

Keine Straßenbahnverlängerung nach Arnum über die Beethovenstraße bis zur Bockstraße

Selbstverständlich ist der Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich zu begrüßen, allerdings sollte hier nicht vorschnell gehandelt werden, sondern die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen und Alternativen zur Stadtbahnverlängerung geprüft werden.

Wir fordern, die Straßenbahnverlängerung bis nach Arnum **nicht** zu befürworten, da die zwei neu geplanten Haltestellen am Rande Arnums die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr in Hemmingen nicht wesentlich verbessern und Aufwand und Nutzen in keinem Verhältnis stehen. Die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen stellen einen massiven Eingriff in das Ortsbild dar, zudem die ökonomische und ökologische Bilanz fragwürdig ist.

Die in Aussicht gestellte Förderung von bis zu 85 % sollte nicht ausschlaggebend sein für die Entscheidung, die Stadtbahn nach Arnum zu verlängern. Es sollten ökonomisch und ökologisch sinnvollere Alternativen in Erwägung gezogen werden.

Folgende Gründe sprechen unseres Erachtens gegen die Straßenbahnverlängerung nach Arnum West, bei der es nur um zwei Haltestellen geht.

Umweltzerstörung und fragwürdige Ökobilanz

- Die Verlängerung zerstört u.a. im Gebiet vom Endhaltepunkt Hemmingen beim Gartencenter Glende (Glende) durch die Hohe Wiese und am Teich unverhältnismäßig viel Natur, wodurch weiterer wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen vernichtet wird. Dies gilt ebenso für den weiteren Streckenverlauf.
- Es kommt zu erheblichen Flächenversiegelungen, die in keinem Verhältnis zu dem Nutzen der Verlängerung, um lediglich zwei Stationen stehen und mit alternativen Anbindungen, z.B. durch Elektrobusse, die u.a. vorhandene Straßen nutzen könnten, verhindert werden könnten.
- Die gesamte CO₂ Bilanz des Projektes muss im Vergleich zu alternativen, flexibleren Anbindungen betrachtet werden. Schon beim Bau entstehen durch die Verwendung wertvoller Baustoffe CO₂ Emissionen.
- Die Auslastung der Strecke muss besonders hoch sein, damit sich Versiegelung und Rohstoffverbrauch auch in der gesamten Ökobilanz rechnen.

Fragwürdiger Nutzen und fehlende Wirtschaftlichkeit

- Die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen gegenüber Alternativen sind fragwürdig, da der Streckenverlauf nicht zentral im Ort verläuft und sich für die meisten Einwohner von Arnum und anderen Ortsteilen **kein Vorteil** gegenüber den derzeitigen Busverbindungen bis zum Endpunkt Glende ergibt, denn die Anbindungen für Arnum-Mitte/-Ost/-Süd (Pattenser Feldweg) sowie Hiddestorf/Ohlendorf verbessern sich **nicht** gegenüber den derzeitigen Buslinien 300, 360 und 366 zum Endpunkt Glende. Zumal die bisherigen Buslinien über Wilkenburg, Harkenbleck und Devese derzeit nicht zum Endpunkt Glende fahren.
- Die von der Infra prognostizierte Auslastung in Höhe von 80 % wird nicht erreicht werden, da für den überwiegenden Teil der Arnum*innen der Endhaltepunkt Glende besser zu erreichen ist.
- Auch wird die Fahrtrichtung Innenstadt nicht von allen Berufstätigen genutzt, da viele auch in andere Richtungen pendeln.
- Ebenso ergibt sich kein Vorteil für die KGS Schüler*innen.

- Ferner muss bei der Bewertung, auch der jüngsten Entwicklung Rechnung getragen werden, wonach durch die vermehrte Nutzung des Homeoffice, auch das Pendeln zum Arbeitsplatz abgenommen hat.
- Es ist deshalb zu befürchten, dass es zu einer hohen Anzahl von Leerfahrten mit entsprechendem Stromverbrauch und Bereitstellung von nicht ausgenutzter Infrastruktur kommen wird, sodass Aufwand und Ertrag unverhältnismäßig sind.
- In der Berechnung der Wirtschaftlichkeit müssen auch die nichtgeförderten restlichen 15 % der Kosten und die weiteren Betriebs- und Instandhaltungskosten berücksichtigt werden. Diese müssten dann den Kosten für eine alternative Anbindung Arnums und der übrigen Ortsteile (z.B. mit Elektrobussen) gegenübergestellt werden.
- Die in Aussicht gestellten bis zu 85 % Förderung sollten nicht für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit und des Nutzens des Stadtbahnausbaus ausschlaggebend sein. Eine langfristige Betrachtung der Kosten und die Prüfung von Alternativen, die ohne massive bauliche Maßnahmen realisiert werden können, fehlen.

Es gibt nachhaltigere Alternativen zur Stadtbahnverlängerung

- Mit dem Einsatz von Elektrobussen könnte die Anbindung Arnums wesentlich verbessert werden. Sie benötigen im Gegensatz zur Stadtbahnverlängerung keine Infrastruktur, die das Ortsbild derart massiv verändern wird, sie können flexibler an den tatsächlichen und sich verändernden Bedarf angepasst werden, sie sind auch bei geringerer Auslastung noch wirtschaftlich, haben geringere Lärmemissionen und verursachen weniger Kosten bei der Bereitstellung der Infrastruktur. An der Endhaltestelle Glende könnte ein Solarladestation für diese Busse entstehen (vgl. ähnliche Projekte in der Landeshauptstadt Hannover).
- Darüber hinaus sollten Fördergelder dazu genutzt werden, dass Hemmingen insgesamt besser und flexibler an den öffentlichen Nahverkehr und an das Radwegnetz angebunden wird und nicht nur ein Randbereich Arnums, da nur so mehr Bürger*innen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen oder das Rad benutzen. So fehlt z.B. eine wichtige direkte Busverbindung zum Maschsee, die Anbindung an Laatzen/Messe/Expo-Gelände müsste ausgebaut werden und alle weniger zentralen Ortsteile sollten besser angebunden werden.
- Ein „on demand“ Busverkehr, wie z.B. Projekt Sprinti, der je nach Bedarf außerhalb der Stoßzeiten fährt, bzw. angefordert werden kann, stellt eine attraktive Alternative zum privaten PKW dar.
- Der Ausbau der Fahrradstrecken (Velorouten) bietet eine sinnvollere Alternative und sollte Teil eines nachhaltigen und umfassenden Masterplans für die Verkehrsentwicklung in Hemmingen sein. Die Radwege sollten sicher und möglichst beleuchtet sein.

Einschränkung der Lebensqualität

- Es entsteht eine weitere Lärmquelle, zusätzlich zur neuen B3 Umgehung, insbesondere im Musikerviertel und rund um den Endhaltepunkt Bockstraße mit entsprechendem Gesundheitsrisiko für die Anwohner. Zusätzlicher Lärm entsteht ebenso durch das geplante Kehrgleis und die damit verbundenen Rangiergeräusche. Aufgrund der lockeren Bebauung wird der Lärm bei den vorherrschenden Westwinden bis weit in den Ort hineingetragen werden und nicht nur direkte Anwohner*innen belasten (vgl. Erfahrungen mit der B3 Ortsumgehung).
- Die Attraktivität eines Ortes ist nicht an die direkte Straßenbahnanbindung gekoppelt, es gibt wichtigere Kriterien (Naherholungsgebiet, Ruhe, Grünflächen, Aufenthaltsqualität).
- Die Stadt selbst wirbt für Hemmingen mit dem Slogan „familienfreundlich im Grünen“, der allerdings bei einer weiteren, starken Verdichtung nicht mehr hält, was er verspricht.
- Hinzu kommt, dass eine weitere, lange Bauphase das Hemminger Stadtgebiet mit allen bekannten Einschränkungen der Lebensqualität belasten wird.

- Auch ohne einen offiziellen Park & Ride Parkplatz, der glücklicherweise nicht vorgesehen ist, wird es zu Problemen beim Parken in diesem Gebiet kommen. Gefahr, dass es zu einer weiteren Verkehrsverlagerung in diesem Gebiet, mit allen damit verbundenen Nachteilen und einer höheren Belastung für die Anwohner, führt. Ebenso ggf. durch das geplante Neubaugebiet F2 und F5, westlich der Bockstraße.
- Ein in Verbindung, bzw. als Voraussetzung für die Stadtbahnverlängerung geplantes Neubaugebiet, soll ggf. mehrstöckig und stark verdichtet errichtet werden. Dies in Kombination mit der Endhaltestelle kann zu sozialen Brennpunkten führen, siehe z.B. die vergleichbare Situation in Wettbergen, Mühlenberg etc.
- Die Verlängerung führt also zu keiner wesentlichen Aufwertung der Infrastruktur für den Ortsteil Arnum (siehe auch Wirtschaftlichkeit und Alternativen), stellt aber einen massiven Eingriff dar, der die Lebensqualität der Arnum*innen einschränkt.
- Des Weiteren konnten noch keine konkreten, aussagefähigen Fahrgastzahlen genannt werden. Es geht also nicht nur um Arnum – es geht darum, die weitere Region anzubinden und den Autoverkehr aus Hannover rauszuhalten.

Fazit:

Insgesamt kann man davon ausgehen, dass die Endhaltestelle bei Glende völlig ausreichen wird, zumal der Busverkehr aus Richtung Pattensen weiter bestehen wird und ein weiterer Ausbau der Straßenbahnlinie nach Pattensen nicht geplant ist. Die CO2 Bilanz kann durch entsprechende Taktung, durch solarbetriebene, elektrische oder wasserstoffbetriebene Busse und bedarfsgerechter Anforderung von Bussen, sehr geringgehalten werden. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der derzeitigen Energiekrise, sollten wir langfristig denken und uns nicht durch die Fördergelder blenden lassen. Wir denken in Hemmingen gibt es wichtigere Projekte (z.B. Bau und/oder Erweiterung von Kindertagesstätten und Schulen) als die, in unseren Augen, unnötige Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Arnum um lediglich zwei Stationen.

Aus den genannten Gründen besteht jetzt dringender Handlungsbedarf, diesen Ausbau zu stoppen, der u.a. unsere Lebensqualität weiter erheblich einschränkt, nicht wirtschaftlich ist und dessen ökologische Bilanz fragwürdig ist.

Wir fordern deshalb:

- Keine Straßenbahnverlängerung nach Arnum über die Beethovenstraße bis zur Bockstraße.

stattdessen:

- Ausbau und Verbesserung der Fahrradstrecken (Velorouten).
- Eine bessere Anbindung Arnums und aller anderen Ortsteile durch den Einsatz von Elektrobussen, Solarbussen oder Wasserstoffbussen. Prüfung des Einsatzes von vorgenannten Bussen.
- Einrichtung von Elektrobushaltestellen oder Solarbushaltestellen, die weniger kostenintensiv sind und weniger Lärm- und Lichtimmissionen verursachen.
- Prüfung und Einrichtung bzw. Verbesserung von Verbindungen, die dem Bedarf der Hemminger Bürger*innen entsprechen und den Verzicht auf das Auto wirklich attraktiv machen.
- Prüfung und Einrichtung eines „on demand“ Busverkehrs, wie z.B. Projekt Sprinti, der je nach Bedarf außerhalb der Stoßzeiten fährt, bzw. angefordert werden kann.

Wir sind eine Gruppe Arnumer Bürger*innen

Aktueller Stand vom 16.11.2022