

Dokumentation

Planungsspaziergang Nahmobilitätskonzept Lehrte

Ort: Hämelerwald Lehrte
Datum: 29. Oktober 2025
Uhrzeit: 17.00 – 19.00 Uhr

Begrüßung

Conrad Vinken (Vertreter des Fachdiensts Straßen und Verkehr der Stadt Lehrte) und Wiebke Schepelmann (Vertreterin des Fachdiensts Straßen und Verkehr der Stadt Lehrte) begrüßen die ca. 15 Teilnehmenden und danken dem Mobilnetzwerk Hannover für die Förderung des Nahmobilitätskonzeptes. Daraufhin stellt Jelena Bücker (Planersocietät) das Projektteam sowie den Ablauf des Planungsspaziergangs kurz vor. Sie erklärt die Vorgehensweise des Nahmobilitätskonzeptes und weist auf die Ideenwerkstatt Mitte Januar (Mittwoch, den 14.01.2026) hin.

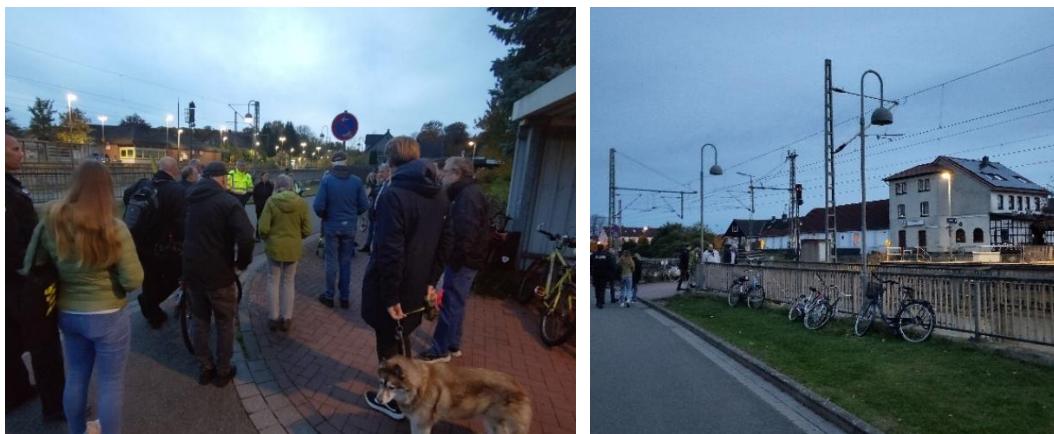
Spaziergang

Startpunkt: Bahnhof

Der Planungsspaziergang startet auf der Nordseite des Bahnhofs (Parkplatz Brückendamm). Dabei werden die folgenden Hinweise angesprochen:

- Eine teilnehmende Person weist darauf hin, dass die Errichtung eines Fahrradkäfigs auf der Nordseite des Bahnhofs (Parkplatz Brückendamm) aufgrund der steigenden Nachfrage von gesicherten Abstellanlagen notwendig ist. Von Seiten der Verwaltung kommt der Hinweis, dass ein solcher Fahrradkäfig bereits in Planung ist, die Umsetzung ist für kommendes Jahr anvisiert.
- Die Teilnehmenden stellen fest, dass die Beleuchtung am Bahnhof unzureichend ist, insbesondere bei den Treppen, die zur Unterführung führen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Beleuchtung in der Unterführung angepasst werden sollte, da es bereits am Nachmittag vor Sonnenuntergang zu schlechten Sichtverhältnissen kommt. Zudem wird festgestellt, dass mehrere Straßenlaternen auf der Nordseite des Bahnhofs, aber auch einige auf der Südseite, nicht funktionieren, bzw. ohne Lampe sind (siehe Abbildung 1).
- Die Teilnehmenden bemängeln die Situation in der Unterführung: Hier sei die Kollisionsgefahr zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen, die von den Treppen der Bahngleise kommen, aufgrund schlechter Einsehbarkeit sehr hoch. Die Teilnehmenden schlagen unter anderem eine deutlich markierte Teilung der Fläche in Fuß- und Radverkehr oder die Anbringung von Spiegeln vor. Gleichzeitig wird grundlegend mehr Rücksichtnahme und Sensibilisierung für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden gewünscht.
- **Hinweis:** *Die Bahnhofsunterführung (Bauwerk) liegt im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO, für die Wegoberfläche ist die Stadt Lehrte zuständig. Die Stadt Lehrte kann die Unterführung nur in Rücksprache mit der DB umgestalten.*

Abbildung 1: Startpunkt am Bahnhof (links) und Straßenlaternen am Eingang zum Bahnhof Seite Brückendamm (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 1: Wohngebiet Heckenweg/Bürgerstr.

Die Teilnehmenden gehen durch die Unterführung am Bahnhof, kurz entlang der Hubertusstraße und biegen dann in Im Felsengrund ein. Auf dem Weg dorthin und am Sammelpunkt berichten die Teilnehmenden Folgendes:

- Die Wahrnehmung der Tempo-30-Zone unterscheidet sich zwischen den Teilnehmenden: Während einige die gemeinsam genutzte Straßenfläche Im Felsengrund als Chance sehen, dass alle Verkehrsteilnehmenden sich langsam bewegen und mehr Rücksicht aufeinander nehmen, argumentieren andere Teilnehmende, dass insbesondere im Arbeitsverkehr morgens Geschwindigkeitsvorgaben wenig eingehalten werden und es zu Konfliktsituationen kommt.
- Mehrere Teilnehmende wünschen sich, dass die Tempo-30-Zone im gesamten Wohngebiet deutlicher gekennzeichnet wird, insbesondere dort, wo die Einfahrt ins Quartier beginnt.
- Die Teilnehmenden stellen fest, dass der Straßenraum in diesem Gebiet vor allem durch den ruhenden Verkehr gekennzeichnet ist, wodurch es zu Sicht einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr kommt.
- Es wird zudem über Radwege gesprochen, die durch den nahegelegenen Wald führen. Manche Teilnehmende wünschen sich eine bessere Befestigung der dortigen Radwege. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es sich bei dem Wald um ein Naturschutzgebiet handelt und daher eine bessere Befestigung der Wege voraussichtlich nicht möglich ist.

Station 2: Elternhaltestelle zu Beginn der Falkenberger Str.

Die Teilnehmenden laufen entlang der Bürgerstraße und überqueren die Hildesheimer Straße auf Höhe der Falkenberger Straße. Auf dem Weg dorthin und am Sammelpunkt der Elternhaltestelle berichten die Teilnehmenden Folgendes:

- Auf dem Weg dorthin wird von den Teilnehmenden angemerkt, dass von der Bürgerstraße aus kommend, eine Querungsmöglichkeit über die Hildesheimer Straße in den Görlitzer Weg fehlt. Erst auf Höhe der Falkenberger Straße befindet sich eine Ampel zum Queren. Kinder, die zur Grundschule gehen, würden oft nicht den Umweg zur Ampel nehmen, sondern bereits an dieser Stelle, ohne sichere Querung, die Straße überqueren. Zudem wird darauf hingewiesen, dass seit Entfernung der Umlaufsperre, welche durch einen Poller ersetzt wurde, insbesondere Kinder mit Rollern oder Fahrrädern ungebremst auf den Gehweg der Hildesheimer Straße fahren. Der Übergang vom Gehweg auf die Straße ist durch Borde gekennzeichnet.
- Die Teilnehmenden nehmen die Elternhaltestelle überwiegend positiv wahr, da Kinder dadurch auf den letzten Metern selbstständig zur Schule gelangen. Sie finden jedoch, dass den Autofahrenden bei Einfahrt in die Falkenberger Straße mit Hilfe von Piktogrammen o. ä. noch deutlicher gemacht werden müsste, dass Kinder in diesem Bereich verkehren.
- Die Teilnehmenden diskutieren, wie man Eltern mehr dazu motivieren könnte, die Elternhaltestelle tatsächlich zu nutzen.
- **Hinweis:** *Die Elternhaltestelle wurde zum Schuljahresstart im September 2025 eingeführt. Die Stadt Lehrte steht im stetigen Austausch mit der Grundschule und untersucht mit welchen Maßnahmen das Angebot der Elternhaltestelle attraktiver gestaltet und die Nutzung erhöht werden kann. Grundsätzlich ist mit einem gewissen Zeitraum zu rechnen bis Gewöhnungseffekte eintreten.*

Kurz darauf erfolgt ein Zwischenstopp am Fußgängerüberweg auf Höhe der Straße Am Hainwald, die zur Schule führt (siehe Abbildung 2). Dabei werden folgende Hinweise festgehalten:

- Grundlegend wird der Fußgängerüberweg als wichtig für das sichere Queren zur Grundschule und Kita empfunden. Der geradlinige verlaufende und breite Straßenraum der Falkenberger Straße verleitet Autofahrende zum schnellen Fahren.
- Die Beleuchtung des Fußgängerüberweges wird auf der östlichen Seite durch einen Baum eingeschränkt.
- Als Alternative zur Elternhaltestelle nutzen einige Eltern den Parkplatz des Supermarkts EDEKA, wodurch die Kinder durch die Schulgasse zum Fußgängerüberweg gelangen.
- Zur Entschärfung des Hol- und Bringverkehrs in der Straße Am Hainwald werden aktuell Senkrechtsparkstände in Längsparkstände umgebaut. Einige Teilnehmende äußern Bedenken zur Reduktion der Parkplätze und die Auswirkung auf Anwohnende.

Abbildung 2: Sammelpunkt an der Elternhaltestelle auf der Falkenberger Str. (links) und beim Fußgängerüberweg (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 3: Niedersachsenstraße Höhe Hasenwinkel

Die Teilnehmenden laufen entlang der Falkenberger Straße und überqueren diese auf Höhe der Hirschberger Straße. Daraufhin gelangen sie über die Bernsteinstraße zum Knotenpunkt an der Landesstraße (Hildesheimer Straße/Niedersachsenstraße). An der Kreuzung sammeln sich die Teilnehmenden für einen weiteren Zwischenstopp und merken folgende Aspekte zum zuvor passierten Wohngebiet und der Kreuzung an:

- In der Bernsteinstraße weisen Teilnehmende, stellvertretend für die Situation im gesamten Wohngebiet, darauf hin, dass durch den ruhenden Verkehr auf beiden Straßenseiten Sichtbeziehungen eingeschränkt werden. Teilnehmende fordern klar gekennzeichnete Parkbereiche, die idealerweise alternierend vorkommen, um Sichtbeziehungen zu verbessern und Konflikte mit dem Radverkehr zu verringern.
- Entlang der Falkenberger Straße kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr, da Autofahrende häufig die Vorfahrtsregeln missachten und mit erhöhter Geschwindigkeit auf die Kreuzungsbereiche zufahren. Piktogramme oder ähnliche Markierungen werden gefordert, um an die geltende Tempo-30-Zone zu erinnern.
- Am Beispiel der Einfahrt in die Bernsteinstraße von der Kreuzung (Hildesheimer Straße/Niedersachsenstraße) kommend, weisen die Teilnehmenden auf die schlechte Sichtbarkeit des Tempo-30-Zonen-Schildes hin, welches durch Grünschnitt verdeckt wird.
- An der Kreuzung weisen Teilnehmende auf die geringen Flächen für wartende Fußgänger:innen hin. Durch die weit auf den Gehweg eingesetzte Fußgängerampel bleibt wenig Platz.
- Für den Radverkehr werden Aufstellflächen auf der Straße gefordert, sodass sich Radfahrende deutlich sichtbar vor den Autofahrenden platzieren können.
- Teilweise beschweren sich die Teilnehmenden über die langen Wartzeiten an den Ampeln für Fußgänger:innen.

Die Teilnehmenden queren die Niedersachsenstraße und gehen durch die Unterführung bis zum Meisenwinkel. Zu der Unterführung haben die Teilnehmenden folgende Anmerkungen:

- Die gemeinsame Nutzung des Weges für den Fuß- und Radverkehr entlang der Niedersachsenstraße wird als sehr unangenehm empfunden, da der Weg für eine gemeinsame Nutzung recht schmal ist und eine starke Steigung hat. Es wird vorgeschlagen, dass eine Richtung für den Radverkehr und eine für den Fußverkehr genutzt werden könnte.
- Außerdem wird angemerkt, dass die Lärmbelastung in der Unterführung hoch ist, da dort zurzeit Tempo 50 erlaubt ist. Die Verwaltung weist darauf hin, dass die Geschwindigkeit auf 30 km/h in diesen Streckenabschnitt der Landesstraße reduziert werden soll.

Beim Sammelpunkt im Meisenwinkel merken die Teilnehmenden Folgendes an:

- Es wird kritisiert, dass die Einsehbarkeit der Niedersachsenstraße, vom Meisenwinkel kommend, sehr schlecht sei; insbesondere Radfahrende seien gefährdet, weil Autofahrende aus dem Meisenwinkel kommend meistens nur nach rechts schauen würden und dadurch Radfahrende übersehen, die auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg aus Norden kommen.
- Entlang der Niedersachsenstraße weisen Radfahrende allgemein auf Konfliktsituationen mit Autofahrenden bei den Einmündungen aus den Nebenstraßen hin. Es wird gefordert die Markierungen bei den Straßenquerungen deutlicher hervorzuheben oder mit Piktogrammen zu arbeiten, die Autofahrende auf den querenden Radverkehr hinweisen.
- Grundlegend bestätigen die Teilnehmenden, dass die räumliche Trennung durch die Niedersachsenstraße deutlich als solche empfunden wird. Der Abstand zwischen den zwei sicheren Querungsmöglichkeiten (Knotenpunkt Hildesheimer Straße/Niedersachsenstraße und Niedersachsenstraße/Fortunastraße) wird als zu weit eingeschätzt. Daher fordern die Teilnehmenden eine weitere sichere Querungsmöglichkeit auf Höhe des Starenwegs.
- Eine teilnehmende Person merkt an, dass einmal eine Radverbindung vom Meisenwinkel, (die Unterführung umgehend) zur Nordseite des Bahnhofs geplant war, diese konnte jedoch aufgrund von unzureichender Breite nicht umgesetzt werden. Der Zwischenwegweiser für Radfahrende, der immer noch an der Ecke Meisenwinkel/Niedersachsenstraße angebracht ist, müsse daher entfernt bzw. korrigiert werden (siehe Abbildung 3).
- **Hinweis:** Die Landesstraße liegt in der Baulast des Landes, weshalb die Stadt Lehrte in diesem Bereich nur beschränkte Einflussmöglichkeiten besitzt.

Abbildung 3: Querung der Dessauer Straße am Knotenpunkt (links) und Zwischenwegweiser Ecke Meisenweg/Niedersachsenstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät

Station 4: Oberschule/ Sportgelände/ Spielplatz

Die Teilnehmenden gehen entlang des Meisenwinkels und gelangen über die Steinfurtriede, den Mardersteg und den Habichthorst zum Sammelpunkt an der Oberschule. Auf dem Weg dorthin und am Sammelpunkt berichten die Teilnehmenden Folgendes:

- Insbesondere im Meisenwinkel wird angemerkt, dass hier ein Grünschnitt erfolgen muss, damit mehr Platz auf den Gehwegen ist.
- Beim Begehen der Straßen Mardersteg und Habichthorst wird auf den schlechten Zustand der Straße hingewiesen (Schlaglöcher, nicht vorhandene Gehwege).
- Die Erreichbarkeit des Nahversorgungszentrums in der Fotunastraße wird für den Fuß- und Radverkehr als ausreichend eingeschätzt.

Weitere Anmerkungen zu Standorten außerhalb des Planungsspaziergangs

- Teilnehmende weisen auf den schlechten Zustand der Straße Brückendamm hin (Schlaglöcher etc.) und fordern eine Ausbesserung der Straßenoberfläche. Zudem sei die Einmündung Ambosteler Weg/Brückendamm schlecht einsehbar.
- Im Bereich der Hildesheimer Straße auf Höhe des Seniorenheims, auf der gegenüberliegenden Seite, kommt es häufig zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr aufgrund der geringen Breite des gemeinsam genutzten Weges im Haltestellenbereich.

Insbesondere im weiteren Verlauf im Bereich der Sparkasse und Apotheke erschwert die schmale Gehwegbreite das Passieren zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

- Im Planungsspaziergang wurde das Gebiet Hämelerwald Süd nicht begangen. Teilnehmende weisen auf die Wichtigkeit hin das Gebiet bei der Bestandsanalyse und den Maßnahmen zu berücksichtigen aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte. Insbesondere im Hinblick auf die herausfordernde Situation des ruhenden Verkehrs, teilweise schlechte Einsehbarkeit in Kreuzungsbereichen und den mangelnden Ausbau von Gehwegen soll das Gebiet betrachtet werden. Einer der Teilnehmenden vermerkt, dass sich im Brassenwinkel keine Fußwege befinden und die Straße schlecht einzusehen sei. Es sei zudem nicht ausreichend Platz für den Rad- und Fußverkehr.
- Mehrfach weisen Teilnehmende auf die Notwendigkeit von Grünschnitt, insbesondere entlang von schmalen gemeinsam geführten Geh- und Radwegen hin, um die Einsehbarkeit zu verbessern und Überholvorgänge zu erleichtern (z. B. entlang der Niedersachsenstraße, Hildesheimer Straße).
- Die Beleuchtung im Heidegrund wird als unzureichend angemerkt. Eine Straßenlaterne an der Kreuzung Küstriner Weg/Falkenberger Straße funktioniert nicht.
- Bei der Lichtsignalanlage auf Höhe der Falkenberger Straße ist die Markierung abgetragen und der Bordstein lediglich auf einer Seite auf Nullniveau abgesenkt.
- Beim Alten Kirchweg gibt es auf einem kurzen Abschnitt zwischen Habichthorst und Riedwinkel keinen ausgebauten Gehweg und keine Beleuchtung. Die Straße wird zudem als schmal empfunden.

Dank und Verabschiedung

Abschließend bedanken sich Wiebke Schepelmann, Conrad Vinken und Jelena Bücker bei den Teilnehmenden und weisen auf die kommende Ideenwerkstatt am 14. Januar 2026 hin. Die Dokumentation des Planungsspaziergangs wird im Nachgang der Stadt Lehrte zur Verfügung gestellt. Die Erkenntnisse aus dem Planungsspaziergang werden mit in die Bestandsanalyse einfließen, an die sich die Entwicklung der Maßnahmen anschließt.