

Stadt Lehrte

Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 03/20 "Naturfreundehaus Grafhorn" in Arpke Stadt Lehrte – Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 03/20 "Naturfreundehaus Grafhorn"

- Bericht zum Projekt Nr. 21113 -

Auftraggeber: NaturFreunde e.V. Christian Helmreich Zum Grafhorn 30 31275 Lehrte

Auftragnehmer: SHP Ingenieure Plaza de Rosalia 1 30449 Hannover

Tel.: 0511.3584-450 Fax: 0511.3584-477 info@shp-ingenieure.de www.shp-ingenieure.de

Projektleitung: Dr.-Ing. Peter Bischoff

Bearbeitung: Fabienne Korte M.Sc.

Hannover, Oktober 2023

Inhalt

		Seite
1	Hintergrund	1
2	Analyse der verkehrlichen Situation	2
2.1	Lage und Erreichbarkeit	2
2.2	Kfz-Verkehr	2
2.3	ÖPNV	5
2.4	Nahmobilität	6
2.5	Erschließung und Parkmöglichkeiten	7
3	Verkehrliche Auswirkungen der Entwicklung	9
3.1	Abschätzung des Verkehrsaufkommens	9
3.2	Stellplatzbilanz	9
4	Handlungskonzept für eine nachhaltige Mobilität	10
4.1	Erschließungskonzept	10
4.1.1	Kfz-Verkehr	10
4.1.2	Fuß- und Radverkehr	13
4.2	Ansätze eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements	15
5	Fazit und Empfehlungen	17

1 Hintergrund

Das Naturfreundehaus Grafhorn, eine Bildungseinrichtung mit angeschlossener Herberge, in Trägerschaft der NaturFreunde Lehrte e.V., wurde in den Jahren 2014 bis 2017 zur Natur- und Kulturhistorischen Bildungsstätte (kurz: NAKUBI) entwickelt und ausgebaut. Ein zentraler Schritt war dabei, das bestehende Herbergsgebäude mit seinen Aufenthalts- und Seminarräumlichkeiten um ein archäologisches Freilichtmuseum zu ergänzen.

Für die Zukunft ist der Neubau des Gästehauses geplant, das mit 43 Betten eine Schulklasse beherbergen können soll (Aufstockung der bisherigen Herberge um 10 Betten). Während bisher das gastronomische Angebot im Vordergrund stand, soll die NAKUBI in Zukunft vor allem eine Bildungs- und Beherbergungsstätte sein. Zudem soll die Funktion als Ausflugslokal weiterhin erhalten bleiben.

Ziel der Untersuchung ist die Überprüfung der Erschließung und die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Erweiterung auf das Umfeld. Hierzu wird zunächst eine Bestandsanalyse der vorhandenen Verkehrsarten durchgeführt. Die Ergebnisse sollen dann in einem Handlungskonzept für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement zusammengeführt werden, welches bspw. E-Lademöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen oder einen Shuttlebus in die Mobilitätsplanung einbezieht.

2 Analyse der verkehrlichen Situation

Um Aussagen zu einer geeigneten Erschließung zu treffen, werden zunächst die bestehenden Verkehrsstrukturen analysiert und die verkehrliche Ausgangssituation beschrieben.

2.1 Lage und Erreichbarkeit

Das Gelände der NAKUBI befindet sich am Rande des Lehrter Stadtgebiets etwa zwei Kilometer nordöstlich der Ortsteile Immensen und Arpke (Abb. 1). Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die beiden Wirtschaftswege Grafhornstraße und Zum Grafhorn. Aufgrund der Lage im Außenbereich ist eine Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. In diesem Zusammenhang sind auch verkehrliche Belange zu berücksichtigen, um eine gute Erschließung sicherzustellen und potenziell negative Auswirkungen auf das Umfeld zu minimieren.

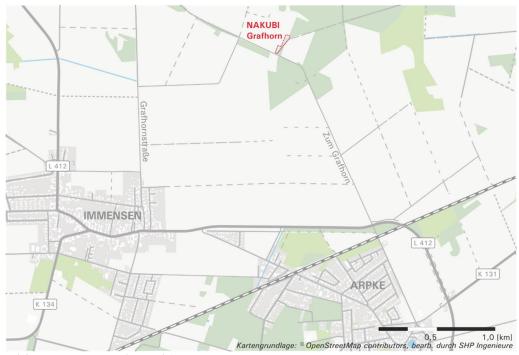


Abb. 1 Lage Plangebiet

2.2 Kfz-Verkehr

Vom übergeordneten Straßennetz ist das Gelände der NAKUBI über die Landesstraße 412 zu erreichen, die sich in nordwestlicher Richtung nach Burgdorf (Anschluss B 3, B 188 und B 443; vgl. Abb. 2) fortsetzt und in südwestlicher Richtung einen Anschluss an die BAB 2 (Anschlussstelle Hämelerwald) bietet. Auf der L 412 verkehren im Bereich Bauernstraße/Arpker Straße täglich etwa 9.700 Kfz/24h (4,3% Schwerverkehr) sowie 140 Radfahrende/8h¹ im Querschnitt.

¹ PGT Umwelt und Verkehr GmbH: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte (Entwurf). Stand: Juni 2021



Abb. 2 Anbindung Hauptstraßennetz

Zum Grafhorn

Aus dem Ortsteil Arpke ist die NAKUBI von der Arpker Straße (L 412) über den Wirtschaftsweg Zum Grafhorn erreichbar. Der etwa 4 m breite Wirtschaftsweg verfügt über eine asphaltierte Oberfläche, die sich überwiegend in einem guten Zustand befindet (Abb. 3).



Abb. 3 Wirtschaftsweg Zum Grafhorn

Befestigte Ausweichstellen für den Begegnungsfall zweier Kraftfahrzeuge gibt es im Straßenverlauf bislang nicht. Die an die Fahrbahn angrenzenden Bankette können jedoch, zumindest bei trockenen Witterungsverhältnissen, in einigen kurzen Abschnitten zum Ausweichen befahren werden.

Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz erfolgt am Knotenpunkt mit der L 412. Da die verkehrliche Erschließung bereits heute über diese Einmündung erfolgt und die geplante Entwicklung nur mit wenigen zusätzlichen Kfz-Fahrten einhergeht, wird auch eine zukünftige Erschließung über den Knotenpunkt grundsätzlich als vertretbar angesehen. Da der Einmündungsbereich auf die Landesstraße jedoch kurz vor der Bahnüberführung in einem kurvigen Bereich liegt (Abb. 4), sind flankierende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit empfehlenswert.



Abb. 4 Knotenpunkt L 412/Zum Grafhorn

Grafhornstraße

Eine alternative Anbindung besteht aus dem Ortsteil Immensen über die Grafhornstraße, die innerhalb des Ortsgebiets als Tempo 30-Zone ausgewiesen ist und durch ein Wohngebiet verläuft (Abb. 5).



Abb. 5 Grafhornstraße (Wohngebiet, Tempo 30-Zone)

Außerorts setzt sich die Straße als Wirtschaftsweg fort. Dieser hat einen ähnlichen Ausbaustandard wie die Straße Zum Grafhorn und verfügt ebenfalls über eine asphaltierte Oberfläche; befestigte Ausweichstellen sind auch hier nicht vorhanden (Abb. 6).



Abb. 6 Grafhornstraße (Wirtschaftsweg)

Aufgrund der sensiblen Nutzung und vor dem Hintergrund, dass die Straße innerorts nicht endausgebaut ist und keine straßenbegleitenden Gehwege aufweist, ist sie als Zufahrtsstraße zum Gelände der NAKUBI weniger geeignet. Außerorts wird die Grafhornstraße als landwirtschaftlicher Weg fortgeführt, der einen ähnlichen Ausbaustandard wie die Straße Zum Grafhorn aufweist. Allerdings gibt es im Straßenverlauf mehrere enge Kurven, die die Befahrbarkeit (insb. mit größeren Fahrzeugen) einschränken.

2.3 ÖPNV

Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besteht in der Ortschaft Arpke über den etwa 3 km südlich gelegenen Bahnhof Immensen/Arpke und die Bushaltestelle "Kirche" in der Ortschaft Immensen. Allerdings befindet sich das Plangebiet deutlich außerhalb der üblichen Erschließungsradien (Abb. 7). Vom der NAKUBI sind es etwa 35 Gehminuten bis zum Bahnhof. Am Bahnhof bestehen mit dem RE 30 stündliche Verbindungen nach Hannover und Lehrte sowie nach Wolfsburg, die Bedienung erfolgt montags bis sonntags zwischen 05:30 und 01:00 Uhr nachts. Am Bahnhof verkehren zudem die Buslinien 946 (Burgdorf – Hämelerwald) und 949 (Lehrte – Dollbergen). Als zusätzliches Angebot wird im Oktober 2023 das On-Demand-Angebot "sprinti" der Region Hannover auf die Stadt Lehrte ausgeweitet. Mit diesem Mobilitätsangebot, das den etablierten Linienverkehr ergänzen soll, wird auch die NAKUBI an den ÖPNV angebunden.

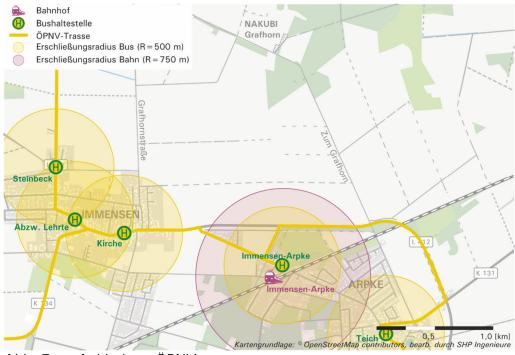


Abb. 7 Anbindung ÖPNV

2.4 Nahmobilität

Die Einbindung in das Radwegenetz der Region Hannover gewährleistet eine gute Erreichbarkeit des Areals mit dem Fahrrad. Vom Hauptnetz, das entlang der Bauernstraße (L 412) in Immensen führt und sich über den Straßenzug Arpker Straße/Immenser Straße nach Arpke fortsetzt, zweigen zwei Freizeitrouten zur NAKUBI Grafhorn ab (Abb. 8).



Abb. 8 Anbindung Radverkehrsnetz

Die Freizeitrouten verlaufen über die landwirtschaftlichen Wege Zum Grafhorn und Grafhornstraße, die das Gelände auch im Kfz-Verkehr erschließen. Entlang der Straße Zum Grafhorn verläuft außerdem der Regionsring des Radwegenetzes der Region Hannover, der sich von der NAKUBI in Richtung Norden weiter fortsetzt.

In der Fahrradwegweisung der Region Hannover stellt die NAKUBI Grafhorn ein eigenes Ziel dar und ist aus den Ortschaften Immensen und Arpke explizit ausgeschildert. Neben der offiziellen FGSV-Wegweisung sind zum Teil gelbe Wegweiser und eigene Hinweisschilder des NaturFreunde e.V. vorhanden.

2.5 Erschließung und Parkmöglichkeiten

Das Grundstück vom Naturfreundehaus selbst wird über einen Stichweg erschlossen. Auf der dem Haupthaus gegenüberliegenden Seite des Erschließungsweges befindet sich ein unbefestigter Pkw-Parkplatz, auf dem derzeit etwa 20 Fahrzeuge abgestellt werden können (Abb. 9). Die Fläche soll zur Erfüllung des Stellplatznachweises in den Geltungsbereich des neuen B-Plans einbezogen werden. Der Parkplatz wird im Bestand auch von Ausflüglern genutzt, denen das Naturfreundehaus als Ausgangspunkt für Wanderungen in das angrenzende Waldgebiet dient. Am Parkplatz befindet sich zudem ein Nordic Walking Treffpunkt.



Abb. 9 Parkplatz am Naturfreundehaus

Für Radfahrende befinden sich unmittelbar vor dem Eingang mehrere Fahrradständer einfachster Qualität, die den heutigen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen nicht genügen (Abb. 10). Im Rahmen der Entwicklung des Areals sollen die Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl stand- und diebstahlsicher ausgeführt und mit einem Witterungsschutz ausgestattet werden.



Abb. 10 Fahrradständer vor dem Naturfreundehaus

3 Verkehrliche Auswirkungen der Entwicklung

Zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen der Erweiterung erfolgt eine Abschätzung des Verkehrsaufkommens sowie des Stellplatzbedarfs.

3.1 Abschätzung des Verkehrsaufkommens

Der Schwerpunkt des zukünftigen Betriebs soll auf der naturkundlichen und kulturhistorischen Bildungsarbeit liegen. Hierzu ist der Neubau eines Gästehauses mit 43 Betten geplant (Aufstockung der bisherigen Herberge um 10 Betten), das vorrangig für Gruppen- oder Klassenfahrten entweder tageweise oder mehrtägig genutzt werden soll. Es ist davon auszugehen, dass die Klassen gebündelt mit (Klein-)Bussen anreisen, sodass nur von wenigen Fahrten am An- und Abreisetag auszugehen ist. Hinzu kommen die Fahrten der Beschäftigten sowie einzelne Fahrten im Wirtschaftsverkehr zur Versorgung der Gäste. Für den Betrieb sind derzeit drei bis vier feste Stellen vorgesehen. Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Erschließungsknotenpunkte sind damit als sehr gering einzuschätzen.

Das bestehende Ausflugslokal diente bislang als Ausgangspunkt für Fahrrad-, Wander- und Laufgruppen und soll in untergeordneter Priorität fortgeführt werden. Entsprechend ist davon auszugehen, dass sich die durch das Ausflugslokal induzierten Verkehre zukünftig eher verringern werden.

Größere Feiern oder Veranstaltungen sollen in Zukunft auf zwei jährliche Ereignisse beschränkt werden: Ein Open-Air-Kino (traditionelles Zweiradtreffen) und einen Tag der offenen Tür mit Live-Musik, Lesungen und Theaterworkshops. Zwar ist an diesem Tag von einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen auszugehen, für die grundsätzliche verkehrliche Erschließung ist ein solcher Extremtag jedoch nicht bemessungsrelevant. Dennoch könnten zu diesen beiden Ereignissen verkehrslenkende Maßnahmen, die Ausweisung zusätzlicher Parkmöglichkeiten oder ein Shuttle-Service zu einer verträglichen und sicheren Verkehrsabwicklung beitragen.

3.2 Stellplatzbilanz

Gemäß NBauO sind bei baulichen Anlagen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder entsprechend dem regulär zu erwartenden Verkehrsaufkommen zur Verfügung zu stellen. Als Richtzahlen für den Einstellbedarf werden bei Jugendherbergen ein Stellplatz je 10 Betten angesetzt, bei anderen Beherbergungsbetrieben ein Stellplatz je 6 Betten, davon jeweils 75% für Besucherinnen und Besucher. Für den Betrieb des Gästehauses sind nach NBauO somit etwa 4 bis 7 Kfz-Stellplätze erforderlich.

Aufgrund der bestehenden Nutzungen (Freilichtmuseum, Ausflugslokal) und der zusätzlichen Nutzung als Wanderparkplatz wird der tatsächliche Stellplatzbedarf eher höher eingeschätzt. Zudem ist eine Abstellmöglichkeit für einen Reisebus vorzusehen. Da Schulklassen auch mit dem Fahrrad anreisen können, wird zudem die Herstellung von etwa 40 Abstellplätzen (20 überdachte Fahrradbügel) empfohlen.

4 Handlungskonzept für eine nachhaltige Mobilität

Für eine verkehrssichere Erschließung des Plangebiets werden Hinweise zur Erschließung für alle Verkehrsarten und mögliche Anreize für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement gegeben.

4.1 Erschließungskonzept

4.1.1 Kfz-Verkehr

Aufgrund der anliegenden Wohnbebauung und des kurvigen Straßenverlaufs in der Grafhornstraße wird eine Erschließung im Kfz-Verkehr über die Straße Zum Grafhorn empfohlen. Insbesondere für die Anreise mit einem Reisebus ist die alternative Verbindung über die Grafhornstraße kaum geeignet.

Einrichtung von Ausweichstellen

Die Straße Zum Grafhorn weist im Bestand eine Fahrbahnbreite von etwa 3,50 m auf. Gemäß den Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW)² sind Verbindungswege nur bei starkem Begegnungsverkehr zweistreifig auszubauen. Bei einer geringen verkehrlichen Bedeutung, die auch nach Ausbau der NAKUBI maßgebend sein wird, ist ein einstreifiger Ausbau mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m (zzgl. 1,00 m breitem Seitenstreifen) ausreichend. Flankierend wird die Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von max. 50 km/h empfohlen.

Um Konflikte mit landwirtschaftlichen Verkehren zu minimieren und eine Begegnung zweier Kraftfahrzeuge sicherer zu gestalten, können entlang des Straßenverlaufs Zum Grafhorn zusätzlich Ausweichstellen eingerichtet werden. An den Ausweichstellen sollte die Fahrbahn auf 7,00 m (inkl. Seitenstreifen) verbreitert werden, um eine Begegnung mit land- oder forstwirtschaftlichen Verkehren zu ermöglichen. Das Bankett sollte hierzu über eine Länge von 20 m zusätzlich befestigt werden (Abb. 11).

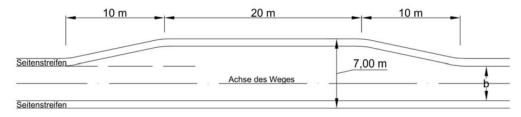


Abb. 11 Ausweiche bei einstreifigen Wegen (Quelle: DWA-A 904-1)

Eine ähnliche Ausweichstelle gibt es bereits auf dem angrenzenden Wirtschaftsweg zum Pferdegnadenhof, nahe des Knotenpunktes Arpker Straße/Zum Grafhorn (Abb. 12).

Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA): Arbeitsblatt DWA-A 904-1, Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW). August 2016



Abb. 12 Vorhandene Ausweichstelle in einem angrenzenden Feldweg

Die Anzahl der herzustellenden Ausweichstellen sollte in Abhängigkeit der vorhandenen Sichtverhältnisse erfolgen. Pro Ausweichstelle ist mit Herstellungskosten von etwa 10.000 Euro netto zu rechnen. Hinzu kommen etwaige Kosten für den Grunderwerb, sofern sich die angrenzenden Flächen nicht im Besitz der Stadt Lehrte befinden

Flankierende Maßnahmen im Einmündungsbereich L 412/Zum Grafhorn Im Einmündungsbereich (L 412/Zum Grafhorn) sind aufgrund des kurvigen Straßenabschnitts und der Höhendifferenz im Bereich der Bahnüberführung flankierende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu prüfen. Bereits heute ist auf Höhe der Einmündung ein Überholverbot und die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h angeordnet (Abb. 13).



Abb. 13 Beschilderung Bestand und Einsatz von Dialogdisplays

Um ein verkehrssicheres Ein- und Abbiegen an Einmündungen zu gewährleisten, sind in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprechende Sichtfelder freizuhalten. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)³ ist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ein Sichtfeld mit einer Schenkellänge von 110 m freizuhalten, um eine ausreichende Anfahrsicht zu gewährleisten (Abb. 14).

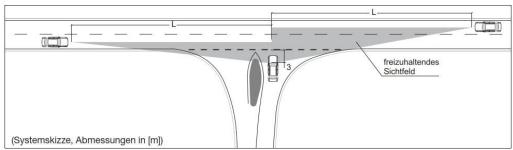


Abb. 14 Freizuhaltende Sichtfelder an untergeordneten Knotenpunkten (Quelle: FGSV RAL 2012)

Eine Überprüfung im Lageplan zeigt, dass trotz des kurvigen Verlaufs der Landstraße in diesem Abschnitt entsprechende Sichtfelder im Einmündungsbereich vorhanden sind (Abb. 15). Eine weitere Überprüfung der Sichtbeziehungen erfolgte anhand von Befahrungsbildern der NLStBV.



Abb. 15 Überprüfung der Sichtfelder an der Einmündung zum Grafhorn

Zur Verbesserung der Orientierung und Erkennbarkeit der Einmündung wird flankierend die Einrichtung einer wegweisenden Beschilderung empfohlen. Gemäß den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000)⁴ sollte eine Vorwegweisung außerorts zwischen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Ausgabe 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB). Ausgabe 2000

250 und 100 m vor der Einmündung erfolgen, die Pfeilwegweiser werden dann unmittelbar hinter dem Einmündungsbereich platziert. Aufgrund der touristischen Bedeutung der NAKUBI wird eine Beschilderung mittels touristischer Wegweiser empfohlen (weiße Schrift auf braunem Grund, Abb. 16). Eine genaue Abstimmung der Schild-Standorte erfolgt im weiteren Verfahren.



Abb. 16 Maßnahmenvorschlag für die Einrichtung einer touristischen Wegweisung

Wendemöglichkeit auf Höhe des Parkplatzes

Für den ruhenden Kfz-Verkehr ist in der vorliegenden Planung ein Parkplatz mit etwa 20 Stellplätzen gegenüber der NAKBI vorgesehen. Zusätzlich sollte eine Abstellmöglichkeit für einen Reisebus vorgesehen werden. Am Ende der Stichstraße ist eine ausreichend große Fläche als Wendemöglichkeit für Busse freizuhalten. Bei der Bemessung ist für einen Reise-/Linienbus gemäß RASt 06⁵ ein äußerer Wendekreisradius von 10,50 m anzusetzen (zzgl. 1,00 m Freihaltezone für Fahrzeugüberhänge). Um die Flächenversiegelung gering zu halten kann der Wendebereich aufgrund der geringen Nutzungsintensität mit einem wasserdurchlässigen Belag hergestellt werden.

4.1.2 Fuß- und Radverkehr

Das Gelände der NAKUBI ist im Fuß- und Radverkehr sowohl über die Straße zum Grafhorn, die gleichzeitig der Erschließung im Kfz-Verkehr dient, als auch über die Grafhornstraße aus der Ortschaft Immensen erreichbar. Die ländlichen Wege bieten dem Radverkehr grundsätzlich einen guten Fahrkomfort und sind bereits im Bestand als Freizeitrouten Bestandteil des Radwegenetzes. Gleichzeitig dienen die Wirtschaftswege vorrangig dem landund forstwirtschaftlichen Verkehr, sodass es vor allem während der Erntezeiten punktuell zu Konflikten kommen kann. Die empfohlenen

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Ausgabe 2006

Ausweichstellen können diese Konflikte entschärfen und ein sicheres Begegnen von Radfahrenden und landwirtschaftlichen Fahrzeugen ermöglichen.

Maßnahmen zur Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme Sollen Wirtschaftswege verstärkt durch den Radverkehr mitgenutzt werden, setzt dies das Verständnis der Landwirte voraus, die die Radfahrenden auf ihren Wegen dulden. Neben der Anlage von Ausweichstellen kann ein verträgliches Miteinander auf den ländlichen Wegen auch durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden. Eine kostengünstige und unbürokratische Lösung sind einfache Fahrbahnmarkierungen zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme (Abb. 17).



Abb. 17 Beispiel Fahrbahnmarkierung "Rücksicht macht Wege breit"

Wegweisung

Die NAKUBI ist Teil der Fahrradwegweisung der Region Hannover, ergänzend bieten eigene Hinweisschilder des NaturFreunde e.V. Radfahrenden und Zufußgehenden eine gute Orientierung (Abb. 18).





Abb. 18 Vorhandene Wegweisung

Die vorhandenen Wegweiser sind zum Teil ausgeblichen oder werden von Einbauten verdeckt, sodass hier eine Überprüfung und ggf. ein Austausch

der Schilder erfolgen sollte. Perspektivisch ist auch eine Vereinheitlichung der Wegweisungssysteme sinnvoll.

4.2 Ansätze eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements

Fahrradabstellanlagen

Wesentlicher Bestandteil einer guten Radverkehrsinfrastruktur sind sichere und geschützte Fahrradabstellanlagen. Die vorhandenen Vorderradhalter an der NAKUBI sollten im Zuge der Erweiterung ausgetauscht und entsprechend den Anforderungen an moderne Fahrradabstellanlagen ausgestaltet werden. Hierzu sollten Fahrradbügel in ausreichender Anzahl (etwa 20 Bügel, vgl. Kapitel 3.2) hergestellt werden und mit einem Witterungsschutz versehen werden (Abb. 19).



Abb. 19 Beispiel Fahrradabstellanlage

Für eine besondere Förderung des Radverkehrs können ergänzende Angebote wie eine Servicestation oder Lademöglichkeiten für Pedelecs eingerichtet werden. Self-Service-Spots bieten Radfahrenden eine fest installierte, für alle Ventile nutzbare Luftpumpe und gängiges Werkzeug, mit dem kleinere Reparaturen selbst durchgeführt werden können (Abb. 20).







Abb. 20 Service-Elemente für den Radverkehr

E-Shuttleservice zum Bahnhof

Zur Förderung der Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kann ein Baustein des Mobilitätsmanagements ein Shuttleservice sein, der die Gäste vom bzw. zum Bahnhof bringt und abholt oder den Gepäcktransport für Schulklassen übernimmt. Idealerweise könnte hierbei ein elektrisch betriebener Kleinbus zum Einsatz kommen, der lokal emissionsfrei fährt. An der NAKUBI wäre dann eine entsprechende Ladeinfrastruktur vorzusehen. Sofern die Übernachtungsgäste zu Fuß anreisen und nur Handgepäck zu transportieren wäre, könnten auch Lastenräder den Transport der Gepäckstücke übernehmen (allerdings wären dann mehrere Fahrten erforderlich).

Im Oktober 2023 ist außerdem die Ausweitung des On-Demand-Angebotes "sprinti" auf das Lehrter Stadtgebiet geplant. Dieses soll als Ergänzung zum konventionellen ÖPNV die Flächenerschließung in der Region Hannover übernehmen. Während der Bedienzeiten von

- Montag bis Donnerstag, 05:30 Uhr bis 01:00 Uhr des Folgetags
- Freitag, 05:30 Uhr bis 04:00 Uhr des Folgetags
- Samstag, 07:00 Uhr bis 04:00 Uhr des Folgetags und
- Sonntag, 08:00 Uhr bis 01:00 Uhr des Folgetags

können Fahrten mit dem Sprinti über eine App angefragt werden. Anschließend kann ein passendes Mobilitätsangebot ausgewählt werden, das die Fahrgäste an einer virtuellen Haltestelle (max. 150 m von der angefragten Adresse entfernt) zur vereinbarten Uhrzeit abholt und an das gewünscht Ziel innerhalb des Lehrter Stadtgebiets bringt.

Kommunikation- und Information

Mit einer frühzeitigen Information über die Anreisemodalitäten und zusätzliche Angebote kann die Verkehrsmittelwahl der Gäste beeinflusst werden. So könnte auf der Website der NAKUBI sowie im Buchungsprozess auf die Anreisemöglichkeit mit dem ÖPNV, den Sprinti oder das Angebot eines Gepäcktransportes bzw. die vorhandenen Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder hingewiesen werden. Eine nachhaltige Anreise mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds kann bspw. durch einen "Umweltrabatt" bei der Buchung oder Verzehrgutscheine gefördert werden.

5 Fazit und Empfehlungen

Das Gästehaus der natur- und kulturhistorischen Bildungsstätte (NAKUBI), das vor allem von Schulklassen genutzt wird, soll im Rahmen eines Neubaus des Gebäudes um 10 Betten aufgestockt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Klassen gebündelt mit (Klein-)Bussen anreisen, sodass nur von wenigen zusätzlichen Fahrten am An- und Abreisetag auszugehen ist.

Die NAKUBI ist im Bestand nur über ländliche Wege zu erreichen. Eine Erschließung über die Straße Zum Grafhorn wird jedoch grundsätzlich als vertretbar angesehen. Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts wird die Herstellung mehrerer Ausweichstellen empfohlen, die eine Begegnung zweier Fahrzeuge ermöglichen und auch Radfahrenden im Begegnungsfall mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu Gute kommen.

Da der Einmündungsbereich auf die Landesstraße (L 412) in einem kurvigen Bereich liegt, werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit flankierende Maßnahmen empfohlen. Bereits heute ist auf Höhe der Einmündung ein Überholverbot und die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h angeordnet. Zusätzlich ist die Einrichtung einer wegweisenden Beschilderung sinnvoll, die neben der wegweisenden Funktion eine erhöhte Aufmerksamkeit auf den Einmündungsbereich lenkt.

Zur Minimierung der Anreiseverkehre und Förderung einer nachhaltigen Mobilität sollten an der NAKUBI hochwertige Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden. Auch eine Ausstattung mit zusätzlichen Serviceangeboten oder Lademöglichkeiten ist sinnvoll. Aufgrund der eingeschränkten ÖPNV-Anbindung wird zudem die Einrichtung eines Shuttleservices bzw. Gepäcktransportes zum Bahnhof empfohlen.