

# Unser Dorf hat Zukunft!

## Lemmie 2020

„...nur 26 Sekunden ....“

„...nur geringe Kosten ....“

Anhalteweg minus 52 %

Lärmspitzen minus 40 %

Abgaswerte minus 28 %

Lebensqualität plus x %

# I. Rechtliche Ausgangslage

## § 45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken **aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken** oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. **zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,**
4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

## § 45 Abs. 9 StVO

1 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen **sind** nur dort anzuordnen, wo dies **auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich** ist.

2 Dabei dürfen **Gefahrzeichen** nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

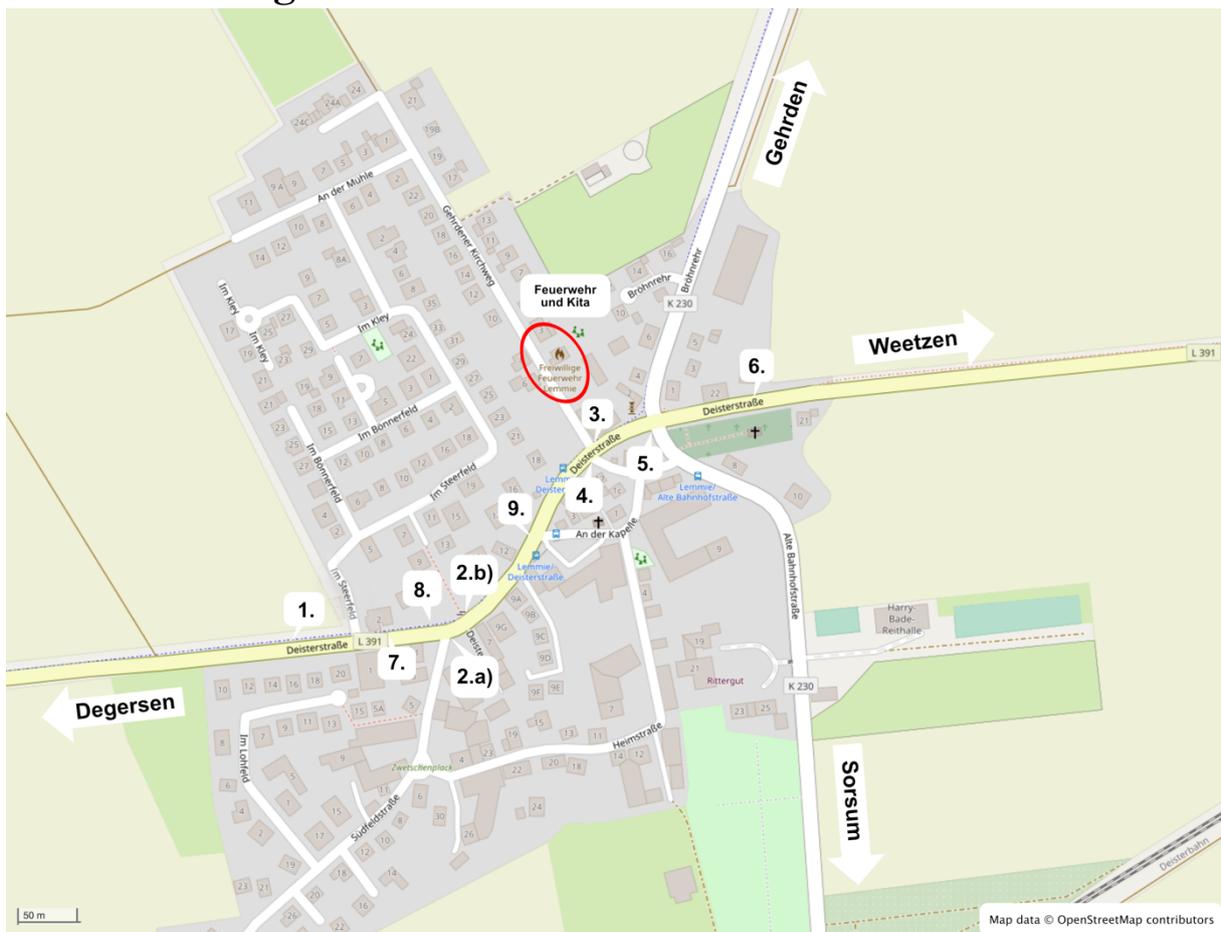
3 Insbesondere **Beschränkungen** und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn **auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt**

4 **Satz 3 gilt nicht** für die Anordnung von

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen [340](#)),
2. Fahrradstraßen (Zeichen [244.1](#)),
3. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen [237](#), Zeichen [240](#), Zeichen [241](#)) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen [237](#) in Verbindung mit Zeichen [295](#)),
4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,
5. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d, innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen [274](#)) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren
6. Vorfahrtstraßen (Zeichen [306](#)) **im unmittelbaren Bereich** von an diesen Straßen gelegenen **Kindergärten, Kindertagesstätten**, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern,

6 Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem **Luftreinhalteplan** oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § [47](#) Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.

## II. Örtliche Gegebenheiten



### 1. Teilstrecke der Deisterstraße westlich Im Steerfeld

**Betroffene:** Anwohner

**Problembereich:** Besondere Lärmschutzerfordernisse

**Sachverhalt:**

Verkehrsteilnehmer beschleunigen, (zum Teil erheblich) bereits ab der Einmündung der Straße Im Steerfeld, teilweise bereits davor.

Grund hierfür könnte unter anderem der mehr als 1 Km unverbaute Blick auf die sich eröffnende Allee der ehemaligen Kreisstraße K 229, jetzt Landesstraße L 391 sein.

Durch die teils erheblichen Beschleunigungsvorgänge kommt es zu einer entsprechenden Lärmbelästigung.

Anders verhält es sich mit dem Verkehr, der in das Dorf aus Degersen kommend einfährt. Dieser rollt quasi in das Dorf ein / aus, was auch zu den unten näher genannten in 2012 gemessenen Durchschnittsgeschwindigkeiten führt. Dieses ist jedoch unter den Gesichtspunkten der besonderen Sicherterfordernisse Unfallgefahr und Querungsbedarf zu bewerten (siehe Punkt II.2.)



## 2. Einmündungsbereich Südfeldstraße/ Deisterstraße

**Betroffene:** Anwohner, alle Dorfbewohner, alle Verkehrsteilnehmer  
**Problembereich:** Besondere Sicherheitserfordernisse,  
erkannter Unfallschwerpunkt,  
starker Querungsbedarf

### Sachverhalt:

**a) Gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit von 69 km/h - Gefahrenstelle Z 625**

Wie unter Punkt II.1. beschrieben, wurden in den vergangenen Jahren (Herbst 2012, April 2013) ca. 1 Meter hinter der Einmündung der Südfeldstraße Geschwindigkeitsmessungen mit einer mobilen Anzeigetafel durchgeführt.

Im Herbst 2012 wurde festgestellt, dass rund 85% der Autofahrer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. **69 km/h** in das Dorf fahren, so der damalige Fachbereichsleiter der Stadt Gehrden Herr Born. Das sei kein so alarmierender Wert, auf den die als Verkehrsbehörde für die (damalige) Kreisstraße zuständige Region Hannover reagieren müsse. ....Trotzdem hängen wir die Tafel dort regelmäßig auf, um die Raser wachzurütteln, so Herr Born...

Folgendes wurde unter Umständen bei dieser Bewertung nicht berücksichtigt.  
Ab ca. 10 Meter vor der Einmündung der Südfeldstraße wurden nacheinander 4 (!)  
**Richtungstafeln (Z 625)** in beide Fahrrichtungen geltend aufgestellt.



*Richtungstafel Z 625: Wenn der weitere Verlauf der Straße bei der Annäherung an eine Kurve trotz der im Verkehr gebotenen Vorsicht nicht ohne weiteres oder nicht rechtzeitig erkennbar ist und deshalb **Unklarheiten bezüglich der Wahl einer sicheren Fahrgeschwindigkeit bestehen, soll vor der Kurve mit Richtungstafeln (Z 625) gewarnt werden.***

Diese Schilder sind aufgrund der Streckenführung der Deisterstraße notwendig, da die Straße hier eine Links- bzw. Rechtskurve mit leichtem Gefälle beschreibt und nicht bzw. nur sehr schwer vollständig einsehbar ist.

Insofern daher die Verkehrsteilnehmer mit der gebotenen Vorsicht, sprich der innerorts derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, den weiteren Verlauf der Deisterstraße nicht bzw. nicht rechtzeitig erkennen können, was als gegeben anzusehen ist, so ergibt sich insbesondere auch im Zusammenhang mit den oben zitierten Messergebnissen der Vergangenheit von weit über 50 km/h ein zwingender Handlungsbedarf dahingehend, die Geschwindigkeit des Verkehrs auf Tempo 30 km/h zu reduzieren.

Auch wenn hierbei zu beachten ist, dass der Messwert vermutlich nicht direkt am Messpunkt erzielt wurde, so ist dennoch klar, dass die Verkehrsteilnehmer mit einer erhöhten Geschwindigkeit auf eine ausgewiesene Gefahrenstelle zufahren.

Über die letzten Jahre hatten diverse Unfälle in dieser Kurve Ihre Ursächlichkeit / Ausgangspunkt und den entsprechenden Endpunkt, sprich Aufprall 47 Meter weiter in einer Mauer eindrucksvoll bewiesen, dass die Situation, wie sie auch von der Region Hannover durch

das Aufstellen der Warnzeichen, erkannt wurde, einen potentiellen und tatsächlichen Unfallschwerpunkt darstellt.

Eine kurze, wenn vermutlich auch unvollständige Aufstellung

- 1994 Fahrzeug gerät in Höhe Hausnummer 7 von der Fahrbahn ab
- 1995 Motorradfahrer kommt aufgrund überhöhter Geschwindigkeit an gleicher Stelle von der Fahrbahn ab
- 1995 Pkw kommt aufgrund überhöhter Geschwindigkeit von Fahrbahn ab und prallt gegen die Garage Deisterstraße 9A
- 1996 Pkw fährt auf auf der Straße parkenden Lkw auf
- 1996 Pkw fährt in Mauer Nr 9A
- Ca. 2001 Pkw überschlägt sich und kommt auf dem Grundstück 7 auf der Seite zum stehen
- Zwischen 2001 und 2005 Pkw rammt Mauer Deisterstraße 9A
- 2005 Pkw kommt von Fahrbahn ab und kommt im Grünstreifen vor Nr 3 zum Stehen
- 25.12.2017 erneut Einschlag inn Mauer Nr 9A
- 5.6.2020 Kontrollverlust in Kurve um Frontalzusammenprall mit Straßenbaum

Diese Unfälle sollten im PK Ronnenberg aktenkundig sein und betreffen lediglich den kurzen Abschnitt zischen Einmündung der Straßen Südfeldstraße und Im Steerfeld.

Das es hier nicht zu einer noch größeren Anzahl von Unfällen gekommen ist, ist reine Glückssache.

Die Notwendigkeit einer Temporeduzierung in diesem Bereich ergibt sich daher bereits zur Verbesserung der Sicherheit des fließenden Verkehrs.

Des Weiteren sind noch diverse Unfälle im Kreuzungsbereich Deisterstraße, Im Bröhnrohr, Alte Bahnhofstrasse aktenkundig, die glücklicherweise zumeist aber glimpflich ausgegangen sind.

## **b) Querungsbedarf „Oberdorf / Unterdorf“**

An gleicher Stelle mündet der Heinrich-Möller-Weg als kombinierter Rad Fuß Weg von Norden kommend auf die Deisterstraße.

Kurz vor dem Kontakt mit dem kombinierten Rad und Fußweg der Deisterstraße sind 2 Absperrgitter installiert um zu Verhindern das Radfahrer /Kinder auf Laufgeräten unkontrolliert auf die Deisterstraße auffahren.



Dieser ebenfalls in Höhe der Einmündung Südfeldstraße befindliche Ort wird von den Dorfbewohnern stark frequentiert, da dieses eine der beiden Hauptmöglichkeiten ist, um vom Ober- in das Unterdorf zu kommen bzw. umgekehrt.

Dieser starke Querungsbedarf besteht, nicht ausschließlich aber teils überwiegend, bei Familien mit kleinen Kindern, sei es mit Kinderwagen oder Lauf- bzw. Kinderfahrrädern.

Die örtlichen Gegebenheiten, Kurvenverlauf und Bebauung lassen in Richtung Osten für den Querungsverkehr lediglich eine Sichtachse von ca. 50-55 Metern.



Die Anhaltewege für Pkw bei zulässig gefahrenen 50 km/h betragen bei trockenen Fahrbahnverhältnissen 26 Metern, bei nassen Fahrbahnverhältnissen bereits 37 Meter.

Die Anhaltewege für Lkw bei regulär gefahrenen 50 km/h betragen bei trockenen Fahrbahnverhältnissen 31 Metern, bei nassen Fahrbahnverhältnissen bereits 46 Meter.

Bei Tempo 30 km/h verringern sich die Anhaltewege für Pkw auf 10-14 Meter und für Lkw auf 14-20 Meter. Sie werden damit also mehr als halbiert und führen insbesondere auch unter Berücksichtigung der unter a) geschilderten zusätzlich zu bedenkenden Gegebenheiten auch hier zu einem sehr großen Sicherheitsgewinn durch Einführung einer steckenbezogenen Tempo 30 Anordnung.

### **3. Einmündungsbereich Gehrdener Kirchweg / Deisterstraße**

**Betroffene:** Anwohner, alle Dorfbewohner, alle Verkehrsteilnehmer

**Problembereich:** Besondere Sicherheitserfordernisse,  
starker Querungsbedarf

#### **Sachverhalt:**

##### **a) Kindertagesstätte Lemmie**

Im unmittelbaren Bereich der Deisterstraße (in ca. 85 Metern Entfernung) befindet sich die Kindertagesstätte Lemmie (Gehrdener Kirchweg 3)

Insbesondere die Kinder und Eltern aus dem „Unterdorf, südlich der Deisterstraße, müssen diese queren um die Kinder zur Kindertagesstätte zu bringen und auch von dort wieder abzuholen.

Die Kindertagesstätte liegt zwar nicht direkt an der Deisterstraße, aber mit den beschriebenen ca. 85 Metern und den sich daraus ergebenden Gefahrenpotential in kaum einem räumlichen oder zeitlichen Abstand zu eben dieser.

Per Definition ist die Tatbestandvoraussetzung der Unmittelbarkeit daher erfüllt.

Der Gehrdener Kirchweg führt gerade und abschüssig direkt auf die Deisterstraße.

Ein Fußweg befindet sich auf der westlichen Fahrbahnseite. Dieser ist von den Kindern zu benutzen.

Kurz vor der Einmündung auf die Deisterstraße verhindert eine Mauer westlich und das Gasthaus östlich eine rechtzeitige Einsehbarkeit der Verkehrsteilnehmer auf die Geschehnisse auf dem Gehrdener Kirchweg.



Insofern ein Kind daher nicht rechtzeitig bremsen kann, fährt es ungewollt und ungebremst direkt auf die Hauptverkehrsstraße, die Deisterstraße. Bremsende Sicherheitsmaßnahmen, wie zuvor beschrieben beim Heinrich Möller Weg, lassen sich an dieser Stelle aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht realisieren.

Ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer auf der Deisterstraße kann einen solchen Umstand aufgrund der beschränkten Sichtverhältnisse nicht rechtzeitig wahrnehmen.

Auf die Ausführungen zu den Anhaltewegen und den positiven Auswirkungen einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter 1.b) sei verwiesen.

Eine Reduzierung auf Tempo 30 in diesem Bereich ist somit aufgrund der örtlichen Gegebenheit Kindertagesstätte streckenbezogen anzuordnen. Die streckenbezogene Anordnung kann auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und nach dem allgemeinen Gebrauch insgesamt auf höchstens 300 m Länge begrenzt werden. Die Strecke würde damit den gesamten Bereich von der Ortseinfahrt aus Weetzen kommend, bis fast zur Einmündung Südfeldstraße umfassen.

## **b) Feuerwehrausfahrt**

Etwas weiter südlich der Kindertagesstätte Lemmie und auf demselben Grundstück befindlich (Gehrdener Kirchweg 3) befindet sich das Gerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr Lemmie). Zu- und Abfahrt der Einsatzkräfte erfolgt zwingend und ausschließlich über den Gehrdener Kirchweg bzw. die Deisterstraße und den gemeinsamen Einmündungsbereich.

Wie bereits unter 3.a) ausgeführt sind die Sichtverhältnisse Deisterstraße / Gehrdener Kirchweg erheblich eingeschränkt.

Zudem existieren (derzeit) keine Warnschilder „Achtung Feuerwehrausfahrt“.

Verkehrsteilnehmer auf der Deisterstraße rechnen daher nicht damit, dass aus dem Gehrdener Kirchweg, die aus einem Allgemeinen Wohngebiet auf die Deisterstraße führt, ein Feuerwehrausfahrt mit Sonderrechten auf die Deisterstraße auffahren könnte und können dieses auch bei den gefahrenen Geschwindigkeiten von 50 km/h und den Sichtverhältnissen nicht oder nur bedingt rechtzeitig erkennen.



Ebenso sind die örtlichen Verhältnisse so gestaltet, dass die akustischen Signale des Wegerechts nicht eindeutig zuzuordnen sind.

Eine Reduzierung auf Tempo 30 führt auch aus diesem Grund zu einem erheblichen Sicherheitsgewinn, sowohl für die Feuerwehrangehörigen, als auch für alle weiteren Verkehrsteilnehmer.

#### **4. Kreuzungsbereich Deisterstraße / Gehrdener Kirchweg / An der Kapelle**

**Betroffene:** Anwohner, insbesondere aber Reiter

**Problembereich:** Besondere Sicherheitserfordernisse,  
starker Querungsbedarf

##### **Sachverhalt:**

Aus Richtung Süden führt zudem, die mittlerweile stillgelegte, Straße An der Kapelle, auf die Deisterstraße.

Diese wird stark sowohl von Reitern des nahe liegenden Reiterhofs, als auch des im Osten Lemmie´s an der Alten Bahnhofstraße gelegenen Reit- und Fahrverein Vörie e.V. genutzt.

Ca. 25 Meter westlich dieses Einmündungsbereiches liegt eine Fußgängerbedarfsampel (siehe Foto unten).

Eine Nutzung dieser Lichtsignalanlage durch die Reiter ist jedoch nicht möglich.

Selbst wenn die Pferde an der Leine auf dem südlichen Gehweg zu dieser Ampel geführt werden, wäre diese Möglichkeit aufgrund der Schmalheit des Fußgängerweges insbesondere aufgrund der Standfläche vor der Ampel direkt von ca. 1,30 Metern schlichtweg nicht nutzbar.



Der notwendige Sicherheitsabstand zwischen dem fließenden Verkehr und dem Tier bzw. Reiter lässt sich nicht einhalten. Begegnen sich ein Pferd und ein Kraftfahrzeug auf der Straße, müssen sowohl der Fahrer als auch der **Reiter** auf einen ausreichenden **Mindestabstand** von 1,50 bis 2 Metern achten.

Ein Verweis auf die Lichtsignalanlage scheidet daher aus.

Die Reiter sind auf die Querung der Deisterstraße an dieser Stelle angewiesen, um in das Landschaftsschutzgebiet Gehrdener Berg zu gelangen.

Die Verkehrsdichte und die derzeit zulässigen bzw. tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten erschweren diesen erhöhten Querungsbedarf erheblich.

Eine Reduzierung auf Tempo 30 würde aus diesem Grund ebenfalls zu einem enormen Gewinn der Verkehrssicherheit beitragen, für beide Seiten, Reiter und fließenden Verkehr.

## **5. Kreuzungsbereich Deisterstraße / Bröhnrehr / Alte Bahnhofstraße**

**Betroffene:** Anwohner, alle Dorfbewohner, alle Verkehrsteilnehmer

**Problembereich:** Besondere Sicherheitserfordernisse,  
starker Querungsbedarf

### **Sachverhalt:**

Insgesamt ist der Kreuzungsbereich dieser 3 Straßen stark frequentiert.

Die Straßen treffen nicht im rechten Winkel aufeinander, sondern leicht gebogen, was die Sichtverhältnisse zusätzlich erschwert.

Zudem steigt die Straße nach Westen (stark) an und beschreibt danach eine nicht einsehbare Linkskurve.

Im direkt angrenzenden Bereich in ca. 60 Metern Entfernung befindet sich auf der Kuppe und in der Kurve hinter der Einmündung zum Gehrdener Kirchweg die Bushaltestelle von Regiobus (Linie 580).

### **a) Fahrzeugführer**

Die Situation für Verkehrsteilnehmer ist herausfordernd, da aufgrund der Verkehrsdichte und der zum Teil überhöhten Geschwindigkeiten der Fahrzeugführer aus Osten (Weetzen) kommend eine Einschätzung der Situation nicht immer leicht erscheinen lassen.

Eine besondere Schwierigkeit für Fahrzeugführer besteht hierbei aus Süden (Sorsum) kommend, die entweder die Deisterstraße in Richtung Gehrden überqueren wollen oder nach Westen (Degersen / Wennigsen) abbiegen wollen.

Die Sichtachse beträgt lediglich ca. 25 Meter nach links (Kuppe, Kurve und zusätzlich eine Hecke, die jedoch niedrig geschnitten wurde).

Auch die Errichtung eines Spiegels auf der nördlichen Seite trägt nur unwesentlich zur Verbesserung der Situation bei, da jedes Mal wenn im Spiegel geprüft wurde, ob kein Verkehr von links kommt, geprüft werden muss, ob der Verkehr von gegenüber und rechts einen „Sprung“ über die Kreuzung zulässt.

Das Einfahren bzw. Kreuzen der Deisterstraße gleicht subjektiv immer einem Glücksspiel.



### Zur Verdeutlichung noch einmal die Anhaltewege

Pkw 50 km/h	bei trockenen Fahrbahnverhältnissen	26 Metern,
	bei nassen Fahrbahnverhältnissen	37 Meter.
Lkw 50 km/h	bei trockenen Fahrbahnverhältnissen	31 Metern,
	bei nassen Fahrbahnverhältnissen	46 Meter.

Zur Wiederholung, die Sichtachse beträgt **keine 25 Meter!**

Bereits unter idealen Bedingungen kann aufgrund der beidseits schlechten Einsehbarkeit auch hier nur von glücklichen Umständen geredet werden, dass es noch nicht zu einem schweren Unfall, sondern lediglich Blebschäden in der Vergangenheit gekommen ist.

Die Fakten sprechen jedoch auch hier für ein erhebliches Unfallpotential, das sehr leicht mit Reduzierung der Geschwindigkeit und der damit verbundenen Reduzierung der Anhaltewege erheblichst reduziert werden kann.

## b) Radfahrer

Für Radfahrer gilt im nördlichen Bereich eine Benutzungspflicht zusammen mit Fußgängern, auch entgegen gesetzt der Fahrtrichtung!

Trotz des vorverlagerten Stopzeichens auf der Straße Im Bröhnrehr kommt es hier immer wieder zu gefährlichen Situation, da die Fahrzeugführer nicht mit dem Erscheinen eines fahrenden (!) Radfahrers entgegen der Fahrtrichtung rechnen und diesen aufgrund der schlechten Einsehbarkeit (Gebäude) auch erst spät erkennen können.

Es kam daher in der Vergangenheit bereits zu Verkehrsunfällen mit Personenschaden.



Eine Geschwindigkeitsreduzierung würde für diese Personengruppe zwar direkt nur bedingt helfen, aber bei insgesamt Verlangsamung des Verkehrs würde sich auch das Begegnen von motorisierten und unmotorisierten Verkehrsteilnehmern entspannen.

## c) Landwirtschaftlicher Verkehr

Lemmie ist ein gewachsenes Dorf, das sich inmitten einer stark von Landwirtschaft geprägten Region befindet.

Demzufolge sind täglich diverse landwirtschaftliche Zugmaschinen und/oder Gespanne auf den Straßen von Lemmie, zum Teil direkt aus Lemmie kommend, zum Teil passierend um beispielsweise zur Biogasanlage nach Ronnenberg zu gelangen.

Insbesondere für diese, nur sehr langsam beschleunigenden und teils sehr langen Maschinen / Gespanne ist es noch wesentlich schwieriger diesen Kreuzungsbereich (gefahrlos) zu passieren. Allein aufgrund der geringeren Beschleunigung und der bloßen Länge ist die Zeit, die benötigt wird, den Kreuzungsbereich zu passieren, erheblich länger als mit einem Pkw.

Bei der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bzw. den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten füllen sich die Lücken im Verkehr extrem schnell.

Die Folge sind unter anderem lange Wartezeiten und gefährliche Beinahezusammenstöße.

Auch hier lässt sich konstatieren, dass eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 einen erheblichen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben wird.

#### **d) Einfahrender Verkehr aus Richtung Osten (Weetzen)**

Zwischen dem Ortseingangsschild und der Hauptkreuzung liegen lediglich 85 Meter. Der von Osten (Weetzen) kommende Verkehr weist subjektiv fast durchgehend erhöhte gefahrene Geschwindigkeit, als die derzeit erlaubten 50 km/h auf. Eine entsprechende Verkehrsmessung ist seit einigen Tagen bereits von der Stadt Gehrden veranlasst worden. Die Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor.



Bei der Kreuzung handelt es sich unter anderem um einen der Hauptknotenpunkte um von Gehrden etc in das nördliche Deistervorland (Degersen, Wennigsen, Wennigser Mark etc.) zu kommen.

Dieser Bereich wird unter anderem von der Rettungswache Gehrden (NEF und RTW) abgedeckt. Der Einsatzweg führt zwingend durch Lemmie und über diese Kreuzung. Auch hier kam es nicht zuletzt aufgrund der Geschwindigkeiten und schlechter Sichtverhältnisse immer wieder zu gefährlichen Situationen.

#### **6. Bereich östlich der Einmündung Bröhnrehr / Alte Bahnhofstraße**

**Betroffene: Anwohner**  
**Problembereich: Besondere Lärmschutzerfordernisse**

##### **Sachverhalt:**

Verkehrsteilnehmer beschleunigen, zum Teil erheblich, bereits ab der Einmündung der Straße Im Bröhnrehr / Alte Bahnhofstraße. Grund hierfür könnte unter anderem der ca. 2 Km unverbaute Blick auf die sich eröffnende ehemalige Kreisstraße K 229 bzw. L 391 sein.

Durch die teils erheblichen Beschleunigungsvorgänge kommt es zu einer entsprechenden Lärmbelästigung.

Die Situation ist quasi spiegelbildlich zu der Situation auf der westlichen Dorfseite in Richtung Degersen / Wennigsen. Auf die unter II. 1. gemachten Ausführungen sei an dieser Stelle verwiesen.

Analog zur Ortseinfahrt aus Degersen kommend, sind auch in diesem Abschnitt die Fahrzeugführer nachweislich in der Mehrheit zu schnell.

Eine im Zeitraum vom 02.10.-08.10.2020 veranlasste Messung ergab das 60,6 % der Verkehrsteilnehmer die zulässige Geschwindigkeit übertreten haben.

**Die Spitzengeschwindigkeiten lagen bei Pkw bei 108 Km/h und bei Lastzügen bei 93 Km/h.**

Der Messwert V85 lag im Schnitt bei 63 Km/h.

## **7. Benutzungspflicht Fuß- und Radweg entlang der Deisterstraße auf einer Fahrbahnseite mit Benutzung in Gegenrichtung (!)**

**Betroffene:           Radfahrer**

**Problembereich:   Besondere Sicherheitserfordernisse**

### **Sachverhalt:**

Gemäß Verkehrszeichen 240 ist der nördliche Gehweg zur gemeinsamen Benutzung von Radfahrern und Fußgängern verpflichtend vorgeschrieben, für den auch in Gegenrichtung die Benutzungspflicht angeordnet worden ist.

Der für den Radverkehr somit verpflichtend mit zu benutzende Fußweg hat nahezu auf der gesamten Länge durch das Dorf eine nutzbare Breite von 1,80 Metern.



Das Bundesverwaltungsgericht hat im November 2010 in einem Grundsatzurteil betont, dass für den Radverkehr die Fahrbahnnutzung grundsätzlich den Regelfall darstellt.

Eine Radwegebenutzungspflicht stellt deshalb eine Beschränkung des fließenden Radverkehrs dar und darf demnach nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage (hier insbesondere für Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden sowie für Sacheigentum) besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt (vgl. hierzu § 45 Absatz 9 StVO).

Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit starkem Kfz-Verkehr gegeben. Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist deshalb unter Berücksichtigung dieser strengen Maßstäbe in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen. Die Anordnung ist als Dauerverwaltungsakt im Hinblick auf ggf. veränderte Sachverhalte (z.B. Änderung der Kfz-Verkehrsstärke) regelmäßig zu überprüfen.

Eine derartige regelmäßige Überprüfung entzieht sich unserer Kenntnis, wird jedoch angezweifelt.

Bei einer Beschränkung des fließenden Verkehrs (hier des Radverkehrs!) ist die betreffende Ermessensentscheidung der Verkehrsbehörde gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO zunächst danach zu überprüfen, ob aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, und damit eine Radwegebenutzungspflicht aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist.

Die Verwaltungsvorschriften zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO besagen insoweit, dass die Anlage von Radwegen im Allgemeinen dort in Betracht kommt, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße und der Verkehrsablauf erfordern. Die Kennzeichnung mit den Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 trennt dann den Fahrzeugverkehr und dient damit dessen Entmischung sowie dem Schutz des Radverkehrs vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs. Diese Vorgaben sind bereits in den Hinweisen 98 so wiedergegeben und näher konkretisiert worden.

Ist nach diesen Vorgaben aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht erforderlich, haben die Verkehrsbehörden nach den Verwaltungsvorschriften zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO zu überprüfen, ob die **Benutzung eines Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist.** Zu diesen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen an einen benutzungspflichtigen Radweg geben die Verwaltungsvorschriften zu den §§ 2 Abs. 4 S. 2, 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO detaillierte Vorgaben. Erst wenn die betreffenden

Voraussetzungen bejaht werden können, ist eine Anordnung durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 vorzunehmen.

Voraussetzung für die Anordnung einer Benutzungspflicht ist gemäß VwV-StVO (zu §2 zu Absatz 4, Satz 2), dass die Radverkehrsanlage „unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist“. Dies ist in der Regel der Fall, wenn die Radverkehrsanlage entsprechend den anerkannten Regeln der Technik (z.B. RAS 06, RAL 2012, ERA 2010) angelegt ist. Mit den VwV-StVO-Änderungen vom 22. Mai 2017 wurde die lichte Breite gemeinsamer Geh- und Radwege konkret festgelegt (VwV StVO, Zeichen 240, Randnummer 20): Diese "soll in der Regel durchgehend betragen": Innerorts 2,50 Meter, außerorts 2,00 Meter (angelehnt an ERA, 3.6)

bb) Zeichen  
240

– gemeinsamer Fuß- und Radweg

innerorts  
außerorts

mindestens 2,50 m  
mindestens 2,00 m

Diese lichte Breite wird mit nutzbaren 1,80 Metern erheblich unterschritten.

In kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) sind „ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung“ (u.a. Abwägung alternativer Möglichkeiten) auch geringere Breiten zulässig. Hinsichtlich der Breiten ist zu beachten: Die lichten Breiten der VwV-StVO sind keine Planungsmaße, die für den Neu- oder Umbau von Radverkehrsanlagen heran zu ziehen sind. Sie spiegeln vielmehr als Vertretbarkeitsschwelle das Maß wider, das mindestens vorhanden sein **muss**, um bei einer entsprechenden Gefahrenlage auf der Fahrbahn eine Benutzungspflicht anordnen zu können. Die erforderlichen Richtmaße für die Planung von Radverkehrsanlagen finden sich demgegenüber im technischen Regelwerk (z.B. ERA 2010).

Dies ist insbesondere deshalb von Bedeutung, da mit der zu erwartenden weiteren starken Zunahme von Pedelecs das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr ansteigen und die Überholhäufigkeit zunehmen wird. Die Mindestanforderungen der VwV-StVO können diesen zukünftigen Anforderungen nicht gerecht werden. Dementsprechend wird bereits über eine Novellierung nachgedacht, dahingehend, dass innerorts 3 Meter statt 2,50 Meter vorzuschreiben sind.

Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht durch das Verkehrszeichen 240 ist demnach ermessensfehlerhaft und rechtswidrig, weil die Benutzung des Radweges nahezu auf der gesamten Ortsdurchfahrt den sicherheitstechnischen Anforderungen an eine Radwegeführung nach den Verwaltungsvorschriften zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO nicht genügt

Dieses gilt umso mehr, als dass die Benutzungspflicht auch in Gegenrichtung zwingend vorgeschrieben ist. Bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen treten bereits durch die Mischung des Rad- und Fußgängerverkehrs Konfliktsituationen auf, die sich in besonderer Weise verstärken, wenn ein gemeinsamer Fuß- und Radweg auch in Gegenrichtung für Fußgänger und Radfahrer für benutzungspflichtig erklärt wird

Die Rechtsfolge ist somit die Aufhebung der Benutzungspflicht und die Rückverlagerung des Radverkehrs auf die Straße. Dieses wiederum hätte zur Folge, dass die Radfahrer mit allen zuvor genannten Punkten, insbesondere der Verkehrsdichte buchstäblich hautnah konfrontiert werden.

Die zukünftig geeignete Radverkehrsführung ist daher anhand der Verkehrssicherheit des Radverkehrs und somit anhand der folgenden Kriterien zu prüfen:

- Wesentliche Verkehrsstärke
- Geschwindigkeiten
- Flächenbedarf- und Verfügbarkeit
- Schwerverkehr
- Art und Häufigkeit von Knotenpunkten
- Längsneigung der Straße

Eine mögliche Abhilfe könnte die Schaffung eines Schutzstreifens für den Radverkehr sein (Zeichen 340). Die Breite des Schutzstreifens beträgt mindestens 1,25 m und höchstens 1,60 m. Die Breite der restlichen Fahrbahn muss mindestens 4,50 m, höchstens 5,50 m betragen.

Die Mindestfahrbahnbreite für die Schaffung eines Schutzstreifens, nur auf einer Seite, beträgt daher 5,75 Meter.

Aufgrund der geringen Breite der Deisterstraße von vermutlich weniger als 6 Metern sind die hierfür erforderlichen Mindestbreiten nicht einzuhalten.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bleibt daher die denknotwendig zwingende Schlussfolgerung, dass eine Temporeduzierung des gesamten fließenden Verkehrs auf maximal Tempo 30 als einzige Schutzmassnahmen für den Radverkehr verbleibt.

## **8. Lichte Fahrbahnbreite nicht mehr als 6 Meter**

**Betroffene:** Alle

**Problembereich:** Besondere Sicherheitserfordernisse

### **Sachverhalt:**

Die lichte Fahrbahnbreite der Deisterstraße in Lemmie beträgt (fast) durchgehend nicht mehr als 6 Meter.

In Devese (Region Hannover, Stadt Hemmingen) wurde unter anderem aufgrund der Fahrbahnverengung auf 6 Meter im Zug der Erneuerung der Ortsdurchfahrt von der Region Hannover entschieden:

Durch die verringerte Breite der K221 war es – aufgrund der Sicherheit ausschlaggebend, Tempo 30 km/h anzuordnen.

<https://buergerverein.devese.net/pressemitteilung-vom-16-11-2018/>

Eine schriftliche Entscheidungsbegründung ließ sich derzeit leider nicht beibringen. Diese Behauptung jedoch als gegeben unterstellt, führt dennotwendigerweise zur gleichen Rechtsfolge sprich Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 auch auf der Lemmier Ortsdurchfahrt.

## **9. Verkehrsdichte / Lärmbelastung**

**Betroffene:** Alle

**Problembereich:** Besondere Lärmschutzerfordernisse

### **Sachverhalt:**

Die noch nachzuweisende und derzeit in Messung befindliche Verkehrsdichte und die damit einhergehenden vielseitigen Belastungen der Anwohner erfordert eine Überprüfung aus Lärmschutzgesichtspunkten unabhängig von den bereits aufgezählten Teilbereichen.

Der o.g. Bürgerverein Devese hatte sich in einer ähnlich gelagerten Angelegenheit an Minister Althusmann direkt gewendet.

Die Antwort Zitat:

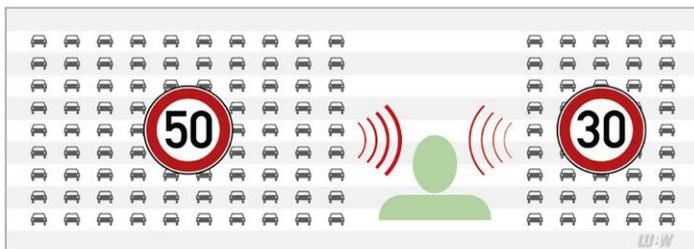
*Der Lärmschutz spielt bei allem eine entscheidende Rolle. Wolffson erläuterte gegenüber dieser Zeitung, dass die Region die Verkehrsbelastung ermittelt hat und Lärmberechnungen erstellt. Demnach rollen täglich etwa 8500 Fahrzeuge auf der Straße Vorm Dorfe, also der Ortsdurchfahrt. „Die ursprüngliche Weisung zur Aufhebung von Tempo 30 erging auf der Grundlage der damaligen Stellungnahme der Region Hannover. Hier wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung ausschließlich mit der Fahrbahnbreite begründet.“ Dies allein aber rechtfertigt nicht Tempo 30. „Auf eine ungewöhnlich hohe Verkehrsbelastung wurde seinerzeit nicht hingewiesen.“ Die im April 2018 genannten Argumente wie der nahe gelegene Kindergarten, die Demenzgruppe und der Lärmaktionsplan der Stadt Hemmingen seien bei der ersten Prüfung nicht bekannt gewesen, würden aber nun einbezogen. In einem Schreiben an den Bürgerverein bewertet das Ministerium die tägliche Zahl von etwa 8500 Fahrzeugen als „überdurchschnittliche Verkehrsbelastung für eine Kreisstraße“, bei der, auch im Hinblick auf die enge Ortsdurchfahrt, „eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen in Betracht kommen könnte“. Auch im neuen Lärmaktionsplan der Stadt, den der Rat am 29. November beschließen soll, ist die Ortsdurchfahrt ein Thema. Im Entwurf heißt es klar: „Die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h stellt für die Ortsdurchfahrt Devese die effektivste und daher bedeutendste Lärminderungsmaßnahme dar.“*

Lemmie ist in vielerlei Hinsicht bzgl. des Themenkomplexes Tempo 30 mit Devese vergleichbar.

Es herrscht ein starker Durchgangsverkehr um an die Hauptverkehrsstraßen nach Hannover etc. (in Lemmie vor allem auf die B217) zu gelangen, die Ortsdurchfahrt ist ähnlich verwunden. In Lemmie kommen erschwerend die Hügeligkeit /Unebenheit und die sich u.a daraus ergebenden schlechten Sichtverhältnisse hinzu.

Insofern Devese bereits als enge Ortsdurchfahrt für eine übergeordnete Straße mit einer Fahrbahnbreite von 6 Metern klassifiziert wurde, so ist die Deisterstraße in Lemmie ebenso einzustufen.

Die nachstehende Grafik verdeutlicht stark die zu erzielenden Ergebnisse:



Das menschliche Ohr nimmt Tempo 30 statt 50 wie eine Halbierung des Verkehrs wahr (Grafik: LUBW / VCÖ)

Des Weiteren ist insbesondere im Bereich der Deisterstraße Nummer 15 zu beachten, dass die Wohnbebauung sich hier mit 1,30 Metern direkt an der stark befahrenen Straße befindet.

Anders als die weiter zurückliegenden Bebauungen sind hier wesentlich höhere Lärmwerte / spitzen zu erwarten.

Eine entsprechende Überprüfung ist daher zwingend erforderlich, da davon auszugehen ist, dass die maximal zulässigen Werte gemäß Lärmschutz-Richtlinie-StV von 70db (A) bzw. 60 db (A) überschritten werden.



Ein Lärmaktionsplan der Stadt Gehrden für das Gemeindegebiet soll zeitnah erstellt werden, ein entsprechender Auftrag wurde erteilt, inwiefern dieser das Gebiet und insbesondere die Deisterstraße erfasst ist derzeit noch unklar.

### **III. Fazit**

Kurz zusammengefasst lassen sich daher folgende Eckpunkte zusammenfassen

Es gibt auf einer Strecke von gerade einmal 546 Metern diverse, teils voneinander unabhängige, erkannte und unbestrittene Gefahrenpunkte:

- Zu hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten und extreme Höchstgeschwindigkeiten
- geringe Fahrbahnbreite
- schlechte und geringe Sichtachsen
- schlechte Fahrbahnverhältnisse
- Gefälle
- Kurvenverläufe
- Kindergarten im unmittelbaren Bereich
- Feuerwehrausfahrt aus Allgemeinem Wohngebiet
- Hoher Querungsbedarf von Fußgängern, Kindern und Reitern, auch außerhalb der Behelfsampel
- Schlechte Möglichkeit der Anwohner, sich in den fließenden Verkehr aus den Einfahrten einzuordnen
- Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern bei gemeinsamer Nutzung des Fußweges

Dem gegenüber stehen diverse Zugewinne

- starke Reduzierung der Anhaltewege und damit hoher Sicherheitsgewinn
- objektiv, wie insbesondere subjektiv, hohe Reduzierung des Lärmpegels
- bessere Möglichkeit der Fahrbahnquerung zwischen „Unter- und Oberdorf“, damit ein weiteres Zusammenwachsen der dörflichen Struktur
- Emissionsverminderung

Die Aufwände sind dagegen überschaubar

- die benötigte „Mehrzeit“ für eine „komplette“ Ortsdurchfahrt beträgt bei Einhaltung der jeweils gültigen Höchstgeschwindigkeiten gerade einmal 26 Sekunden. Dieses ist vor dem Hintergrund des Sicherheitsgewinns und der Belastungsreduzierung durch Lärm und Abgase absolut verhältnismäßig und hemmt den Verkehrsfluss, auch auf einer bedeutenden Landesstraße, nur marginal.
- Es ist zu vermuten, dass ca. 4 zusätzliche Verkehrsschilder installiert werden müssten, welches mit einem finanziellen Aufwand von geschätzt ein paar Hundert Euro verbunden wäre

Insofern daher in § 45 Abs. 9 S.3 STVO für Teilbereiche, außerhalb des unmittelbaren Bereiches der Kindertagesstätte auch zur Anwendung kommen würde, so ist die Beschränkung des fließenden Verkehrs auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 aufgrund der vielfältigen besonderen örtlichen Verhältnisse anzuordnen.

Die Anordnung gemäß § 45 Abs. 9 StVO dient nicht (nur) der Beseitigung von Unfallschwerpunkten, sondern (auch) der Verkehrssicherheit allgemein und kann ihren Zweck erfüllen, wenn - wie hier - ein Schutzbedürfnis insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer, sowie der Wohnbevölkerung besteht.

Die Schutzinteressen der Wohnbevölkerung für Leib, Leben und Wohnqualität übersteigen eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs von maximal 26 Sekunden bei einer „vollen“ Ortsdurchfahrt erheblich.