



seit 1945
**Möbel
HESSE**

Verkaufsoffener SONNTAG 24.9.2023 12 – 18 Uhr

Verkauf ab 13 Uhr

UMWELTMESSE
NATURE
GEWERBEGEBIET
GARBSEN-OST



Klimaschutz-
wettbewerb:
Präsentation der
Projektbeiträge

Das Programm:

- STADT GARBSEN:**
Infos zu Folgen des Klimawandels
- KLIMASCHUTZAGENTUR DER REGION:**
Beratung zu Solar- und Windenergie und klimaschonender Mobilität
- STADTWERKE GARBSEN:**
Photovoltaik, „grüner Strom“, Elektromobilität, innovative Technologien zum Klimaschutz.
- NABU GARBSEN:**
Aktuelle Artenschutzprojekte
- FAHRRAD MEINHOLD:**
E-Bikes samt Testfahrten
- LANDVOLK NIEDERSACHSEN:**
Infos zur Initiative Echt Grün
- WASSERVERBAND GARBSEN/NEUSTADT:**
Tipps zum verantwortungsvollen Umgang mit Wasser
- HEUER:**
Energiesparende Rollläden
- AG DORF MEYENFELD:**
Infos zum neuen Projekt Streuobstwiese
- MÖBEL HESSE:**
Vom Einsatz für Artenvielfalt bis zum Ökologie-Zertifikat
- VELOWERK:**
Innovative Liegefahrräder
- JOHANNES-KEPLER-GYMNASIUM:**
Aktuelle Umweltprojekte
- RIERA ELEKTROTECHNIK:**
Photovoltaik

UNSERE PARTNER:



Möbel Hesse GmbH • Robert-Hesse-Straße 3
30827 Garbsen/Hannover an der B6
Tel. 0511 27978-0 • info@moebel-hesse.de • Mo. bis Sa. 10 – 19 Uhr
www.moebel-hesse.de

Westschnellweg: Wird es wirklich „anders und besser“ laufen?

VERKEHRSMINISTER OLAF LIES (SPD) will im Oktober mit dem Bürgerdialog starten. Es geht um die Breite und Fragen des Klimaschutzes.

HANNOVER. Auf knapp vier Kilometern müssen 14 marode Brücken erneuert werden: Der Westschnellweg wird nach dem Südschnellweg Hannovers nächste Megabaustelle. Auch ein Tunnel durch den Lindener Berg ist im Gespräch. Angesichts des heftigen Streits um die im Herbst anstehenden Baumfällungen in der Leinemasch steht das Projekt unter strenger Beobachtung der Öffentlichkeit. Wie das Land jetzt auf Nachfrage dieser Redaktion mitteilt, soll im Oktober die Bürgerbeteiligung für das Vorhaben starten.

Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) plane eine erste Auftaktveranstaltung. Begleitet werden soll die Sanierung des Westschnellwegs zwischen der Anschlussstelle Herrenhausen und dem Deisterkreis in Linden-Süd von einem Planungsdialog. Auch die für die Planungen zuständige Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr werde „die Öffentlichkeit transparent über Planungsstände und Abläufe informieren“, kündigt Sprecher Andreas Moseke an.

Lies hatte im Juni klargestellt, dass er keinen Spielraum mehr für einen schmaleren Ausbau des Südschnellwegs sieht und war damit auf viel Kritik bei den Gegnern der geplanten Verbreiterung in der Leinemasch gestoßen. Er hatte aber auch im Interview mit dieser Zeitung deutlich gemacht: „Der Westschnellweg darf nicht zum zweiten Südschnellweg werden.“ Zuvor hatte er bereits versprochen, dass man es „anders und vor allem besser“ machen werde.

Was das konkret bedeutet, wird sich wohl ab Oktober zeigen. Auch beim Westschnellweg wird sich die Frage stellen, ob dieser einen Standstreifen benötigt – was wesentlichen Einfluss auf die Breite der Straße hätte. Die heutige Verkehrsbelastung mit rund 40.000 Fahrzeugen am Tag ist vergleichbar mit der des Südschnellwegs, wo zuletzt knapp 43.000 gezählt wurden.

Noch im Sommer 2022 hatte die Landesbehörde für Straßen-



Muss saniert werden: Hannovers Westschnellweg. Dabei ist auch der Bau eines Tunnels eine Option.
Foto: Rainer Dröse

bau und Verkehr dem Büro der Bundestagsabgeordneten Swantje Michaelsen (Grüne) mitgeteilt, dass auch bei den Planungen für den Westschnellweg die Autobahnrichtlinien anzuwenden seien. Mit Verweis auf die Verkehrssicherheit teilte sie zudem mit, dass „grundsätzlich ab einer Verkehrsstärke von 30.000 Fahrzeugen pro Tag ein Standstreifen vorzusehen“ sei.

Auf Nachfrage gibt sich die Landesstraßenbaubehörde nun jedoch deutlich zurückhaltender. „Hier müssen wir auf das anstehende Planungsverfahren inklusive des von Verkehrsminister Lies angekündigten, begleitenden Planungsdialoges verweisen, dem wir nicht vorweggreifen können und werden“, sagt Sprecher Moseke.

Ein wichtiger und umstrittener Faktor beim Südschnellweg war die den Planungen zugrunde liegende Verkehrsprognose, die von einem Anstieg der Fahrzeuge am Tag auf 54.000 ausging, obwohl laut den Zielen der Ver-

kehrswende das Gegenteil erreicht werden soll und auch aus Verkehrszählungen zuletzt kein Anstieg abzulesen war. Für den Westschnellweg liegt diese laut der Straßenbaubehörde aktuell noch nicht vor. Die Prognose werde unter Mithilfe der Stadt und Region Hannover erarbeitet.

Dass es eine reine Sanierung im Bestand geben wird, ist auch beim Westschnellweg nicht zu erwarten. Das Land sieht „erhebliche Sicherheitsdefizite, die sich aus nicht ausreichenden Fahrzeugrückhaltesystemen und unzureichenden beziehungsweise fehlenden Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an den Knotenpunkten ergeben“. Beim Südschnellweg hatten die Planer den Faktor Sicherheit stets als wesentlichen Grund für die Verbreiterung angeführt. Der Westschnellweg ist heute allerdings schon deutlich breiter als der Südschnellweg mit seinen 14,50 Metern. Laut Landesstraßenbaubehörde liegt die durchschnittliche Breite bei „im Durchschnitt rund 19 Metern“.

Sie betont, dass die Planung jeweils nach gültigen Richtlinien erfolge, da diese die allgemein anerkannten Regeln der Technik darstellten. Geändert haben sich diese seit Beginn der Südschnell-

wegplanungen grundsätzlich nicht. Allerdings hat die dafür zuständige Forschungsgesellschaft 2022 ein Papier unter dem Namen „E Klima“ veröffentlicht, in dem sie betont, dass die Richtlinien derzeit überarbeitet würden. „Unsere Lebensbedingungen und die Lebensqualität der heutigen und der künftigen Generationen sind extrem gefährdet. Gerade der Verkehrssektor ist gefordert, zu handeln“, heißt es darin. Die Forschungsgesellschaft macht in dem Papier Vorschläge, wie auch schon das heutige Regelwerk genutzt werden kann, um mehr Klimaschutz zu erreichen.

„Das ist schon ein wichtiger Fingerzeig“, sagt der hannoversche Verkehrsplaner Wolfgang Haller, der bereits im August 2022 eine Stellungnahme zum Westschnellweg verfasst hat. Darin kommt er zu dem Schluss, dass bei der Sanierung der Bundesstraße keineswegs die Autobahnrichtlinien Grundlage der Planung sein müssen. Die Richtlinien für Stadtstraßen eröffneten „deutlich mehr Entwurfs- und Gestaltungsspielraum, ohne die grundsätzliche Funktion des Schnellwegesystems infrage zu stellen“, erklärt der Professor, der für einen Verzicht auf Seitenstreifen plädiert.

Frauen geben eher den Führerschein ab als Männer

Seniorennetzkarte: Region verlängert Tauschaktion bis November 2024

HANNOVER. Knapp die Hälfte der aktuell rund 21,6 Millionen Führerscheinbesitzenden in Deutschland sind Frauen. Wenn es darum geht, den Führerschein im Rentenalter freiwillig gegen eine Seniorennetzkarte beim Großraum-Verkehr Hannover (GVH) einzutauschen, haben die Frauen jedoch deutlich die Nase vorn: 81 Prozent aller Teilnehmer, die seit Einführung der Aktion „Führerschein statt Führerschein“ im Januar 2021 mitgemacht haben, sind nach Angaben der Region Hannover Frauen. Bedeutet: Im Rentenalter fahren Männer lieber weiter Auto.

Bei der Aktion erhalten Seniorinnen und Senioren für ein Jahr lang eine kostenlose Netz Karte, wenn sie ihren Führerschein abgeben. Nach Angaben der Region Hannover kommen zwei Drittel der Teilnehmer aus der Landeshauptstadt, der Rest aus dem Umland. Wegen der starken Nachfrage wurde die eigentlich für zwei Jahre geplante Aktion bis November 2024 verlängert.

Ulf-Birger Franz, der Verkehrsdezernent bei der Region, ist ins-

gesamt mit dem bisherigen Verkauf der sogenannten Seniorennetz Karte zufrieden: „Sie liegt fast genauso hoch wie bei der erfolgreichen Jugendnetz Karte.“ Die können Jugendliche bis 22 Jahre beziehen, sie ist im gesamten GVH-Verbund gültig und kostet 15 Euro im Monat. Knapp 30.500 Jugendnetz Karten verkaufte der GVH bislang bei gut 26.600 Seniorennetz Karten. Dazu kommen aber noch rund 2050 Senioren und Seniorinnen, die aktuell kostenfrei im ersten

Abgabetauschjahr den öffentlichen Nahverkehr nutzen. In Spitzenzeiten waren es über 4000 Senioren.

Gut für den GVH: Viele Senioren und Seniorinnen schließen im Anschluss an das kostenfreie erste Jahr ein ÖPNV-Abo ab, bleiben Bus und Bahn also erhalten. Ende 2022 waren von den insgesamt 4017 Teilnehmenden gleich 3111 Neukunden im GVH.

Zum Erfolg der Seniorennetz Karte tragen nach Einschätzung

des Verkehrsdezernenten zwei wesentliche Faktoren bei. Erstens: Die Vereinfachung des Angebots durch den Wegfall bisher notwendiger Tarifkenntnisse, weil die Karte eine verbindliche GVH-Gültigkeit besitzt. Zweitens: Der Preis von aktuell 31 Euro als Monatskarte und 26,40 Euro monatlich im Abo, beides liege noch unterhalb des Deutschlandtickets. Das allerdings hat keine räumliche Beschränkung wie die Seniorennetz Karte.

Aber: „Senioren und Seniorinnen zahlen seit Einführung der Seniorenkarte bis zu 62 Prozent weniger als vorher“, betont Ulf-Birger Franz. Das Vorgängerticket hieß „Monatskarte 63plus“. Jetzt kann die Netz Karte von Rentnern und Ruheständlern ab 60 Jahren genutzt werden, also drei Jahre früher.

Voraussetzung: Der Nutzer darf nicht mehr im Erwerbsleben stehen und muss eine Altersrente von einem Sozialversicherungsträger beziehungsweise eine Pension von einer Versorgungskasse erhalten. Er kann sich aber auch in der Freizeitphase zur Altersteilzeit befinden.



Lieber mit der Bahn: Vor allem Frauen geben ihren Führerschein ab.
Foto: Christian Burkert (Archiv)