der schönsten Bäume in diesem Bereich. (6) Untergrund der Schnellstraßen: Es wird vergessen, dass der Schnellweg mit einem Trümmerkonstrukt aufgebaut wurde. Die Bäume, die sich rechts und links von der Fahrbahn befinden, haben in den vergangenen 70 Jahren die Böschungabschnitte und den Untergrund unter der Fahrbahn mit ihren Wurzeln gefestigt. Werden diese Bäume abgesägt, sterben auch die Wurzeln ab. Das bedeutet: wenn nicht die gesamte Fahrbahn - auch den Westschnellweg betreffend - verbreitert wird, muss die alte Fahrbahn abgetragen und der Untergrund neu gelegt werden. Würde der Untergrund nicht erneuert, werden die entstandenen Hohlräume der abgestorbenen Pflanzenteile durch den ständigen Verkehr einbrechen und es kommt zu ständigen Baustellen auf dem Schnellweg. Genau das soll es in Zukunft ja nicht mehr geben - vor allem in den Spitzenzeiten der Messen.

(7.1) Bau- und Folgekosten: Das wurde bisher in keiner Vorlage zum Bau berücksichtigt. Das heißt auch, dass diese Kosten nicht eingerechnet wurden. Der Bau wird um ein Vielfaches teurer. Werden diese Aspekte nicht einbezogen, werden die Folgekosten für die Schnellwege nahezu unbezahlbar, denn wir haben eine Klimakrise, die uns noch viel Geld kosten wird. Und das alles soll aus Steuergeldern bezahlt werden?

(7.2) Moor, Masch, Grundwasser: Die Masch, fast der gesamte Bereich, ist ehemaliges Mooregebiet. Entsprechend weich ist der Untergrund. Durchzogen mit Lehm und Gestein ist es ein Gebiet mit viel Bewegung. Wird nun das bestehende Straßenkonstrukt abgebaut, wird der Grundwasserspiegel erneut absinken. Die Folgen für die Grünflächen des Naherholungsgebietes, der Wasserschutzgebiete und für die Kolonien wäre verheerend. Durch den Verlust der Bäume in dem Bereich findet eine Instabilität statt, die baulich nachträglich nicht mehr zu regulieren wäre. Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Ausbauprogramm von Herrn Lies doppelt so teuer, als derzeit angegeben.

(7.3) Unterstützung durch die Bundesregierung: Die Finanzierung des Ausbau-Projektes des Südschnellweges steht noch nicht! Aussage Herr Lies am 18.10.2023 beim Bürgerdialog zum Westschnellweg. Bis dato hat Herr Lies keine Zusage die Bundesstraße SSW in der Form auszubauen. Dabei frage ich mich natürlich, wie sich das Herr Lies gedacht hat, wer am Ende für den Ausbau grade stehen soll?! Die HannoveranerInnen?

(8.1) Fahrbahnverbreiterung soll Leben retten: Nein, das macht eine Fahrbahnverbreiterung nicht, sondern unterstützt nur Raser. Das Argument, das durch eine Verbreiterung bzw. den Ein-/Anbau eines Standstreifens würde ein Rettungswagen schneller zum Unfallort gelangen, wurde durch eine Rettungsdienst revidiert. Dafür sei die gesetzl. vorgeschriebene Rettungsgasse

(8.2) Auffahrunfälle: ... sind die Unfallgründe, was aber an der Fahrweise der AutofahrerInnen liegt. Derzeit ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 - 80 km/h erlaubt. Das muss so bleiben.

Das Ziel (nicht nur der Bundesregierung) die Umwelt zu schonen und Grünflächen zu erhalten steht diesem Projekt (bis auf den Tunnelbau) komplett entgegen. Die Klimaziele werden mit fatalen Argumenten ausgehöhlt.

Meine Zustimmung bekommt das Baukonzept der Nds. Straßenbaubehörde und des Wirtschaftsministeriums nicht.

[Vorschlag bearbeiten](#) [Vorschlag bannen](#) [Beitrag schließen](#) [Beitrag entfernen](#)

7

Link kopieren

Seite teilen

Wirtschaftsministeriums nicht.

[Vorschlag bearbeiten](#) [Vorschlag bannen](#) [Beitrag schließen](#) [Beitrag entfernen](#)

7 [Link kopieren](#) [Seite teilen](#)

[Vorheriger Beitrag](#) [Zurück zur Übersicht](#) [Nächster Beitrag](#)

Kommentare (1)

[Filter](#)

Kategorienauswahl

[Kommentar](#) [Wunsch](#) [Lichtthema](#)



[Anlegen](#)

1000 Zeichen verbleibend



ID: 10 | 26.11.2023 16:18

[Kommentar](#) [Wunsch](#)

Das, was an Bürgerbeteiligung von der Landesbehörde für Straßenbau zugelassen wurde (oder besser verhindert wurde) in Bezug auf die Leinemasch und den Südschnellweg muss unbedingt beim Westschnellwegausbau anders werden. Mehrfach erschienen Medienberichte, kein einziger Mensch in Hannoveraner hätte rechtzlig den Ausbauplänen des Südschnellwegs zur Autobahn widersprochen. Und deshalb sei es jetzt zu spät, die Pläne zu ändern. "Es sei zu spät, die Pläne zu ändern, argumentieren die Verkehrsministerien von Bund und Land Niedersachsen." Z.B. NDR vom 10.6.23 https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/hannover_vueser-leinegebiet/Aerger-um-Hannovers-Suedschnellweg-Rot-Gruen-ist-sich-nicht-einig-suedschnellweg180.html Das ist falsch. Immerhin gab es bereits beim Bau des Südschnellwegs in den 50er-Jahren Widerspruch gegen dieses Monsterbauwerk, damals vom Ellenriedebeirat. Es muss jetzt alles getan werden, damit dieser erneute Protest diesmal gegen den Südschnellwegausbau dokumentiert wird.

[Kommentieren](#) [1](#) [Melden](#)

[Bearbeiten](#) [Kommentar verschieben](#) [Bannen](#) [Löschen](#)

Optimaler Ausbau für den Autoverkehr

ID: 11

Erstellt von [Avatar] am 22.11.2023 um 18:08 Uhr

Verkehr und Mobilität

Merken

4 spuriger Ausbau mit Standstreifen Für einen sicheren Autoverkehr damit Pendler und Kunden Stadt gut und schnell erreichen können.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

3

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (7)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar Wunsch Unterthema



Kommentar hinzufügen...

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend



ID: 38 | 18.12.2023 18:37

Und die Realität der Klimakrise wird schlicht ignoriert. Wir brauchen Mobilitätsangebote, mit denen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen klimaneutral erfüllt werden können. Die Schnellwege in ihrer jetzigen Gestalt oder sogar noch in ausgebauter Form gehören sicherlich nicht dazu. Wir müssen uns auf Veränderungen einstellen, die uns allen aber natürlich weiterhin die notwendige Mobilität ermöglichen und mehr Lebensqualität bringen, z.B. durch weniger Lärm, Feinstaub und Abgase an bisher viel befahrenen Straßen. Nur weil die ÖPNV-Angebote das bisher nicht leisten, muss das ja nicht so bleiben.



ID: 20 | 28.11.2023 21:10

Kommentar Wunsch

Man muss allerdings auch bedenken, dass dieser Schnellweg mitten durch ein Wohngebiet verläuft. Somit wäre doch die beste Lösung, um sowohl den Verkehrsausschuss zu gewährleisten aber auch die Anwohner nicht übermäßig zu belasten, eine Tunneln Lösung. Diese würde, abgesehen von den Kosten, nur Vorteile bringen. Die freizumachenden Flächen ließen sich zur Wiederherstellung des Von-Alten-Gartens sowie zum Bau von Wegen für Rad und Fußgänger nutzen.

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen



ID: 16 | 26.11.2023 14:55

Kommentar

Ein vierspuriger Ausbau mit Standstreifen und Mittelstreifen, so wie er jetzt am Südschnellweg begonnen wurde (aber hoffentlich nicht zu Ende gebaut wird) ermöglicht es Tempo 120 auszuschildern, ein brandgefährlich hohes Tempo, dass Unfälle zu kleinen Katastrophen machen kann, die bei einem deutlich niedrigeren Tempolimit erst gar nicht stattfinden. Im Prinzip ist der Westschnellweg eine Innerorts-Straße, die wie alle anderen Innerortsstraßen auch mit maximal Tempo 30 ausgeschildert werden sollte. In den meisten Fällen bliebe es dann bei Bremschäden, ohne dass Personen zu Schaden kommen. Benutzen Sie diesen praktischen Online-Rechner: <https://rechneronline.de/energiebewegung.php>

Und rechnen Sie selbst nach: Die Aufprallenergie bei Tempo 120 ist rund 16 mal höher als bei Tempo 30 und rund 6 mal höher als bei Tempo 50!

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen



ID: 15 | 25.11.2023 15:52

Kommentar

Guten Tag
Die Wahrheit ist das ein Standstreifen den Verkehr sichere macht. Ich fahre die Strecke jeden Tag! Und wenn mal wieder ein Auto liegen bleibt wird es gefährlich. Die Rettungsgasse funktioniert nur sehr schlecht, weil die Straße dann zu schmal ist. Ich kenne Jemanden keiner der aus dem Umland mit dem Fahrrad oder den Öffis in die Stadt zum Einkaufen fährt. Die S-Bahn fährt nur unzuverlässig und für das Fahrrad ist der Weg in der Regel zu weit. Des weiteren brauchen auch die E Autos (in der Regel breiter aus Verbrenner) mehr Platz. Ist so wie mit den E-Lastenrädern auf den Radwege.

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben



ID: 24 | 08.12.2023 20:14

Kommentar

Zweispurig und ohne Rettungsgasse würde ihrer Logik nach ja auch im Stadtverkehr auf jeder jetzigen zweispurigen Strecke die Notwendigkeit von Standstreifen ergeben. Tut es aber nicht. Die Sicherheit geht stark mit der Geschwindigkeit einher und im Zweifel mit dem Verhalten der Verkehrsbeteiligten in einer Notfallsituation.

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Bannen Löschen



ID: 15 | 25.11.2023 15:52

Kommentar

Guten Tag Frau Bee,
Die Wahrheit ist das ein Standstreifen den Verkehr sichere macht. Ich fahre die Strecke jeden Tag! Und wenn mal wieder ein Auto liegen bleibt wird es gefährlich. Die Rettungsgasse funktioniert nur sehr schlecht, weil die Straße dann zu schmal ist. Ich kenne übrigens keinen der aus dem Umland mit dem Fahrrad oder den Öffis in die Stadt zum Einkaufen fährt. Die S-Bahn fährt nur unzuverlässig und für das Fahrrad ist der Weg in der Regel zu weit. Des weiteren brauchen auch die E Autos (in der Regel breiter aus Verbrenner) mehr Platz. Ist so wie mit den E-Lastenrädern auf den Radwege.

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben



ID: 24 | 08.12.2023 20:14

Kommentar

Zweispurig und ohne Rettungsgasse würde ihrer Logik nach ja auch im Stadtverkehr auf jeder jetzigen zweispurigen Strecke die Notwendigkeit von Standstreifen ergeben. Tut es aber nicht. Die Sicherheit geht stark mit der Geschwindigkeit einher und im Zweifel mit dem Verhalten der Verkehrsbeteiligten in einer Notfallsituation.

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Bannen Löschen



ID: 11 | 25.11.2023 14:29

Kommentar

Der Autoverkehr wird durch die Verbreiterung mit Standstreifen nicht sicherer. Das hat eine Notfallärztin beim Bürgerdialog klar dargestellt. Die Fahrweise der Autofahrer müsste sich besser auf den jeweiligen Verkehr anpassen, was sie nach StVO auch tun müssen. Die Situationen sind die gleichen, wie auf Autobahnen. Drei-/vierspurige Fahrbahnen lösen dieses Problem nicht. Und die meisten Kunden kommen nicht mit dem Pkw in die Innenstadt, sondern reisen mit Fahrrad, Bus oder Straßenbahn an. Viele derer, die Großgeräte kaufen (Stadium/MediaM) lassen sich die Geräte anliefern, wobei der eigene Transport entfällt.

Also bitte bei der Wahrheit bleiben.

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben



ID: 23 | 04.12.2023 22:58

Kommentar

Im Rahmen der anliegenden befinden sich Wohnungen, mehrere Schulen und Kitas. Es ist schlichtweg kein Platz für eine Verbreiterung des Schnellwegs.

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Bannen Löschen

Optimaler Ausbau

ID: 12

Erstellt von [Name] am 23.11.2023 um 14:21 Uhr

Verkehr und Mobilität

Merken

Der Westschnellweg sollte auch weiterhin seinem Namen Ehre machen können: Er sollte analog zum geplanten und genehmigten Ausbau des Südschnellwegs ausgebaut werden. Die Schnellwege sind ganz wichtige Achsen in Hannovers Verkehrskonzept und müssen entsprechend ertüchtigt sein, zukünftige Verkehre aufzunehmen. Diese sind für Pendler und zum Erreichen der Wohnquartiere und der Besucher der Innenstadt sehr wichtig. Wenn das Schnellwegkonzept rund um Hannover gut funktioniert, lassen sich Durchgangsverkehre durch die Stadt zum Wohle der Bewohner reduzieren.

Vorschlag bearbeiten | Vorschlag bannen | Beitrag schließen | Beitrag entfernen

3

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (3)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar | Bannen | Löschen

Kommentar hinzufügen...

Anlagen

1000 Zeichen verbleibend

Was ertüchtigt werden muss, ist der ÖPNV, sind Park&Ride Möglichkeiten und andere klimafreundliche Mobilitätsangebote, damit die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen klimaneutral erfüllt werden können. Die Schnellwege in ihrer bisherigen Gestalt sind ein Relikt der automobilen Vergangenheit und Gegenwart und mit einer klimagerechten Zukunft nicht vereinbar.

Kommentieren | 0 | Melden

Bearbeiten | Kommentar verschoben | Bannen | Löschen

ID: 10 | 25.11.2023 14:24

Der SGW wurde noch gar nicht genehmigt (nur von dem Wirtschaftsministerium und Verkehr Nds.) und auch die Finanzierung steht noch nicht auf sicheren Füßen, denn der Bund hat noch keine Zusage erteilt = Aussage: Herr Lies am 18.10.2023 beim Bürgerdialog zum Westschnellweg. Außerdem sind alle Schnellwege mittlerweile umbaut worden. Eher würde sich eine Umgehungsstraße mit den angrenzenden Bundesstraßen vereint als Ausweg anbieten und die Schnellwegflächen würde keine Landschaften und Wohngebiete mehr zerschneiden. Man könnte durch die Verlagerung auch Ampelanlagen einsparen, die vor allem beim Westschnellweg den Verkehrsfluss ausbremsen. Auch ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h üblich und 80 km/h bei den anderen Abschnitten. Nur ein kleiner Abschnitt nach Herrenhausen ist auch 110 km/h erlaubt. Für Pendler ist der Schnellweg nur für den Arbeitsweg interessant, aber nicht zeitparender. AnwohnerInnen sind von dem ewigen Straßenlärm genervt und brauchen die Erhaltung des Naherholungsgebiets

Kommentieren | 2 | Melden

Bearbeiten | Kommentar verschoben | Bannen | Löschen

ID: 9 | 25.11.2023 14:23

Der SGW wurde noch gar nicht genehmigt (nur von dem Wirtschaftsministerium und Verkehr Nds.) und auch die Finanzierung steht noch nicht auf sicheren Füßen, denn der Bund hat noch keine Zusage erteilt = Aussage: Herr Lies am 18.10.2023 beim Bürgerdialog zum Westschnellweg. Außerdem sind alle Schnellwege mittlerweile umbaut worden. Eher würde sich eine Umgehungsstraße mit den angrenzenden Bundesstraßen vereint als Ausweg anbieten und die Schnellwegflächen würde keine Landschaften und Wohngebiete mehr zerschneiden. Man könnte durch die Verlagerung auch Ampelanlagen einsparen, die vor allem beim Westschnellweg den Verkehrsfluss ausbremsen. Auch ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h üblich und 80 km/h bei den anderen Abschnitten. Nur ein kleiner Abschnitt nach Herrenhausen ist auch 110 km/h erlaubt. Für Pendler ist der Schnellweg nur für den Arbeitsweg interessant, aber nicht zeitparender. AnwohnerInnen sind von dem ewigen Straßenlärm genervt und brauchen die Erhaltung des Naherholungsgebiets

Kommentieren | 0 | Melden

Bearbeiten | Kommentar verschoben | Bannen | Löschen

Keine einseitige Betrachtungsweise führen!

ID: 13
Erstellt von [Avatar] am 23.11.2023 um 15:44 Uhr

Mensch Merken

Funktionierende Verkehrssysteme sind entscheidend für die Versorgung mit frischen Lebensmitteln, da sie den reibungslosen Transport über verschiedene Distanzen ermöglichen. Schnelle und zuverlässige Verkehrswege, sei es auf Straßen, Schienen oder Wasserwegen, minimieren die Zeit, die benötigt wird, um Lebensmittel von den Produktionsstätten zu den Verbrauchern zu bringen. Dies trägt dazu bei, die Frische und Qualität der Lebensmittel zu erhalten. Zudem ermöglichen gut ausgebaute Verkehrswege eine effiziente Verteilung, was wiederum die Verfügbarkeit und Vielfalt von frischen Lebensmitteln in verschiedenen Regionen verbessert und eine Lebensmittelverschwendung reduziert.

Längere Transportzeiten tragen zu einem erhöhten Energieverbrauch bei und erhöhen den CO₂-Ausstoß. Nicht funktionierende Schnellwege erschweren die genaue Planung von Lieferketten, was zu Unsicherheiten für Produzenten, Händler und Verbraucher führt. Dies wiederum zu Lebensmittelverschwendung.

Durch die Bündelung von Angeboten an einem Ort nutzen Großmärkte Skaleneffekte um den Transport von Lebensmitteln zu optimieren. Dies führt am Ende zu einer Reduzierung der CO₂-Bilanz.

Eine gut funktionierende Infrastruktur ist jedoch entscheidend, um dies zu gewährleisten.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

2 Link kopieren Seite teilen

← Vorheriger Beitrag ☰ Zurück zur Übersicht Nächster Beitrag →

Kategorienauswahl

Kommentar Wunsch Unterthema

Kommentar hinzufügen...

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend

[Avatar] ID: 36 | 18.12.2023 18:25

"Längere Transportzeiten tragen zu einem erhöhten Energieverbrauch bei und erhöhen den CO₂-Ausstoß."
Wenn längere Transportzeiten sich aus einer reduzierten Geschwindigkeit ergeben, ist das Gegenteil richtig: Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß verringern sich. Insgesamt ist die Argumentation absolut hanebüchen, da die Frische von Lebensmitteln sicher nicht davon abhängt, ob der Transport mal 10 oder auch 30 Minuten verzögert ankommt.

Kommentieren 0 Melden

Beitrag bearbeiten Kommentar verschicken Bannen Löschen

[Avatar] ID: 26 | 12.12.2023 17:31

Die Verkehrswege wären auch freier für die Ernährung LKWs, wenn einfachere Autos darauf fahren würden...

Kommentieren 1 Melden

Beitrag bearbeiten Kommentar verschicken Bannen Löschen

[Avatar] ID: 18 | 26.11.2023 15:56

Die Versorgung mit frischen Lebensmittel findet überwiegend durch den Transport in LKW statt, die auf Landstraßen, dazu zählt auch der Westschneelweg streifen nur maximal 90 km/h fahren darf. Passen sich die anderen Autofahrer diesem Tempo an, dann ist das optimal für die Versorgung mit frischen Lebensmitteln und anderen Konsumgütern. Das werden die Autofahrer aber nicht freiwillig machen. Deshalb ist ein niedriges Tempolimit anzunehmen. Und dann muss auch der Westschneelweg nicht verbreitert werden.

Kommentieren 0 Melden

Beitrag bearbeiten Kommentar verschicken Bannen Löschen

[Avatar] ID: 6 | 25.11.2023 13:32

Die heutige Versorgung mit Lebensmitteln sollte ohnehin mehr auf die Schiene verlagert werden. Der Transport zu den Supermärkten usw. muss weiterhin mit Transporter/Lkw erfolgen. Doch die Lieferfahrzeuge könnten ebenfalls umgerüstet werden, um den Feinstaubausstoß zu reduzieren bzw. vollständig zu vermeiden. Nur so ist die Gesundheit für die StadtbewohnerInnen noch zu sichern.
Ein Ausbau des SSW/SW ist nicht erforderlich. Das zeigen auch Zahlen der Fahrbahnnutzung. Die Stoßzeiten sind nicht zu verhindern, vor allem nicht zu Messen/Veranstaltungen. Das ist aber überall gleich schlecht und wird durch den Ausbau nicht besser, sondern nur noch verstärkt. Der Ausbau eines funktionellen ÖV ist vorrangig zu betrachten.

Kommentieren 1 Melden

Beitrag bearbeiten Kommentar verschicken Bannen Löschen

Muss es noch ein Schnellweg sein?

ID: 14
Erstellt von [Avatar] am 23.11.2023 um 20:01 Uhr

Mensch Merken

Bei dem zu sanierenden Abschnitt des Westschnellweges stellt sich für mich die grundsätzliche Frage, ob dieser nicht mittlerweile schlicht durch städtisches Gebiet verläuft und somit möglicherweise hinsichtlich der erlaubten Geschwindigkeit angepasst werden sollte. Eine Planung mit zwei Spuren pro Richtung und einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h würde die Planung von Standstreifen inkl. Verbreiterung und / oder längere Auffahrten ggf. obsolet machen.

Das Verkehrsaufkommen ist in den letzten Jahrzehnten gestiegen, und das Schnellwege-System in Hannover hat sich verkehrstechnisch bewährt, was sein Bestehen auf jeden Fall legitimiert. Dennoch ist anzumerken, dass eine Anpassung des Verkehrsverhaltens und -aufkommens denkbar bzw. aus umweltpolitischer Sicht erforderlich ist.

Ein reibungsloser Verkehrsfluss kann auch ohne Straßenverbreiterungen und hohe Geschwindigkeiten gewährleistet werden.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

8 Link kopieren Seite teilen

← Vorheriger Beitrag ☰ Zurück zur Übersicht Nächster Beitrag →

Kommentare (1)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar Wunsch Unterthema

Kommentar hinzufügen...

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend

[Avatar] ID: 7 | 25.11.2023 14:10

Auch der SSW verläuft mitten durch die Stadt und trennt die Stadtteile Döhren von Walshausen/Waldheim. Was in den 50er J. noch nicht bebaut war, ist inzw. bewohnt und nur teilweise Grünfläche.

Kommentieren 0 Melden

Lärmschutz und Straßenquerung

ID: 15

Erstellt von [Name] am 24.11.2023 um 23:09 Uhr

Mensch Natur und Umwelt Stadtleben

Merken

Wichtig wäre ein umfassender Lärmschutz. Aktuell ist ein baulicher Lärmschutz in weiten Teilen nicht vorhanden. So wird beispielsweise der Von Alten Garten und die angrenzende Bebauung in erheblichem Umfang belastet. Es mag sein, dass dies beim Bau der Straße so zulässig war. Bei der Sanierung sollte ein Lärmschutz wie bei einem Neubauvorhaben vorgesehen werden! Der schon mehrfach angesprochene Tunnel wäre sicherlich die beste Lösung. Als zweitbeste Lösung würde sich "Flüsterasphalt" geradezu aufdrängen, in Kombination mit Lärmschutzwänden. Auch E-Autos werden bei den Fahrgeschwindigkeiten auf dem Schnellweg zu keiner signifikanten Lärmreduzierung führen, daher ist eine bauliche Lösung zwingend.

Ein weiterer Punkt ist die Querung der Straße. Insbesondere im Bereich des Deisterkreises ist dies absolut mangelhaft und die Straße trennt einen ganzen Straßenzug (Sporlederweg) ab. Vielleicht findet sich in dem Prozess auch eine Lösung für den Unfallschwerpunkt Deisterkreisel und die zum Teil nicht vorhandenen Beschleunigungsspuren am aktuellen Schnellweg. Auch sollte der benötigte Raum weitestgehend aus der bestehenden Straße hervorgehen. Eine deutliche Verbreiterung passt schlicht nicht mehr in die Zeit.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

8

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (4)

Filter

1000 Zeichen verbleibend



ID: 35 | 18.12.2023 18:20

Lösungen, die von gleichbleibend hohen Verkehrsaufkommen ausgehen und lediglich die direkten negativen Auswirkungen auf Anwohner*innen reduzieren, passen nicht in die Zeit und sind spätestens seit dem Urteil des BVerfG zum Klimaschutz nicht mehr rechtmäßig, da sie die Notwendigkeit von Klimaschutz nicht ausreichend berücksichtigen.

Kommentieren 0 Meiden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen



ID: 21 | 28.11.2023 21:21

Kommentar Wunsch

Aktuell braucht man als Radfahrer bzw. Fußgänger mindestens 3, manchmal 4, Ampel-Phasen, um den Deisterkreisel zu queren. Ein Schnellweg im Tunnel, der unter dem Deisterkreisel hindurch bis zur Kaisergabel gehen würde ist ganz klar die beste Lösung. Er reduziert Emissionen, verbessert den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit und schafft Platz für Grünflächen und Wege für Fußgänger und Fahrradfahrer an der Oberfläche.

Kommentieren 1 Meiden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen



ID: 17 | 26.11.2023 15:09

Kommentar

Ein deutlich niedrigeres Tempolimit würde auch dem Lärmschutz erheblich zugutekommen!
"Bei einem Tempolimit von 80 statt 100 kommt es zu einer Abnahme der Pkw-Geräuschemissionen um rund zwei Dezibel. Das entspricht einer Lärmreduktion, die sonst durch eine Verringerung des Verkehrsaufkommens um 25 % möglich wäre."
<https://voce.at/service/fragen-und-antworten/welche-auswirkungen-haben-tempolimit-auf-luftqualitaet-laerm-und-verkehrssicherheit>
Sollte der Westschnellweg tatsächlich so ausgebaut werden, wie es jetzt beim Südschnellweg beabsichtigt ist (und hoffentlich nie verwirklicht wird), dann ist es möglich dort Tempo 120 auszuweisen, dazu dienen nämlich der breite Mittelstreifen und die Seitenstreifen.
Noch ruhiger würde es bei Tempo 50, das generell für Innerortsstraßen gilt, oder bei Tempo 30, wie es eigentlich überall innerorts gelten sollte.
Elektronisches sind Übergänge ausschließlich im Bereich unter 35 km/h keiser als Vorfahrer. Ab 35 km/h dominieren die Reifengeräusche.

Kommentieren 1 Meiden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen



ID: 8 | 25.11.2023 14:14

Flüsterasphalt ist teuer und die Kosten erreichen schon in der Planung ihre Grenze. Besser wäre eine Verlagerung des Westschnellwegs, der durchaus mitten durch die Stadt führt und mitschichten einer Umgehungsstraße gerecht wird. Vor allem sind die Anschlussstellen immer wieder überbelastet und es kommt vermehrt dann zu Unfällen (meist Auffahrunfälle, weil die Leute zu dicht fahren und genervt sind). Die Fahrt quer durch die Stadt ist oft schneller, als auf den Schnellwegen und ihrem Namen nicht mehr gerecht werden können.

Kommentieren 0 Meiden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen

Tempo 30 max. auf allen Straßen innerorts, auch auf den Schnellwegen

ID: 16

Erstellt von [Avatar] am 26.11.2023 um 13:17 Uhr

Merken

Die Gegner eines niedrigen Tempolimits wiederholen mähradmäßig, dass dann die angrenzenden Stadtteile vom Autoverkehr überschwemmt würden. Tatsache ist, dass durch Taschenlösungen es möglich ist, das zu verhindern und dass das auch jetzt schon in vielen Stadtteilen angewendet wird. Es muss auf allen innerorts Straßen gelten, dass dort max. Tempo 30 gefahren werden darf. Auch auf Landstraßen und Autobahnen müssen deutlich niedrigere Tempolimits gelten. Tempo 60 max. auf Landstraßen (gilt jetzt schon für LKW), Tempo 80 max. auf Autobahnen (gilt ebenfalls jetzt schon für LKW).

Auf keinen Fall darf beim Westschnellweg, das passieren, was jetzt gerade für den Südschnellweg zu befürchten ist. Dort findet nämlich ein Ausbau statt, der es möglich machen wird, dort Tempo 120 als Höchstgeschwindigkeit anzuordnen.

Tempo 30 ist nicht mit Nachteilen für die Leistungsfähigkeit der Straßen verbunden. Denn bei dichtem Verkehr fahren die Autos sowieso nicht schneller. Bei weniger dichtem Verkehr aber wird gerast, verbunden mit hoher Gefahr für schwere Unfälle, die dann ihrerseits wieder Stauungen verursachen. Vor allem aber wird die Unfallgefahr als Begründung benutzt, wie jetzt am Südschnellweg, extrem breite Mittelstreifen anzulegen und Seitenstreifen anzulegen, die es nicht braucht, wenn ein niedriges Tempolimit gilt. Auf keinen Fall darf der Südschnellweg verbreitert werden für den Autoverkehr und es muss dort langsam gefahren werden.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

12

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (0)

Dieser Protest gegen den Ausbau des Südschnellweges zur Autobahn muss klar ersichtlich von den verantwortlichen zur Kenntnis genommen werden.

ID: 17

Erstellt von [Avatar] am 26.11.2023 um 16:29 Uhr

Merken

In den bislang vorliegenden Kommentaren wird an zahlreichen Stellen deutlich gegen einen Ausbau des Westschnellweges Stellung bezogen.

Eine deutliche Stellungnahme gegen den Ausbau gab es auch im Vorfeld der Planungen für die Südschnellweg-Erneuerung. Trotzdem berichtete der NDR vom 10.6.23 "Es sei zu spät, die Pläne zu ändern, argumentieren die Verkehrsministerien von Bund und Land Niedersachsen."

Wo ist die Garantie, dass diese kritische Stimmen, die hier in den Kommentaren deutlich wird, Gehör gefunden hat? Mein Eindruck ist: Beim Südschnellwegausbau zu einer Autobahn haben die Planungsverantwortlichen zunächst die Ohren auf Durchzug gestellt und anschließend die falsche Behauptung aufgestellt, es hätte im Vorfeld keine Kritik am Ausbau gegeben. Die Planungsverantwortlichen mögen bitte ein Signal senden, dass unmissverständlich deutlich macht, dass sie verstanden haben, dass der Südschnellwegausbau von sehr vielen Menschen nicht gewollt ist.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

11

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (2)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar Wunsch Listenartikel



Kommentar hinzufügen...

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend



ID: 25 | 08.12.2023 20:40

Es gibt auch Menschen die den Ausbau befürworten. Sind nur ca. 60000 die sich jeden Tag darüber stauen müssen und keine Zeit für gegen Proteste haben.

Komentieren 2

Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben



ID: 30 | 16.12.2023 10:13

Ich bin mir sicher, dass nicht alle ca. 20 bis 40.000, die jeden Tag des SSW benutzen, für diese völlig aus der Zeit gefallenen Verbreiterungspläne sind, die total unsensibel diese wichtige Kaltluftquelle für Südstadt und Ricklingen zerstören (vgl. Stellungnahme des BUND)

Komentieren 2

Melden

Bearbeiten Bannen Löschen

Leistungsfähigkeit erhalten

ID: 18





Erstellt von  am 29.11.2023 um 12:33 Uhr

Verkehr und Mobilität

Merken

Für die Menschen in und um Hannover spielt der Westschnellweg eine sehr große Rolle und sollte auch in Zukunft die Leistungsfähigkeit behalten, die er heute hat. Anpassungen von Tempolimits sind okay, solange es keine Verdrängungseffekte gibt. Das bedeutet: Die Bündelungsfunktion des Schnellwegs darf nicht verlorengehen.

Zudem sollten für die zukünftige Planung realistische Verkehrsprognosen herangezogen werden. Auf und Abfahrten sind so zu gestalten, dass die Verkehrssicherheit gesteigert werden kann. Querungen für Rad- und Fußverkehre sollten optimiert werden.

 Vorschlag bearbeiten  Vorschlag bannen  Beitrag schließen  Beitrag entfernen

👍 2

🔗 Link kopieren

📄 Seite teilen

← Vorheriger Beitrag

☰ Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag →

Kommentare (1)

Filter

Kategorienauswahl



Kommentar hinzufügen...

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend






ID: 34 | 18.12.2023 18:13

"Realistische Verkehrsprognosen" sollten sich an der Realität einer klimaneutralen Zukunft orientieren, die in Hannover laut den Zielvorgaben von Region und Stadt auch im Mobilitätsbereich spätestens 2035 beginnt. Da dies laut Wissenschaft eine Halbierung des motorisierten Individualverkehrs erfordert, muss – um trotzdem den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht zu werden – der ÖPNV massiv ausgebaut werden, und mit ihm Radwege und Fahrradstellplätze, Park&Ride-Angebote, sogenannte Mobilitäts-Hubs etc. Und die Schnellwegplanung ist zwingend darauf auszurichten, und nicht an Verkehrsprognosen, die auf der Verkehrsentwicklung der Vergangenheit beruhen.

🗨️ Kommentieren

👍 0

🚩 Melden

 Bearbeiten  Kommentar verschieben  Bannen  Löschen

Verkehrswende jetzt !

ID: 19

Erstellt von  am 03.12.2023 um 22:14 Uhr

Beteiligung Klimawandel Verkehr und Mobilität

Merken

Zu Beginn des Dialogs müssen Straßenbaubehörde und Verkehrsministerium in einer öffentlichen Veranstaltung erklären, wie sie die Klimaziele in ihrer Planung berücksichtigen wollen. Dieses Vorgehen muss dann zur Diskussion gestellt werden.

Das bisherige Vorgehen, isoliert eine Straße zu betrachten und dann, aufgrund von Verkehrsprognosen für ständig steigende Automassen, immer weiter auszubauen ist einseitig.

So sind, nach allen vorliegenden Berechnungen, die Klimaziele im Verkehrsbereich nicht einzuhalten. Wir brauchen endlich eine integrierte klimagerechte Mobilitätsplanung.

Das war ein zentrales Anliegen bei den Protesten gegen den Ausbau des Südschnellwegs und der großen Mehrheit der Anwesenden bei der Auftaktveranstaltung zum Westschnellweg-Dialog. Ein Dialog, der diese Frage ausklammert oder unter "ferner liefen" an irgendeine Themeninsel auslagert wird scheitern !

(Zumindest wenn der Anspruch sein sollte, dass das Planungsergebnis eine breite gesellschaftliche Akzeptanz bekommt.)

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

16

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag →

Kommentare (0)

Grün & PV als Überdachung und Lärmschutz

ID: 20

Erstellt von  am 04.12.2023 um 10:56 Uhr

Klimawandel Natur und Umwelt

Merken

Um Lärm und Emissionen zu minimieren, sollte man mit der Sanierung der Schnellwege mit einer Überdachung und/oder Lärmschutzwände versehen, die Grünpflanzen und PV-Module beinhaltet. Somit könnte man einerseits den Lärm und die Emissionen mindern und andererseits Solarenergie großflächig erzeugen. Das könnte man als Leuchtturmprojekt umsetzen, um eine modularfertige Fertigung zu entwickeln, damit man es skalieren kann. Auch könnte man an bestimmten Stellen eine Begehung, bzw. Nutzung des Daches vorsehen.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

5

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag →

Kommentare (0)

Deisterkreisel nicht vergessen! Stadt und Land müssen zusammenarbeiten.

ID: 21

Erstellt von  am 09.12.2023 um 17:03 Uhr

Beteiligung Mensch Stadtleben Verkehr und Mobilität

Merken

Als Endpunkt des Westschnellwegs spielt der Deisterkreisel eine wichtige Rolle und erfährt die gesamte Verkehrsbelastung.

Hier wohnen und bewegen sich aber auch viele Menschen sehr nah an den Straßen und aktuell sind keine Lärmschutzmaßnahmen und adäquate Fuß- und Fahrradwege vorhanden, was zu hoher Belastung und Unfallgefahr führt.

Da sich die Verantwortung der Umbaumaßnahmen auf Land (Schnellweg) und Stadt (Deisterkreisel) verteilen, besteht hier die große Gefahr, dass die Konzepte nicht den Deisterkreisel und damit die Verbesserung der Situation für die Anwohner rund um den Deisterkreisel sowie den Von-Alten Park berücksichtigen.

Es sind Umbaupläne gefordert, die hier mit einer ganzheitlichen Betrachtung eine deutliche Verbesserung realisieren (z.B. Lärmschutzwände, Untertunnelung Deisterkreisel, geschwindigkeitsbegrenzung und -kontrolle in Beschleunigungsbereichen, Fahrrad- und Fußgängerquerungen).

Hier ist es für den Erfolg des Westschnellwegprojekts extrem wichtig, dass Land und Stadt gemeinsam eine gute Lösung finden. Also Integration einer Umgestaltung des Deisterkreisels, damit kein Stückwert entsteht.

Die Akzeptanz des Projekts hängt auch davon ab und deshalb darf hier keine bürokratische Verantwortungs- und Finanzierungsdiskussion entstehen, sondern gemeinsames Handeln.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

4

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (2)

Filter

Kommentare (2)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar Wunsch Unterthema



Kommentar hinzufügen...

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend



ID: 28 | 18.12.2023 09:56

nicht nur der Deisterkreisel, auch der Lückenschluss bis zum Landwehrkreisel muss in die Überlegungen einbezogen werden.

Kommentieren

1

Melden

Bearbeiten

Kommentar verschieben



ID: 33 | 18.12.2023 17:38

Und hierbei ist neben dem Klimaschutz auch der Lärm- und Gesundheitsschutz zu berücksichtigen. Eine Planung für aktuelle oder sogar steigende Verkehrsmengen wäre nicht nur absolut unzeitgemäß (abgesehen davon, dass sie auch rechtswidrig wäre), sondern berücksichtigte auch in keiner Weise das Interesse der Menschen in Linden und Ricklingen an einer lebenswerten Wohnumgebung.

Kommentieren

0

Melden

Bearbeiten

Bannen

Löschen

Für unsere Zukunft planen

ID: 22

Erstellt von [Avatar] am 11.12.2023 um 19:19 Uhr

Klimawandel Natur und Umwelt Städteleben Verkehr und Mobilität Merken

Wie wollen wir leben? Wie wollen wir mobil sein? Wie sehr wollen wir unsere Umwelt dabei belasten? Erst das Ziel definieren, dann planen.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

8 Link kopieren Seite teilen

Vorheriger Beitrag Zurück zur Übersicht Nächster Beitrag

Kommentare (1)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar Wunsch Unterthema

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend

[Avatar] am 16.12.2023 10:02

Ein Teil des Ziels ist gesetzlich vorgegeben: Mehr Klimaschutz. Kürzlich hat die DUH dazu eine Klage gegen die Bundesregierung gewonnen. Scholtz hatte aber nicht besseres zu tun, als Wissing zu schützen und Berufung einzulegen.

Kommentieren 2 Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen

Klimaschutz, Klimaschutz, Klimaschutz

ID: 23

Erstellt von [Avatar] am 14.12.2023 um 07:54 Uhr

Klimawandel Natur und Umwelt Merken

Stoppen Sie den Ausbau aller Schnellwege sofort! Wir brauchen nicht mehr Strassen, sondern mehr Klima- und Naturschutz!
Die Erneubaren Energien werden zukünftig nicht reichen für so viel Autoverkehr und aus den Fossilen sollten wir am Besten schon gestern ausgestiegen sein.
Wir können nicht weitermachen mit unserem Lebensstil des ständigen Wachstums, denn die Natur zeigt uns schon ganz klar, dass wir die Grenzen unseres "zerstörerischen, ignoranten Treibens" auf diesem Planeten erreicht haben.
Nicht zu vergessen die riesigen Mengen an Treibhausgasen, die bei der Betonherstellung entstehen und der Bausandmangel, der sich ebenfalls schon abzeichnet.
Deutschland hält schon bislang die Klimaziele des Pariser Klimaabkommens nur mit Hilfe von Corona und Lockdowns ein und mit Ihren Ausbauplänen verschlimmern Sie die Lage auch noch. Das darf nicht sein! Verwenden Sie die Steuergelder für Klimaschutz- und -anpassungsmassnahmen und nicht dafür, die Umwelt weiter zu zerstören und die Klimakippunkte noch schneller zu erreichen! Bäume statt Autos!

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

10 Link kopieren Seite teilen

Vorheriger Beitrag Zurück zur Übersicht Nächster Beitrag

Kommentare (2)

Filter

Kommentare (2)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar Wunsch Unterthema

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend

[Avatar] am 14.12.2023 17:40

„Bäume statt Autos!“
„Wir brauchen nicht mehr Strassen!“

Bei allem Respekt, aber diese nutzlosen Forderungen und Parolen gehören in das letzte Jahrtausend. Bei aller Liebe zur Natur, mit dieser Einstellung beweist man nur seine komplette Unkenntnis die Realität zu sehen. Aber da gibt es ja auch noch ein kleines Mädchen in Schweden, die hat eine ähnliche Gedankenstruktur.

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben

[Avatar] am 18.12.2023 10:35

Moderationsteam Westschnellweg Kommentar der Moderation

Liebe Nutzer:in,
wir freuen uns, dass Sie Position beziehen. Wir sind an einem sachlichen und konstruktiven Dialog interessiert und möchten an dieser Stelle auf unsere Netiquette hinweisen. Ihren Kommentar haben wir hinsichtlich unserer Netiquette überprüft und uns entschieden, ihn veröffentlicht zu lassen. Wir möchten Sie aber darauf hinweisen, dass sich die Moderation bei grenzwertigen Äußerungen vorbehalten. Kommentare auch zu sperren. Näheres dazu können Sie in unserer Netiquette nachlesen. Sollten Sie noch weitere Fragen oder Hinweise haben, schreiben Sie uns gerne über das Kontaktformular.
Mit freundlichen Grüßen
Ihr Moderationsteam im Auftrag der NLSIEV

Kommentieren 0 Melden

Bearbeiten Bannen Löschen

Berücksichtigung der Klimakrise und Köimsgerechtigkeit

ID: 24

Erstellt von Gelöschtes/Anonymisiertes Profil am 17.12.2023 um 18:36 Uhr

Verkehr und Mobilität

Merken

So, wie die Verkehrswende in Deutschland derzeit geplant wird, ist sie nicht sozial gerecht und nicht klimagerecht. So, wie die Verkehrswende in Hannover geplant wird, ist sie nicht sozial gerecht, nicht klimagerecht und vor allem auch nicht so, wie Bürger*innen es sich vorstellen. Ich fordere Transparenz im Prozess des Westschnellweges und vor allem Berücksichtigung der Anliegen von Bürger*innen sowie vor Klimagerechtigkeit!

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

7

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (0)

Planung für einen halbierten MIV

ID: 25

Erstellt von am 17.12.2023 um 18:39 Uhr

Klimawandel

Mensch

Natur und Umwelt

Stadtleben

Verkehr und Mobilität

Merken

Niedersachsen soll bis zum Jahr 2040 klimaneutral werden, die Region Hannover sogar bis 2035. Damit die Region Hannover ihr Ziel bis 2035 klimaneutral zu werden erreicht, muss der motorisierte Individualverkehr (MIV) in den nächsten Jahren halbiert werden. Für diese drastisch reduzierte Zahl von PKW müssen auch die Verkehrswege in der Region geplant werden. Statt Straßen müssen Schienen und Radwege ausgebaut und in einen zugänglichen und verlässlichen ÖPNV investiert werden, der eine gute Mobilität für alle garantiert.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

8

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (0)

Planungen an Klimazielen ausrichten

ID: 26

Erstellt von [Name] am 17.12.2023 um 19:34 Uhr

Klimawandel Mensch Natur und Umwelt Verkehr und Mobilität

Merken

Die Planungen müssen dringend vor dem Hintergrund der Klimakrise, den Klimazielen und entsprechenden Gesetzen stattfinden. Um im Verkehrssektor effektiv CO2 einzusparen, muss der motorisierte Individualverkehr massiv reduziert werden. Der Ausbau von Straßen ist also absolut nicht zeitgemäß. Stattdessen brauchen wir eine echte Mobilitätswende, Klimaschutz muss bei den Planungen an erster Stelle stehen!

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

8

Link kopieren

Seite teilen

← Vorheriger Beitrag

☰ Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag →

Kommentare (0)

Klimaziele einhalten

ID: 27

Erstellt von [Name] am 17.12.2023 um 19:38 Uhr

Klimawandel

Merken

Für eine jetzt beginnende Planung ist es absolut unerlässlich mit dem 1,5 Grad Ziel kompatibel zu sein. Mit dem Verkehrsaufkommen zu planen als sei es eine Naturkonstante und könnte nicht durch genau solche Planungen langfristig beeinflusst werden wäre fatal. Die Planung muss nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft erfolgen und sich auf das vorantreiben der Mobilitätswende konzentrieren.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

8

Link kopieren

Seite teilen

← Vorheriger Beitrag

☰ Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag →

Kommentare (0)

Klimaziele IMMER mitdenken

ID: 28

Erstellt von [Name] am 17.12.2023 um 19:48 Uhr

Klimawandel

Natur und Umwelt

Verkehr und Mobilität

Merken

Um die Klimaziele (klimaneutral bis 2035) einhalten zu können, muss der motorisierte Individualverkehr drastisch reduziert werden. Daher braucht es Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs statt Ausbau von Straßen!

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

5

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (0)

Wissenschaft berücksichtigen

ID: 29

Erstellt von [Name] am 17.12.2023 um 21:25 Uhr

Klimawandel

Merken

Mehr Straßen führen laut wissenschaftlichem Konsens zu mehr Verkehr. Bei dem festgelegten Ziel einer Halbierung des Verkehrs ist die Investition von Millionen Summen in einen Ausbau mehr als das falsche Signal.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

4

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (0)

Unsere Welt im Wandel - Berücksichtigung von moderner Ideen aus der Städteplanung

ID: 30

Erstellt von [Avatar] am 18.12.2023 um 09:23 Uhr

Klimawandel | Straßen | Verkehr und Mobilität

Merken

Carsharing statt eigenes Auto

Begrünte Hochhäuser statt graue Betonklötze

Fahrradstraßen statt Luftverschmutzung

Autofreie Innenstädte statt verstopfte Straßen

Unser Leben verändert sich, unsere Städte verändern sich.

Es gibt zahlreiche innovative Ideen aus der Städteplanung (Ljubljana, Barcelona).

Hannover sollte hier nicht den Anschluss verlieren. Den Westschnellweg weiter auszubauen wäre ein massiver Fehler. Es sollte sich an Vorbildern anderer Städte orientiert werden, um auf eine moderne und klimafreundliche Art und Weise Mobilität zu schaffen.

Klimaschutz und Innovation im Verkehr heißt Reduzierung des Individualverkehrs.

Vorschlag bearbeiten | Vorschlag bannen | Beitrag schließen | Beitrag entfernen

2

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (1)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar | Wunsch | Unvollständig



Kommentar hinzufügen...

Anlagen

1000 Zeichen verbleibend



ID: 32 | 18.12.2023 10:42

Bei der Gestaltung der Wohngebiete mit autofreien Straßen, mehr Begrünung und allgemein schöneren Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum stimme ich zu. Daraus allerdings den Schluss zu ziehen den Westschnellweg nicht auszubauen halte ich für einen Fehler. Irgendwie muss der Verkehr an der Stadt und den Wohngebieten vorbei gelenkt werden. Dazu brauchen wir ein leistungsfähiges Schnellwegenetz. Auch in den angesprochenen Städten gibt es Schnellstraßen bzw Autobahnen, die die Stadt umschließen. In Barcelona die B10 und B20. Trotzdem können wir uns hier etwas anschauen: diese beiden Autobahnen verlaufen häufig in einem geschlossenen Trog, der obendrauf Platz für Querverkehr, andere Verkehrsteilnehmer und Grünflächen bietet. Bei uns hingegen verläuft der Schnellweg aktuell direkt über zwei vielspurige Kreisel, die für Fußgänger und Radfahrer aufwendig zu kreuzen sind, Stau (und somit unnötigen Dreck und Lärm) verursachen und immer wieder zu Verkehrsunfällen führen.

Kommentieren

0

Melden

Bearbeiten | Kommentar verschieben | Bannen | Löschen

Mehr ÖPNV, Verkehrswende

ID: 31

Erstellt von [Avatar] am 18.12.2023 um 14:07 Uhr

Klimawandel | Verkehr und Mobilität

Merken

Wenn eine Autostraße erneuert wird, dann darf sie nicht größer und breiter werden, denn breitere Straßen sorgen dafür das es mehr Verkehr gibt. Und wenn wir die Klimaziele einhalten wollen, brauchen wir weniger Autoverkehr, halb so viel Autoverkehr. Das ist nötig weil der Verkehrssektor ca. 20% der Treibhausgasemissionen in Deutschland emittiert. Auch will Hannover bis 2035 klimaneutral sein, das ist nur möglich wenn der Autoverkehr weniger wird. Das Geld sollte lieber in den ÖPNV investiert werden, denn der ist für alle da, und muss besser werden.

Vorschlag bearbeiten | Vorschlag bannen | Beitrag schließen | Beitrag entfernen

2

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Möglichst geringe Breite

ID: 32

Erstellt von [Avatar] am 18.12.2023 um 15:24 Uhr

Merken

Es wäre die Frage zu klären, ob es nicht reicht nur die jeweiligen Brücken zu erneuern. Da der Westschnellweg mitten durch Wohn/Gewerbegebiet führt, sollte es selbstverständlich sein, dass er (wo es nicht anders geht, bspw längerer Brücke) sehr schmal angelegt wird. D.h. ohne Standstreifen und sehr geringem Mittelstreifen. Dabei muss natürlich geprüft werden in welchen Abschnitten eine Troglösung realisierbar ist. Das würde mitten im Stadtgebiet neue Stadträume schaffen.

Vorschlag bearbeiten | Vorschlag bannen | Beitrag schließen | Beitrag entfernen

0

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Klimaziele als Grundlage der Planung

ID: 34

Erstellt von [Name] am 18.12.2023 um 17:17 Uhr

Klimawandel

Merken

Die verbindlichen, vom niedersächsischen Landtag sowie von Region und Stadt Hannover beschlossenen Klimaziele sind selbstverständlich als Rahmen und Grundlage der Planung anzuerkennen. Deshalb müssen die Klimafolgewirkungen der Planungen unabhängig wissenschaftlich geprüft und offengelegt werden und bei der Entscheidung Vorrang haben vor Nutzungsprognosen, die auf der Basis bisheriger Verkehrsentwicklung getroffen wurden. Planungsvarianten, die den geltenden Klimazielen zuwiderlaufen, werden nicht umgesetzt.

Um bedarfsgerechte Mobilität weiterhin zu gewährleisten, ist daher der Planung für den Westschnellweg ein Klimaziel-konformes Gesamtverkehrskonzept für die Region vorzuschalten, in das dann die Planungen für den Westschnellweg eingebettet werden.

Entsprechend sind ausgewiesene Verkehrswende-Expert*innen in den Planungsprozess mit einzubeziehen, wobei Klimaschutz-Initiativen ein Vorschlagsrecht einzuräumen ist.

Über den jeweils aktuellen Planungsstand herrscht jederzeit vollständige Transparenz, die Ergebnisse der Bürger*innen-Beteiligung spiegeln sich im Rahmen der Vorgaben des Klimaschutzes in den Planungsergebnissen wider.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

0

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Lärmschutz

ID: 33

Erstellt von [Name] am 18.12.2023 um 15:25 Uhr

Merken

Eine Troglösung muss ernsthaft geprüft werden. Bei den nicht möglichen Streckenabschnitten muss eine effektive Lärmschutzwand gebaut werden

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

0

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

6spuriger Ausbau im Tunnel

ID: 35

Erstellt von [Avatar] am 18.12.2023 um 18:39 Uhr

Verkehr und Mobilität

Merken

Mit 6 Spuren zukunftssicher ausbauen.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

0

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht

Nächster Beitrag

Kommentare (1)

Filter

Kategorienauswahl

Kommentar

Wunsch

Unterthema



Kommentar hinzufügen...

Anlegen

1000 Zeichen verbleibend



[Avatar] am 18.12.2023 um 18:54

ID: 40 | 18.12.2023 18:54

Zukunftssicher in die Klimakatastrophe! Die Planung des Westschnellwegs muss sich an Wissenschaft und geltendem Recht (Klimaziele) orientieren.

Kommentieren

0

Melden

Bearbeiten Kommentar verschieben Bannen Löschen

Naherholung im Kleingarten erhalten

ID: 36

Erstellt von [Avatar] am 18.12.2023 um 22:26 Uhr

Mensch

Merken

Ich habe einen kleingarten am westschnellweg und kann das verkehrverhalten direkt beobachten. Ist die Straße frei, wird aufs Gas getreten. Das bedeutet für einen Ausbau: ist mehr Platz vorhanden, wird natürlich das tempo erhöht. Ich bin gegen einen Ausbau und ich bin für ein verkehrssicheres durchgängiges Tempo von 50 km/h.

In den letzten Jahren wurde exzessiv das buschwerk zwischen den schnellweg säumenden Bäumen reduziert, sodass autoabgase und Lärm sich fast ungehindert auf den Erholungs und Rückzugsort Garten niederschlagen! Gibt es einen Ausbau, so grenzt der Garten vielleicht direkt, gänzlich ohne grün, an der Straße (was unaushaltbar wäre) oder vielleicht würde auch ein Teil des, seit 50 Jahren gepachteten Familiengartens dabei draufgehen. Ich bin für den Erhalt von Natur und Naherholung.

Vorschlag bearbeiten Vorschlag bannen Beitrag schließen Beitrag entfernen

0

Link kopieren

Seite teilen

Vorheriger Beitrag

Zurück zur Übersicht