

Herr Wilde erläutert einleitend, dass das Büro Zacharias im Ausschuss bereits eine Bestandsaufnahme vorgestellt und Schwachstellen benannt habe. Nun gilt es, weitergehende Entwicklungen und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen und zu diskutieren. Hierfür ist dies heute der erste Termin mit dem Schwerpunkt überregionaler Verkehr, weitere Vorträge zu anderen Themen, wie z. B. Einbahnstraßen oder innerstädtische Verkehrsführung, folgen demnächst.

Herr Bögert stellt die verschiedenen denkbaren Trassenvarianten zur Umleitung des überregionalen Verkehrs mittels einer PowerPoint-Präsentation vor. Dabei geht er insbesondere auf die möglichen Varianten zu einer Westumfahrung und die zu erwartende Be- und Entlastung dieser wie auch der Südumfahrung ein. Abschließend zeigt er mögliche weitere Haltepunkte für den Schienenverkehr auf.

Herr Güsgen weist darauf hin, dass der Haltepunkt Hameln West bereits beantragt und von der Landesverkehrsgesellschaft abgelehnt worden sei. Weiter plädiert er dafür, hinsichtlich des Bundesverkehrswegeplans keine schlafenden Hunde zu wecken, sondern erst einmal die Südumgehung zu realisieren und erst danach weitere Projekte ins Auge zu fassen.

Herr Klemme unterstützt Herrn Güsgens Forderung nach der baldigen Realisierung der Südumgehung, spricht sich aber dafür aus, auch weiter zu denken. Daneben fragt er, warum es bei der Variante 2 zu keiner Mehrbelastung der Klütstraße kommt. Herr Bögert erklärt, dass der Zuwachs des Durchgangsverkehrs durch den gleichzeitigen Rückgang des Zielverkehrs nahezu kompensiert wird. Herr Wilde ergänzt, dass der größte Anteil des Verkehrs im Klütviertel innerstädtischer Verkehr bzw. Verkehr innerhalb des Viertels ist.

Herr Paschwitz konstatiert, dass durch den Verkehrsentwicklungsplan seit 1994 Fortschritte erzielt wurden und fragt, wie man jetzt mit den anderen Themen, insbesondere Beschilderung und Stärkung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs weiter vorankommen kann. Herr Bögert spricht sich auch im Hinblick auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans dafür aus, jetzt Visionen zu entwickeln und danach ins Detail zu gehen. Zu vielen Fragestellungen werden in der nächsten Zeit Lösungsvorschläge vorgestellt. Dabei ist es wichtig, von außen nach innen zu gehen und dann über die konkreten Maßnahmen einzeln zu diskutieren und zu entscheiden. Herr Wilde fügt hinzu, dass die Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan erst einmal erfolgen soll, diese Dinge aber im Laufe der weiteren Planungen und Diskussionen auch wieder verworfen werden können, wenn es bessere Lösungen hierfür gibt.

Frau Maulhardt stellt fest, dass neue Straßen zu langfristigen Versiegelungen der Fläche führen und äußert Zweifel, ob angesichts der Tatsache, dass die schon bestehenden Straßen mangels finanzieller Mittel nicht richtig unterhalten werden

können, dies bei den neuen Straßen möglich ist. Weiter fragt sie nach den Kosten der Westumfahrung und der Zunahme des Verkehrs durch Tündern um 1.000 Fahrzeuge bei Realisierung der Südumgehung. Herr Bögert antwortet, dass die neue Trasse attraktiv ist und so den Verkehr in einigen Bereichen steigert. Demgegenüber steht eine verkehrliche Entlastung der Kernstadt, der auch die Möglichkeit des Rückbaus von Straßen, wie z. B. der Erichstraße, erlaubt.

Herr Hermes bezeichnet die vorgestellten Visionen als Traumwerkstatt, die die Fakten Kosten und Zeit nicht im Blick hat. So ist eine Westumfahrung mit einer Realisierungszeit von 25-30 Jahren und Kosten von als Laie geschätzt 40 Millionen Euro ein absolutes Traumgebilde. Weiter stellt er folgende Fragen: 1. Wer hat das heute vorgestellte Gutachten in Auftrag gegeben, wie teuer ist es und wer bezahlt es? 2. Ist eine Entlastung der Deisterstraße um 4.000 Fahrzeuge tatsächlich spürbar? 3. Ist ein Abgleich der vor 20 Jahren geschätzten Prognosezahlen mit den heutigen Zahlen erfolgt?

Herr Wilde antwortet, dass der Auftrag für die Begutachtung der gesamten verkehrlichen Situation in Hameln durch den Fachausschuss beschlossen wurde. Eine Reduzierung des Verkehrs in der Deisterstraße um 4.000 Fahrzeuge ist durch eine Stärkung des Fahrradverkehrs nicht zu erreichen. Einzelheiten zur Vertragsgestaltung und den Kosten können an dieser Stelle nicht genannt werden. Herr Bögert ergänzt, dass eine Reduzierung um 4.000 Fahrzeuge am Tag insbesondere in Spitzenzeiten spürbar ist. Weniger Verkehr erlaubt u. a., die Schaltung von Ampeln zu verbessern und so für weitere Entlastung zu sorgen.

Frau Mehring dankt für die vorgestellten Visionen und bittet Herrn Brockmann um Auskunft, ob bei der Planung der Südumgehung der demografische Wandel berücksichtigt wurde und die bisher vorgesehene Trassenführung beibehalten wird. Herr Brockmann führt aus, dass die Westumfahrung und die Südumgehung zwei Paar Schuhe sind, die getrennt betrachtet werden müssen. Die Südumgehung befindet sich auf der Zielgeraden, der Planfeststellungsbeschluss ist da, wird aber noch beklagt. Die Trasse bleibt wie sie ist, da es keine bessere Lösung gibt und man beim Aufschnüren des Paketes praktisch von vorne beginnt. Kostentreiber ist die Aufständigung der Straße wegen der anliegenden Industriebetriebe. Die Flurbereinigung und der Ankauf der benötigten Grundstücke können bald starten. Die Aufnahme der Westumfahrung in den Bundesverkehrswegeplan ist beantragt, die Fragen zu Kosten und Auswirkungen werden dann im weiteren Verfahren geklärt. Herr Wilde fügt hinzu, dass zur Zeit gemeinsam mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Gedanken zur Minimierung der Auswirkungen auf die Landwirtschaft entwickelt werden, wie z. B. Entsiegelung von Konversionsflächen.

Frau Weidner hält Visionen für wichtig, weist darauf hin, dass die Grünen die Südumgehung kritisch sehen und zweifelt einen Rückbau der Erichstraße an. Das

Anschieben neuer S-Bahnhaltestellen beurteilt sie positiv und spricht sich für eine Ausweitung des Großraumtarifs bis nach Hameln aus.

Herr Güsgen macht deutlich, dass die Ortsteile Klein Berkel und Wangelist außen vor bleiben und keine Entlastung durch die West- und Südumgehung erfahren und bezeichnet einen Tunnel durch den Klüt als einzig wahre Umfahrung.

Herr Kurbjuweit erkundigt sich nach den Haupthindernisgründen für die Südumgehung und der möglichen Entlastungen durch neue S-Bahnhaltestellen. Herr Bögert erläutert, dass ein Haltepunkt immer auch mehr Verkehr in diesem Bereich bedeutet. Vor diesem Hintergrund besitzt eine Haltestelle an der Süntelstraße aufgrund der Parkmöglichkeiten auf dem Kasernengelände das größte Potenzial. Herr Brockmann erklärt, dass derzeit noch vier Bürger gegen die Südumgehung klagen, das Urteil des Oberverwaltungsgerichts bleibt abzuwarten. Nach einem positiven Ausgang dieses Verfahrens liegt dann die weitere Entscheidung beim Bundesministerium.

Auf eine entsprechende Frage von Frau Maulhardt antwortet Herr Brockmann, dass von den für die Südumgehung veranschlagten Kosten von 100 Millionen Euro die Stadt Hameln keinen Anteil zu tragen hat. Nach Fertigstellung der Umgehung werden nur die dann abgestuften Bundesstraßen an die Stadt übertragen.

Aufgrund einer entsprechenden Bemerkung von Herrn Hermes stellt Herr Wilde klar, dass, wenn ein Auftrag zur für ein Gutachten vergeben wird, keine Denkverbote wegen eventuell fehlender Mittel zur Umsetzung auferlegt werden. Vielmehr erfolgte auftragsgemäß eine Betrachtung des Straßenverkehrs insgesamt, aufgrund der einzelne Punkte diskutiert und dann ggf. zur Seite gelegt werden. Abschließend kündigt Herr Wilde an, dass in der übernächsten Sitzung die Vorstellung von weiteren Bausteinen mit innenstadtbezogenen Themen fortgesetzt wird.

Nach dem Ende der Aussprache zu TOP 2 und vor der Behandlung des TOP 3 wird die Sitzung einvernehmlich für eine Einwohnerfragestunde unterbrochen.