

Erste Anmerkungen zu den vorgelegten Gutachten zur Wasserstadt Limmer (Nahversorgung, Verkehr, Lärm, Klima und Energie)

Allgemein. Zu Zeit der Auftragsvergabe ging die Stadt von zukünftig 5.000 BewohnerInnen aus. Das trifft weniger die Gutachten Lärm, Klima, Energie, dafür umso mehr die Nahversorgung und den Verkehr. Für die beiden letzten Gutachten muss nachgebessert werden. Beim Verkehr muss es Klarheit darüber geben, welche realen Chancen die vorgeschlagene Linienführung der Stadtbahn überhaupt hat, und was passiert, wenn nur 3.000 Menschen in der Wasserstadt leben. Und wann könnte der Westschnellweg ausgebaut werden? Bei der Nahversorgung wird ja schon eine Alternative 2 mit 2.500 Einwohnern angeboten

Zur Nahversorgung.

Ausgangspunkt ist eine Einwohnerzahl von 5.000 (Variante 1). Bei der Überbauung des Conti-Areals entsteht eine Versorgungslücke, so dass für beide Varianten die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes vorgeschlagen wird. Bei der Variante 2, die mit 2.500 Einwohnern rechnet schlagen die Gutachter einen Lebensmittelvollsortimenter mit 1.300 qm Fläche (wie Edeka, Rewe) oder einen Lebensmitteldiscounter mit einer Fläche von 800 qm vor (wie Penny, Aldi). Darüber hinaus könnte ein Bäcker dazu kommen, Dienstleister und Gastronomie würden den Marktplatz aufwerten - so das Gutachten. Wenn wir zwischen ursprünglich 1.625 Einwohnern und den von der Stadt angesetzten 5.000 von einer mittleren Einwohnerzahl von 3.300 ausgehen (was auch dem rechnerischen Ansatz in Tübingen entspricht), dann stünde einer verbesserten Nahversorgung von Limmer-Nordwest nichts im Wege.

Verkehr

Bei der Annahme, dass zukünftig 5.000 BewohnerInnen auf dem Contigelände leben werden, haken die Empfehlungen ganz gewaltig. Positiv allerdings finde ich den Ansatz, neben einer traditionellen Aufteilung des Verkehrs eine Variante B mit einem „modal split“ vorzuschlagen, wo ÖPNV, Pkw, Rad- und Fußverkehr jeweils 25 % des Verkehrsaufkommens ausmachen. Sie betonen die wohnungsnah Versorgung, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, die Aktivierung von Rad- und Fußverkehr, sowie die Ausweisung von autoreduzierten Bereichen und carsharing.

Zur Stadtbahn: Ein Abzweig von der Hafenschleuse über den ehemaligen Conti-Parkplatz bis zur Wunstorfer Straße (Haltestelle „Steinfeldstr.) und eine mögliche Weiterführung nach Ahlem/Seelze halte ich wegen erheblicher Höhenunterschiede auf dieser Trasse für aufwendig und nur langfristig für realisierbar (siehe Anjas Einschätzung Punkt 2). Besser wäre eine Ypsilonstrasse, die an der Einmündung Harenberger- und Wunstorfer Straße beginnt und nach Ahlem weiter geht. Die politischen und finanziellen Vorbehalte erscheinen mir zu groß. Ein Shuttlebus von der Wasserstadt zur Haltestelle Brunnenstraße und zurück könnte ich mir gut vorstellen, eventuell auf Abruf per Telefon/Handy. Die Gutachter sehen auf Seite 13 schon eine Rückfallebene für die Zeit nach 2025 vor: eine Buslinie ins Quartier.

Zum Autoverkehr: Da wird ein Engpass für den Westschnellweg festgestellt, der von der

Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr irgendwann durch einen weiteren Fahrstreifen bis zur Schwanenburgkreuzung aufgelöst werden soll. Ob die Wunstorfer Straße nach geplantem Ausbau (Friedhof- bis Kesselstraße) auch zusätzlich zwei Drittel des Wasserstadtverkehrs verkraftet, kann ich nicht beurteilen. Das können nur LimmeranerInnen aus der alltäglichen Wahrnehmung beurteilen. Ob eine Einbahnstraßenregelung für die Wunstorfer Straße eine Verkehrsumlenkung über die Carlo-Schmid-Allee fördern würde (Gutachten S.17), wäre näher zu untersuchen

Zur Rad-Erschließung: Unterstützenswert sind die Vorschläge zu den Radverbindungen, wobei ich die kleinen Hindernisse (wie zB. die Stufen auf dem Weg vom Abstiegskanal zur Sackmannstraße) nicht in jedem Fall beseitigen würde. Manchmal ist Entschleunigung von Vorteil. Auf jeden Fall ist der Vorschlag, eine Fußgänger- und Radler-Brücke über den Hafenkanal nach Ahlem zu bauen, hervorragend.

Zu den Fußwegen: Die Forderung nach kurzen, direkten Wegeverbindungen und ein kleinteiliges Wegenetz ist zu begrüßen.

Verkehrliche Visionen wie Seilbahn oder vaporetto (auf dem Wasser) könnten noch entwickelt werden.

Das Gutachten zum **Lärmschutz** macht klar, dass an der Güterumgehungsbahn für die gesamte betrachtete Strecke eine Lärmschutzwand von 4,5 m Höhe unverzichtbar ist. Und dass trotzdem nachts mit erheblichen Belastungen zu rechnen ist, die gegebenenfalls durch geeignete Maßnahmen (Wintergärten verglaste Loggien) gemildert werden können..