Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Lehrte

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Lehrte

- Entwurf -

Stand 10.02.2020

AUFTRAGGEBER: **STADT LEHRTE,**
RATHAUSPLATZ 1
31275 LEHRTE

AUFTRAGNEHMER: **PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH**
VORDERE SCHÖNEWORTH 18, 30167 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/38 39 450
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE

BEARBEITUNG: **DIPL.-ING. H. MAZUR**
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN
C. WILMERS, M.SC.

GRAFIK: **DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN**
G. HERNER
R. WEBER

HANNOVER, 10. FEBRUAR 2020

INHALTSVERZEICHNIS:

1 Ausgangslage 1

2 Aufgaben und Vorgehen 2

3 Heutige Situation 4
3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur 4
3.2 Verkehrssituation Kfz-Verkehr 6
3.3 Lärmbelastung im Verkehrsnetz 14
3.4 Fußverkehr / Barrierefreiheit 15
3.5 Radverkehr 16
3.6 Bus und Bahnen 20
3.7 Ruhender Verkehr 22
3.8 Wegweisung 24
3.9 Zusammenfassende Bewertung 25
3.9.1 Konflikte in den einzelnen Ortsteilen und der Kernstadt 26
3.9.2 Konflikte/Mängel für oder durch Verkehrsarten 28

4 „Stadt im Wandel“ / Prognose 2040 30
4.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung 30
4.2 Szenarien zukünftiger Entwicklung 33
4.3 Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung 35

5 Ziele 37
5.1 Allgemeine Ziele des VEP 37
5.2 Handlungsfelder für Lehrte 38

6 Maßnahmenempfehlungen 46
6.1 Stadt der kurzen Wege – verkehrssparende Siedlungsentwicklung 46
6.2 Fußverkehr / Barrierefreiheit 48
6.3 Radverkehr fördern! 51
6.4 Nutzung von Bussen und Bahn fördern 60
6.5 Verkehrssicherheit erhöhen! 64
6.6 Straßennetz optimieren 66
6.7 Stadtverträglichen Straßenumbau fördern! 68
6.8 Stadtverträglicher ruhender Verkehr 72
6.9 Orientierung im Verkehr verbessern! 73
6.10 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen! 74
6.11 Öffentlichkeit herstellen! 75

7 Schlüsselmaßnahmen....76

8 Fazit / Weiteres Vorgehen....79

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte....3
Abb. 3.1: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Lehrte....5
Abb. 3.2: Quellen und Ziele der Stadt Lehrte und ihrer Ortsteile....6
Abb. 3.3: Kfz- und Schwerverkehrsmengen Gesamtgebiet Lehrte....7
Abb. 3.4: Kfz- und Schwerverkehrsmengen Ausschnitt Lehrte....8
Abb. 3.5: Stauaufkommen auf der BAB 2, Fahrtrichtung Dortmund....13
Abb. 3.6: Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, Lnight) LAP 3. Stufe....14
Abb. 3.7: Radverkehrsmengen in Lehrte Stadt und Ahlten....17
Abb. 3.8: Radverkehrsmengen in Aligse, Röddensen, Steinwedel und Immensen....17
Abb. 3.9: Radverkehrsmengen in Arpke, Hämelerwald und Sievershausen....18
Abb. 3.11: SPNV und Busliniennetz....20
Abb. 3.12: Parkraumuntersuchung – spitzenstündliche Auslastung werktags....24
Abb. 3.13: Verträglichkeit von Verkehrsmengen in Abh. der Straßenraumnutzung....25
Abb. 4.1: Städtebauliche Entwicklung....32
Abb. 4.2: Modal Split in Stadt und Region Hannover....33
Abb. 5.1: Maßnahmenkonzept Lehrte (Kernstadt) des LAP....45
Abb. 6.1: Wohnungsnah ebenerdigen Zugriff auf das Fahrrad ermöglichen....47
Abb. 6.2 Barrierefreiheit zum Vorteil Aller....49
Abb. 6.3: Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung....50
Abb. 6.4: „Besitzbare“ Stadt! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)....50
Abb. 6.5: Hauptfußwegnetz Lehrte....51
Abb. 6.6: Das Vorrangnetz und Umsetzungspriorität der Region Hannover....52
Abb. 6.7: Radverkehrsnetz - Entwurf....54
Abb. 6.8: Untersuchungsbedarf: Alternative Verläufe Radschnellweg Hannover – Lehrte....55
Abb. 6.9: Anforderungen Leitbild Radverkehr....57
Abb. 6.10: Maßnahmenvorschlag Fahrradstraße über Südring und Feldstraße....58
Abb. 6.11: Maßnahmenvorschlag Radverkehr Feldstraße....58
Abb. 6.12: Maßnahmenvorschlag Ahltener Straße....59
Abb. 6.13: Mögliche Querungen der Bahnstrecke für den Rad- und Fußverkehr....62
Abb. 6.14: Konzept zur Umgestaltung des Bahnhofsseite West....63
Abb. 6.15: Beispielhafter Entwurf des Knotenpunkts Lehrter Straße / Bauernstraße / Lüneburger Straße....67

Abb. 6.16: Maßnahmenvorschläge B 443 / K 139 / K 135 68
Abb. 6.17: Konzeptvariante 1 Umgestaltung der B 443 (Trogstrecke) 69
Abb. 6.18: Konzeptvariante 2 Umgestaltung der B 443 (Trogstrecke) 70
Abb. 6.19: Linksseitige Verbreiterung des vorhandenen Seitenraums um bis zu 2 m 70
Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Lehrte (Auswahl) 77

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 3.1: Untersuchung ausgewählter belasteter Straßen und OD 10
Tab. 4.1: Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen 31
Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen VEP der Stadt Lehrte 78
Tab. 8.1: Annahme zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei konsequenter Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen 79

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
AS	Anschlussstelle
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
RROP	Regionaler Raumordnungsplan des Landes Niedersachsen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	Sport Utility Vehicle (Geländelimousine)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Ausgangslage

Der Rat der Stadt Lehrte hat im Jahr 2016 beschlossen, den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) fortzuschreiben bzw. neu aufstellen zu lassen. Der Verkehrsentwicklungsplan soll nicht zuletzt aufgrund der Entwicklungen der letzten Jahre in Lehrte und den angrenzenden Kommunen in der Region Hannover Weichen für eine verträgliche Verkehrsentwicklung stellen.

Die Aufgaben des VEPs sind im Baugesetzbuch definiert. Als verwaltungsverbindlicher Rahmen soll er die städtebauliche Entwicklung begleiten und die verkehrlichen Gegebenheiten sowie die Stellung der einzelnen Verkehrsarten zueinander darstellen und ordnen.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen möglichen Entwicklung sollen Szenarien der Verkehrsmittelentwicklung und ihrer Auswirkungen auf das örtliche Straßennetz ebenso bewertet werden, wie die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Entwicklungen auf das Stadtgebiet.

ENTWURF

2 Aufgaben und Vorgehen

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der Sicherung, der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt Lehrte als Mittelzentrum und als bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort.

Ausgehend von einer umfangreichen Analyse der aktuellen Mobilität in Lehrte wird eine Vision für ein „Lehrte 2030 / 40“ mit darauf abgestimmten Handlungsfeldern entwickelt und der Rahmen für die Handlungserfordernisse und der daraus folgenden Maßnahmen gesetzt (vgl. Abb. 2.1).

Der Verkehrsentwicklungsplan nimmt auf alle Verkehrsarten und auf besonders schützenswerte bzw. wichtige Verkehrsräume direkten Bezug und stellt verkehrliche Potenziale auch in Abwägung der Verkehrsarten und der Nutzung der Verkehrsmittel zueinander dar.

Die Bearbeitung des VEPs ist mit einer intensiven Abstimmung mit Politik und Bürgern durchgeführt worden. Eine Lenkungsgruppe aus Verwaltungsfachleuten steuert die Inhalte, die in einem ISEK Arbeitskreises und durch intensive Diskussionen mit den Ortsräten und weiteren Fachgremien ergänzt wurde. Ein ISEK ist ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept, welches im Jahr 2015 für die Stadt Lehrte erarbeitet wurde. Die Inhalte wurden intern mit Fachbereichen der Stadtverwaltung sowie den Ratsfraktionen diskutiert[1]. Die Termine des ISEK Arbeitskreises im Rahmen des VEP fanden im März und Mai 2018 sowie im Mai 2019 statt. Die Ergebnisse spiegeln die zu erwartende, öffentliche Diskussion wieder. Vorschläge bzw. Wünsche und Anforderungen von den Ortsräten und den Fachausschüssen werden im VEP miteinbezogen.

Zudem fließen in den Bericht auch die Analysen und Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan[2] ein, der für den VEP in Bezug auf Lärmbelastung im erweiterten Straßennetz besonders bewertet wurde.

[1] Integriertes Stadtentwicklungskonzept Lehrte, SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Dortmund 2015.

[2] PGT, Lärmaktionsplanung 3. Stufe Stadt Lehrte, Hannover 2019.

ENTWURF

Mit dem vorliegenden Bericht wird die politische und öffentliche Beratung fortgesetzt.

Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte

ENTWURF

3 Heutige Situation

Die heutige Situation innerhalb des Stadtgebietes wurde durch umfangreiche Befahrungen mit Rad und Kfz, Begehungen insbesondere im Bereich der Kernstadt sowie einer videogestützten Verkehrszählung für den Rad- und Kfz-Verkehr untersucht.

3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur

Die Stadt Lehrte ist als – östlich im Ballungsraum der Landeshauptstadt Hannover gelegenes – Mittelzentrum mit etwa 44.500 Einwohnern eine der großen Städte in der Region Hannover. Die Stadt besteht aus 10 Ortsteilen. Die Hälfte der Einwohner wohnt in der Kernstadt Lehrte (vgl. auch Abb. 3.2).

Die Stadt Lehrte ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar:

- Lehrte ist an die Landeshauptstadt Hannover angebunden, als Teil der vorgesehenen Radschnellwegroute Lehrte. Zudem wird Lehrte mit den Nachbarorten über regionale, überwiegend selbstständig geführte Routen verbunden.
- Fünf Ortsteile sind durch S-Bahn bzw. Regionalzüge an das Schienennetz entlang der DB Fernstrecke Hannover – Berlin und der Strecken Hannover – Braunschweig bzw. Hildesheim und mit der Kernstadt verbunden.
- Die BAB 2 und die BAB 7 sowie die B 443 bilden das Netz der übergeordneten Straßen. Die Ortsteile sind zudem über verschiedene Landes- und Kreisstraßen erschlossen (z.B. L 385, L 412, K 122) (vgl. Abb. 3.1).

ENTWURF

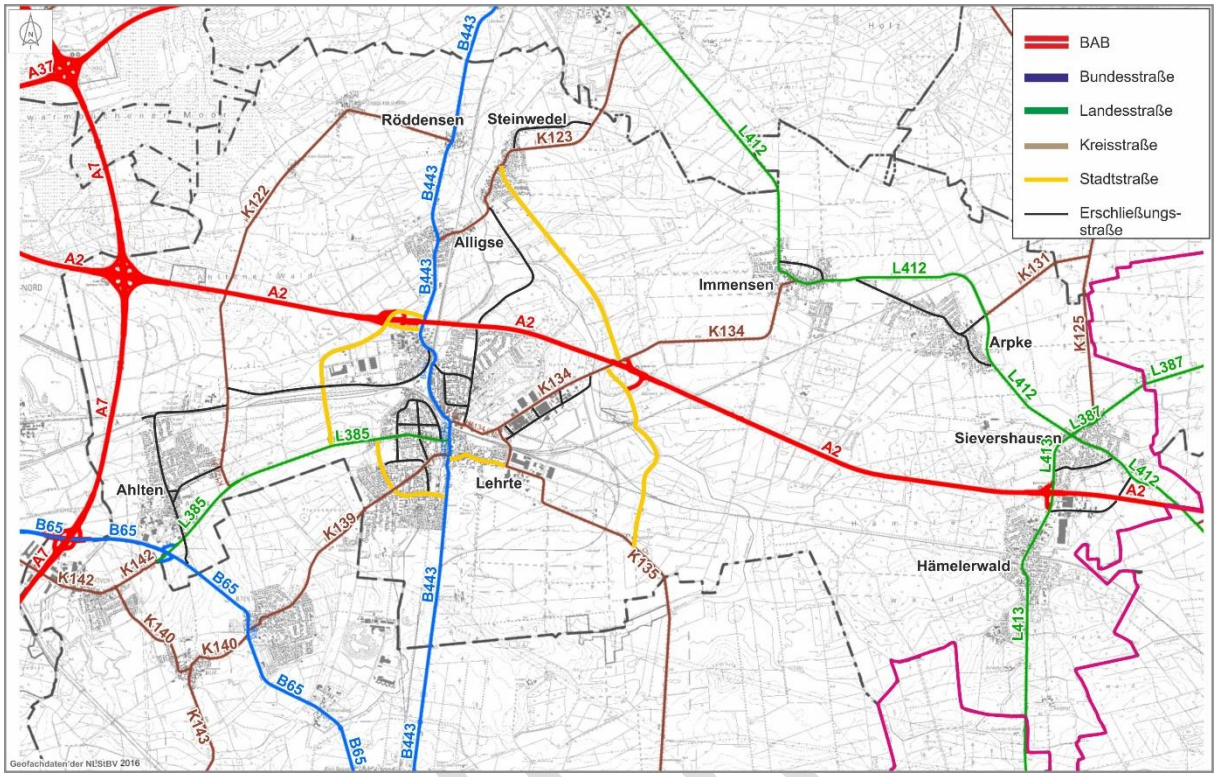


Abb. 3.1: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Lehrte

Rund 6.300 der insgesamt 12.600 Auspendler arbeiten in Hannover. Etwa 8.500 Arbeitnehmer pendeln nach Lehrte, davon kommt der größte Anteil aus Hannover (Stand 30.06.2016).

Wie schon im ISEK festgestellt, übernimmt die Kernstadt die zentrale Versorgungsfunktion mit ihren „mehreren Zentren“. Die eigenständigen Ortsteile „mit häufig erhaltenswerten Dorfcharakter“ weisen eine teilweise eingeschränkte Versorgung auf. Der Ortsteil Hämelerwald ist vergleichsweise gut ausgestattet. Weiterführende Schulen befinden sich in der Kernstadt und in Hämelerwald, die Versorgung mit Grundschulen ist in den meisten Ortsteilen gesichert[3].

Die stark industrielle Prägung der Kernstadt ist durch „Verkehrsschneisen und teilweise heterogene Siedlungsstruktur“ erkennbar, die auch heute noch für einen Großteil der verkehrlichen Probleme verantwortlich ist. Auch

[3] Integriertes Stadtentwicklungskonzept Lehrte, SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Dortmund 2015

in den Ortsteilen ist die Trennwirkung der Autobahn und Eisenbahn spürbar[4].

Eine Übersicht über die Lage wichtiger Quellen und Ziele und der Gewerbegebiete sind der Abbildung 3.2 zu entnehmen.

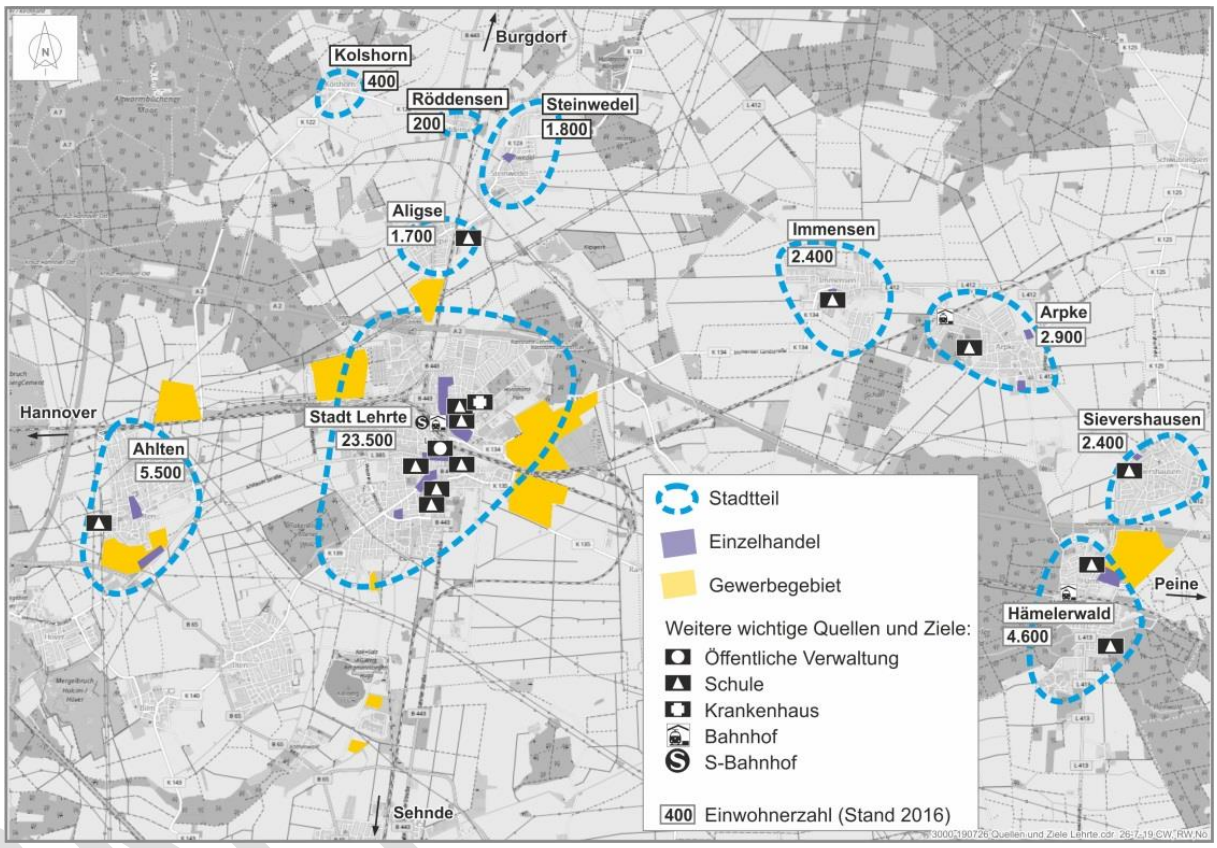


Abb. 3.2: Quellen und Ziele der Stadt Lehrte und ihrer Ortsteile

3.2 Verkehrssituation Kfz-Verkehr

Die Verkehre in Lehrte wurden mithilfe umfangreicher Verkehrserhebungen dokumentiert (vgl. Abb. 3.3 und Abb. 3.4). Am Dienstag, den 08.08.2017 sowie Donnerstag, den 10.08.2017 wurde an verschiedenen Stellen im gesamten Stadtgebiet eine umfangreiche Verkehrszählung an 27 Knotenpunkten mittels Videoerfassung durchgeführt und in Bezug auf Rad- und Kfz-Verkehre ausgewertet. Zudem wurden Verkehrserhebungen aus früheren Jahren hinzugezogen.

[4] ebenda

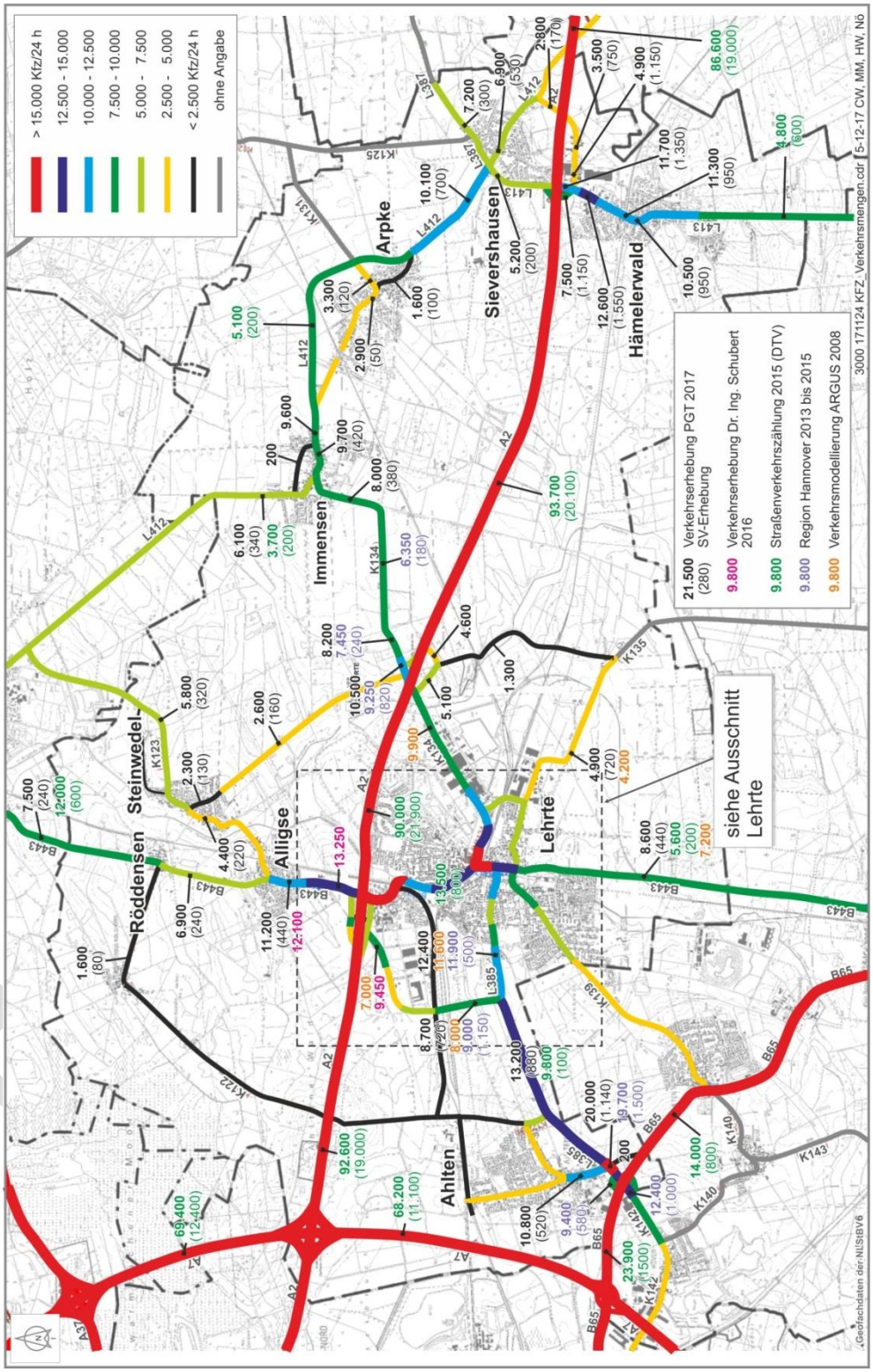


Abb. 3.3: Kfz- und Schwerverkehrsmengen Gesamtgebiet Lehrte

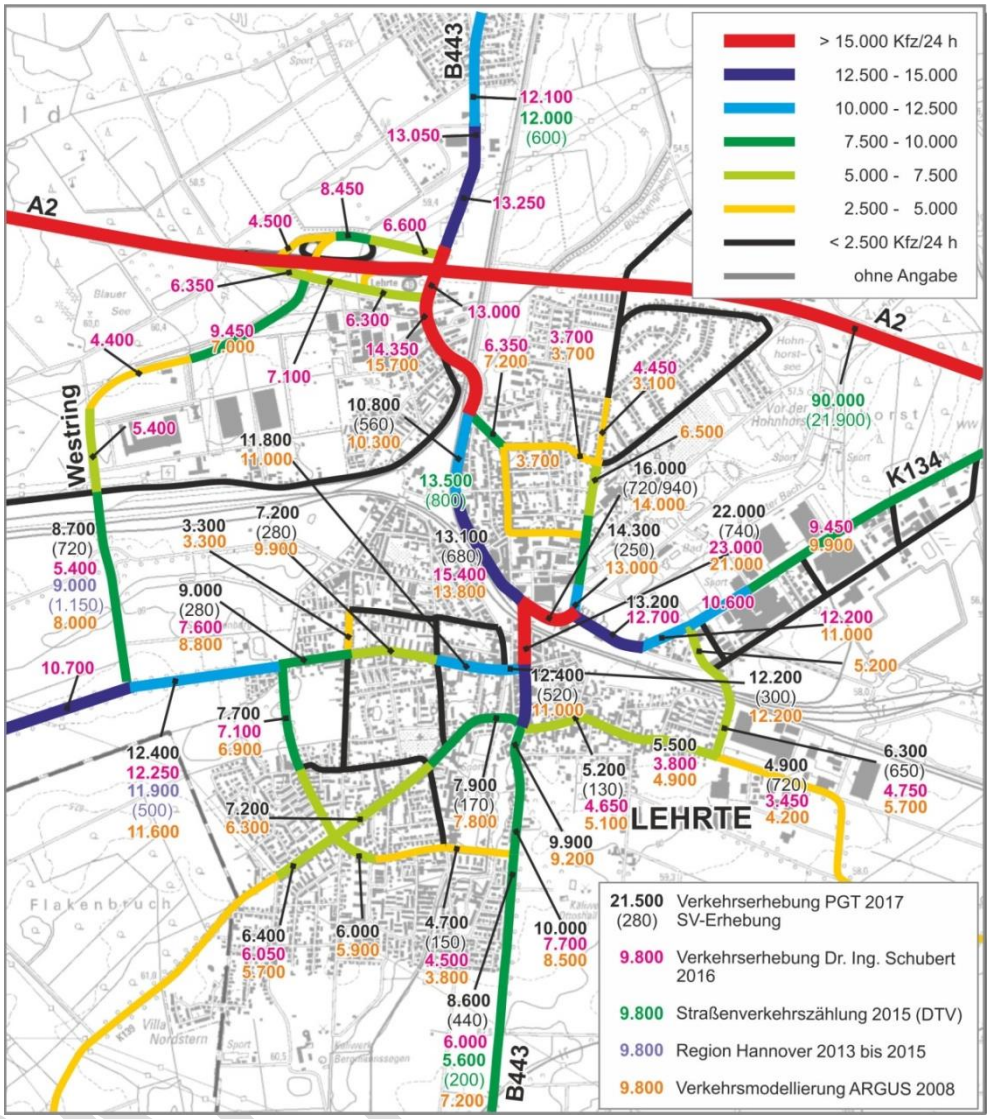


Abb. 3.4: Kfz- und Schwerverkehrsmengen Ausschnitt Lehrte

Kfz-Verkehrsmengen

Die höchsten Verkehrsmengen werden auf der BAB 2 und der BAB 7 erreicht. Diese sind neben den engen, angewohnten, stark befahrenen Straßen auch die Schwerpunkte der Lärmbelastung.

Eine weitere hohe Kfz-Belastung ist insbesondere im Zuge der OD der B 443 im Kernort Lehrte mit bis zu über 20.000 Kfz/24 h festzustellen. Weiter hochbelastete Straßen sind die Ahltener Straße (L 385) im und die OD der L 413 im Hämelerwald.

In allen weiteren Straßen liegen die Verkehrsmengen im Mittel zwischen 6.000 und 10.000 Kfz/24 h.

Im städtischen Netz weisen die B 443 auf zwei Abschnitten im Kernort Lehrte und die L 385 in Ahlten die höchsten Verkehrsmengen auf (> 15.000 Kfz/24 h). Eine Auflistung aufkommensstarker Straßen und der jeweiligen Ortsdurchfahrten (OD) ist der Tab. 3.1 dargestellt. Auch die Radverkehrsmengen sind dokumentiert.

	Abschnitt	Kfz / 24h	Lkw / 24 h	Radvk
Lehrte				
Ahltener Straße	B 443 - Bahnhofstraße	12.200	300	770 / 8h
	Bahnhofstraße - Feldstraße	11.800	k. A.	580 / 13h
	Feldstraße - Köthenwaldstraße	7.200	280	290 / 8h
	Köthenwaldstraße - Westring	9.000	280	< 150 / 8h
	Westring - Westtangente	12.400	500	< 150 / 8h
	Westtangente - Am Rehwinkel	12.700	860	< 150 / 8h
Iltener Straße	B 443 - Alte Bahnhofstraße	7.900	170	260 / 8h
	Alte Bahnhofstraße - Birkenweg	7.900	170	1390 / 13h
	Birkenweg - Blumenstraße	7.200	k. A.	760 / 13h
	Blumenstraße - Südring	7.200	k. A.	300 - 400 / 8h
	Südring - Sauerweg	6.400	k. A.	150 - 300 / 8h
B 443	A 2 - Burgdorfer Straße	15.700	k. A.	k. A.
	Burgdorfer Straße - Grünstraße	10.800	560	150 - 300 / 8h
	Grünstraße - Friedrichstraße	13.100	680	300 - 450 / 8h
	Friedrichstraße - Burgdorfer Straße	13.100	680	k. A.
	Burgdorfer Straße - Germaniastraße	13.100	680	1.560 / 13h
	Germaniastraße - Ahltener Straße	22.000	740	1.050 / 8h
	Ahltener Straße - Iltener Straße	12.400	520	300 - 450 / 8h
	Iltener Straße - Langestraße	9.900	k. A.	150 - 300 / 8h
	Langestraße - Südring	10.000	k. A.	< 150 / 8h
	Südring -	8.600	440	< 150 / 8h
Manskestraße	Germaniastraße - Parkstraße	14.300	250	< 150 / 8h
	Parkstraße - Ringstraße	7.500 - 10.000	k. A.	k. A.
	Ringstraße - Hermann-Löns-Straße	6.500	k. A.	490 / 13h
	Hermann-Löns-Straße - Schützenstraße	3.100	k. A.	150 - 300 / 8h
Mielestraße	Ostring - Miele-Werk	11.000	k. A.	k. A.
	Miele-Werk - Industriestraße	9.900	k. A.	k. A.
Ahlten				
Zum Großen Freien		2.500 - 5.000	k. A.	370 / 13 h
Ahltener Straße	Am Rehwinkel - Hannoversche Straße	13.200	880	120 / 8h
	Hannoversche Straße - B 65 Richtung Hannover	20.000	1.140	150 / 8h
	B 65 Richtung Hannover - B 65 Richtung Sehnde	12.400	1.000	150 / 8h
Aligse				
Dammfeldstraße	A 2 - Peiner Heerstraße	11.200	440	130 / 8h
	Peiner Heerstraße - Celler Straße	7.100	250	110 / 8h
Peiner Heerstraße		4.900	300	170 / 8h

ENTWURF

Röddensen				
Celler Straße	Dammfeldstraße - Kolshorner Straße	6.900-7.500	240	80 / 8h
Steinwedel				
Dorfstraße	Im Stegefeld - Ramhorster Straße	4.400	220	40 / 8h
	Ramhorster Straße - Am Ortfelde	5.800	320	50 / 8h
Ramhorster Straße	Dorfstraße - Heisterweg	2.300	130	130 / 8h
	Heisterweg - Zum Braken	2.100	120	130 / 8h
	Zum Braken - Immenser Landstraße	2.600	160	10 / 8h
Immensen				
Bauernstraße	Lehrter Str. - Eilertweg	9.700	420	140 / 8h
Lehrter Straße		8.000	380	120 / 8h
Arpke				
Hauptstraße		2.900	50	250 / 8h
Arpker Straße	Ziegeleistraße - Abzw. Arpke	9600	k. A.	100 / 8h
	Abzw. Arpke - Schwüblingser Straße	9600	k. A.	k.A.
	Schwüblingser Straße - Sievershausener Straße	k. A.	k. A.	k A.
Schwüblingser Straße		3.300	120	130 / 8h
Hämelerwald				
Niedersachsenstraße	A 2 Richtung Hannover - A 2 Richtung Braunschweig	11.700	1.350	100 / 8h
	A 2 Richtung Braunschweig - Sternstraße	12.700	1.650	100 - 110 / 8h
Hildesheimer Straße		12.700	1.650	120 / 8h
Sievershausen				
Kleegarten		5.200	200	100 / 8h
John-F.-Kennedy-Straße		6.900	530	30 / 8h
Oelerser Straße	Kurfürstenstraße - Moritzweg	7.200	300	110 / 8h
	Moritzweg - Zum Krähenfeld	7.200	300	k. A.
Kurfürstenstraße	Sievershausener Straße - Kleegarten	10.100	700	30 / 8h
	Kleegarten - Hämelerwalderstraße	6.900	530	30 / 8h

Tab. 3.1: Untersuchung ausgewählter belasteter Straßen und OD

Konflikte gibt es besonders an den verkehrsstarken Knotenpunkten, die im Straßennetz sind:

- B 443 / Germaniastraße in Lehrte
- B 443 / Ahltener Straße / Marktstraße in Lehrte
- B 443 / Iltener Straße / Hagenstraße in Lehrte
- Germaniastraße / Manskestraße in Lehrte
- L 385 (Ahltener Straße) / Hannoversche Straße in Ahlten

Schwerverkehrsmengen

Die Schwerverkehrsanteile im städtischen Straßennetz sind überwiegend moderat. Der Anteil des Lkw-Verkehrs am Kfz-Verkehr in Lehrte Kernstadt liegt in den innerstädtischen Straßen deutlich unter 5 %. Gleichwohl werden im Zuge der B 443 in der Kernstadt Mengen von rund 700 SV/24 erreicht. Höhere Anteile im Stadtgebiet sind im östlichen Gewerbegebiet ver-

gleichsweise unkritisch. Auch in den Ortsdurchfahrten der Ortsteile ist mit Ausnahme vom Hämelerwald der Schwerverkehr gering. In der OD Hämelerwald liegt das Schwerverkehrsaufkommen bei rund 10 %.

Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren ist im Wesentlichen konstant und überwiegend durch städtebauliche Entwicklung bedingt. Besonders zu nennen ist die Inbetriebnahme des Einkaufszentrums Zuckerfabrik. Zunahmen sind beispielsweise im Zuge der B 443 von 8.500 Kfz / 24 h auf ca. 10.000 Kfz / 24 h und der Germaniastraße (Lehrte Kernstadt) von ca. 14.000 Kfz / 24 h auf ca. 16.000 Kfz / 24 h jeweils im Zeitraum von 2008 bis 2017 festzustellen (vgl. Abb. 3.3 und 3.4). Darüber hinaus ist die gewerbliche Entwicklung in Ost- und West spürbar.

Störungen und Leistungsfähigkeitsengpässe im Straßennetz für den Kfz-Verkehr sind selten. Das gegenwärtige Verkehrsnetz ist für die auftretenden Verkehrsmengen ausreichend. Kurzzeitig hohes Verkehrsaufkommen kann in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten auftreten und zu Rückstaus führen, die sich umgehend wieder auflösen. Eine Ausnahme stellen Autobahnumleitungsverkehre dar, die im Straßennetz zwar abgewickelt werden können aber als besonders störend wahrgenommen werden.

Durchgangsverkehr

Lehrte ist durch die gute Anbindung an die Autobahnen im Wesentlichen von Durchgangsverkehren frei. Der motorisierte Verkehr ist weitgehend dem örtlichen (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) bzw. regionalen Verkehr zuzuordnen. Im Berufsverkehr gibt es Verflechtungen durch das Stadtgebiet aus den umgrenzenden Kommunen, die insbesondere in Richtung Autobahnen orientiert sind. Nennenswerte verlagerbare Durchgangsverkehrsbeziehungen durch das Stadtgebiet gibt es nicht.

Im Zuge der B 443 gibt es Regionalverkehre aus südlich von Lehrte gelegenen Orten, die jedoch nicht zu einer besonderen Belastung in der Ortsdurchfahrt führen. Demgegenüber sind einige Ortsteile von Lehrte stärker vom Durchgangsverkehr belastet. Dies betrifft besonders den Ortsteil Hämelerwald, der mit der Anschlussstelle an der A2 das südlich gelegenere Hinterland in Richtung Hildesheim anbindet. Nennenswert störende Ver-

ENTWURF

kehre gibt es auch in der Ortsdurchfahrt Sievershausen bzw. Immensen, da Verkehre aus den angrenzenden Landkreisen diese Straße für Verbindungen und zur Umfahrung wegen Staus von Autobahnen nutzen.

Stauaufkommen

Höhere Verkehrsbelastungen treten insbesondere im Berufsverkehr sowie in Einzelfällen durch Störungen im Netz der BAB 2 auf. Aufgrund des örtlichen Straßennetzes werden diese überwiegend in weniger empfindlichen Straßenräumen abgewickelt.

Im Zuge der BAB 2 kommt es insbesondere in Fahrtrichtung West immer wieder zur Stauentwicklung.
Daher wurde für den Zeitraum 2010-2015 die statistische Stauerfassung der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachen / Region Hannover (VMZ) für die BAB 2 des entsprechenden Abschnitts ausgewertet, um die Problematik zu beurteilen. Betrachtet wurde der Untersuchungsraum AK (48) Hannover Ost bis AS Hämelerwald (51), da diese für die Verkehrsverlagerung, im Bereich Lehrte, verantwortlich sind. Im Untersuchungszeitraum von (2010-2015) wurden **ca. 2.000 Staustunden** auf diesem Abschnitt (Fahrtrichtung West) statistisch erfasst. Die Analyse ergibt, dass 40 % der Stauenden zwischen dem Bereich AK Hannover Ost (48) sowie der AS Lehrte (49) liegen. Weitere 40% der Stauenden ergaben sich im Bereich zwischen AS Lehrte (49) und AS Lehrte-Ost (50). Lediglich 20% der Stauenden entfielen auf den Abschnitt AS Lehrte-Ost (50) und Abschnitt AS Hämelerwald (51).
Folglich ergeben sich die meisten Verlagerungseffekte vor der AS Lehrte (49) und der AS Lehrte-Ost (50). Als Hauptursache konnten Unfälle sowie die Auswirkung von Baustellen im Untersuchungsbereich ermittelt werden. Der Anteil des selbstinduzierten Staus (durch beispielsweise eine Kapazitätsüberschreitung) ist als eher gering einzustufen.
Abbildung 3.5 zeigt auch mögliche Umleitungsrouten für den Staufall. An der Ausfahrt AS Hämelerwald werden die Verkehre nach Norden über die L 413 und dann die L 412 geleitet. Ist das Stauende vor der AS Lehrte-Ost, werden die Verkehre über die K 134 durch Lehrte Kernstadt geführt. Bei einem Stauende vor der AS Lehrte ist die Umleitungsroute nach Norden über die B 443 definiert.

ENTWURF

Zusätzlich wurden die Staus in Richtung Berlin ausgewertet. Hierbei ist das Niveau jedoch geringer einzustufen. Im Zeitraum von 2010 – 2015 ergab sich ein Stauaufkommen von insgesamt 700 h.

Aktuellere Daten der statistischen Stauerfassung liegen derzeit nicht ausgewertet vor. Es zeigt sich jedoch, dass die Staubelastungen in den letzten Jahren weniger geworden sind, mit Ausnahme einiger baustellenbedingter Sonderfälle.
Die alltägliche Verkehrssituation ist selten beeinträchtigt, ist aber im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer stark verankert. Umleitungsbedingte Verkehrsstörungen können für die Beurteilung der tatsächlichen Situation nur begrenzt herangezogen und durch städtische Verkehrsentwicklungsmaßnahmen schwer gelöst werden.

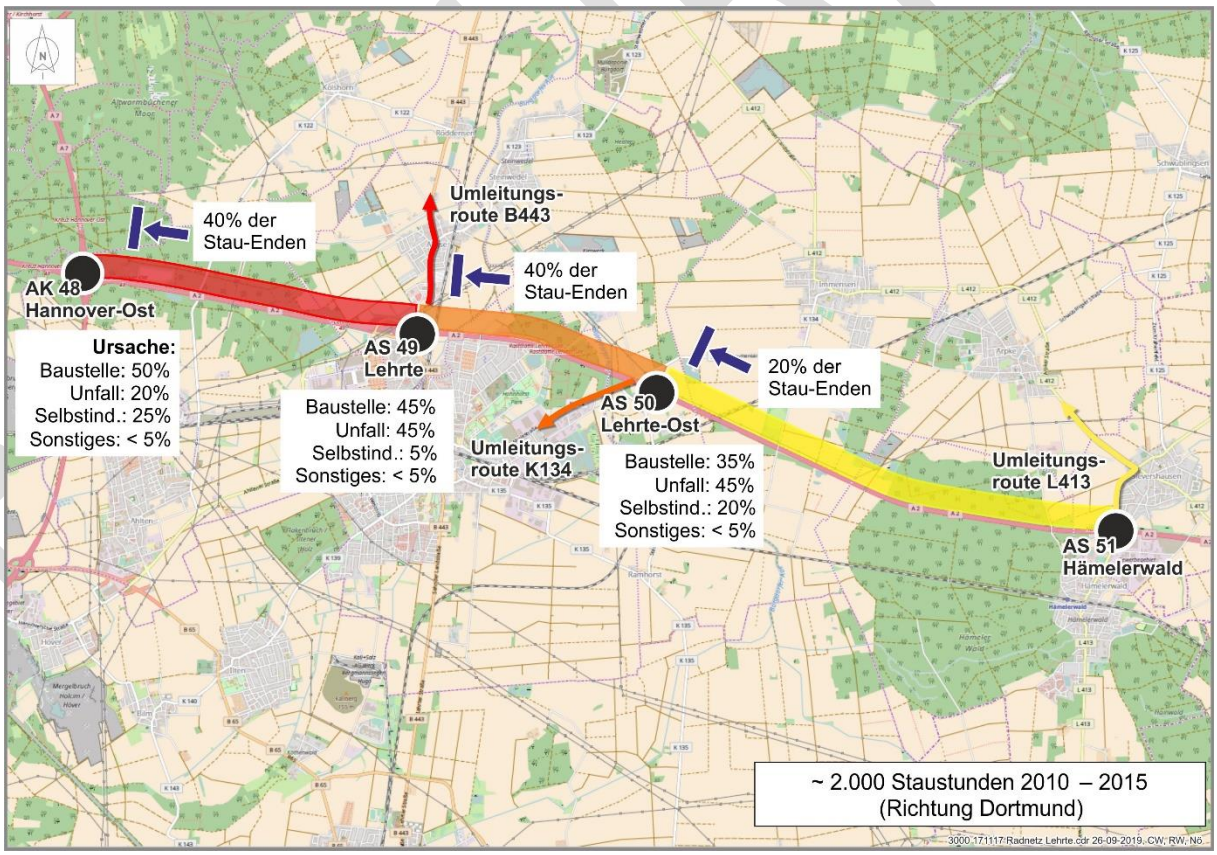


Abb. 3.5: Stauaufkommen auf der BAB 2, Fahrtrichtung Dortmund

3.3 Lärmbelastung im Verkehrsnetz

Zudem führt der Straßenverkehr in mehreren Straßen zu Lärmbelastungen. Diese sind dem Lärmaktionsplan der 3. Stufe zu entnehmen. Zur besseren Beurteilung wurden die Lärmberechnungen des klassifizierten Straßennetzes der Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen („EU-Netz“) um verkehrswichtige Stadt- und Kreisstraßen ergänzt. Daraus werden die lärmbelasteten Bereiche mit besonders kritischen Lärmwerten gut erkennbar. Die Abbildung 3.6 zeigt die Problembereiche auf. Die blau und rot dargestellten Bereiche weisen eine Überschreitung der empfohlenen Auslösewerte auf, die über 10 dB(A) über den im Städtebau verwendeten Grenzwerten liegen.

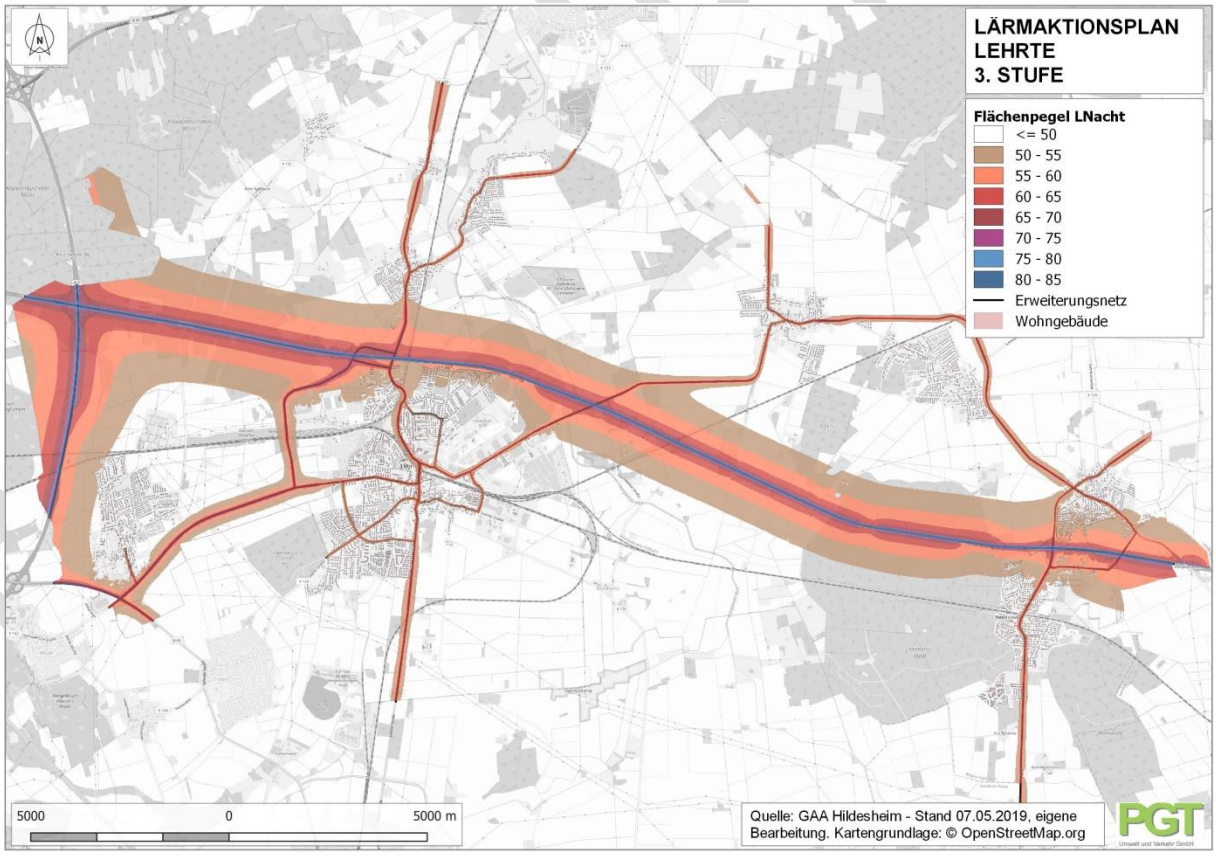


Abb. 3.6: Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, Lnight) LAP 3. Stufe[5]

[5] PGT, Lärmaktionsplanung 3. Stufe Stadt Lehrte, Hannover 2019.

3.4 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Zu Fuß gehen in Lehrte ist nicht immer ein Vergnügen. Trennwirkungen und beeinträchtigte Aufenthaltsqualität in Verkehrsachsen sowie zahlreiche Strecken mit gemeinsamer Benutzung durch Fuß- und Radverkehr sind besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem. Der Bahnhofstunnel und die Verbindung zwischen Ost- und Weststadt im Trog der B 443 sind besonders kritisch. Die barrierefreie Verbindung im Bahnhofstunnel ist bei Störung des Fahrstuhls nicht nutzbar.
Die Barrierefreiheit vieler Fußwege ist nicht gewährleistet. In der Weststadt ist sie zudem durch ruhenden Verkehr noch eingeschränkter.

In den Ortsteilen ist die Situation nicht besser, aber das Verkehrsaufkommen geringer.

Verbesserungsbedürftig sind oft auch die Querungsmöglichkeiten. Besonders die Verbindungen im Zuge von Schulwegen sind kritisch zu überprüfen. Die vorhandenen Querungsstellen im klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz und die teilweise im Laufe der letzten Jahre nachgerüsteten Querungsstellen sind noch nicht vollständig ausreichend. Insbesondere an Bushaltestellen und entlang wichtiger Wegeverbindungen sollte die Querbarkeit des Straßenraumes weiter erhöht werden.

Es gibt eine Reihe von Wegen hoher Qualität, die für Verbindungen in die Ortschaft und die Kernstadt rege genutzt werden. Dazu gehören der alte Bahndamm, die Wege um den Lehrter See, Wegeverbindungen zwischen Ahlten, Lehrte oder das Umland von Hämelerwald. Innerhalb der Kernstadt ist das durchgängige Wegenetz durch die Fußgängerzone geprägt.

Durchgängig barrierefreie Wegeketten im Stadtgebiet sind nicht vorhanden, einzelne Haltestellen des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) und einzelne Querungsstellen weisen einen für Sehbehinderte gerechten Standard auf – eine einheitliche Infrastruktur fehlt jedoch.

ENTWURF

3.5 Radverkehr

Lehrte hat sehr früh mit der Entwicklung von Radnetzen und der Verbesserung der Radsituation begonnen. Ein umfangreiches Netz an wenig befahrenen bzw. straßenunabhängigen Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen ist vorhanden und wird stetig weiterentwickelt. Somit lassen sich längere Strecken mit teilweise hohen Geschwindigkeiten gut fahren. Im Rahmen der landesweiten Beschilderung und der Bemühungen der Region diese Wege qualitativ weiter zu verbessern, wird dieses überwiegend beschilderte Netz gepflegt.

Das Radverkehrsaufkommen ist auf verschiedenen Achsen schon heute hoch (Abb. 3.7 bis Abb. 3.9). Der Geschäftsbereich der Burgdorfer Straße mit bis zu 1.640 Fahrrädern/13 h sowie die Iltener Straße (bis zu 1.390 Fahrrädern/13 h) in der Kernstadt Lehrte weisen die höchsten Radverkehrsmengen auf. Eine weitere wichtige Radachse besteht in Richtung des Schulzentrums Süd.
Außerhalb der Kernstadt gehören die Straßen Zum Großen Freien in Ahlten (bis 370/13 h) und die Hauptstraße in Arpke (bis 250/8h) zu den wichtigsten Radrouten. Die Verkehrsmengen zeigen aber auch, dass hier noch „Luft nach oben“ ist.

ENTWURF

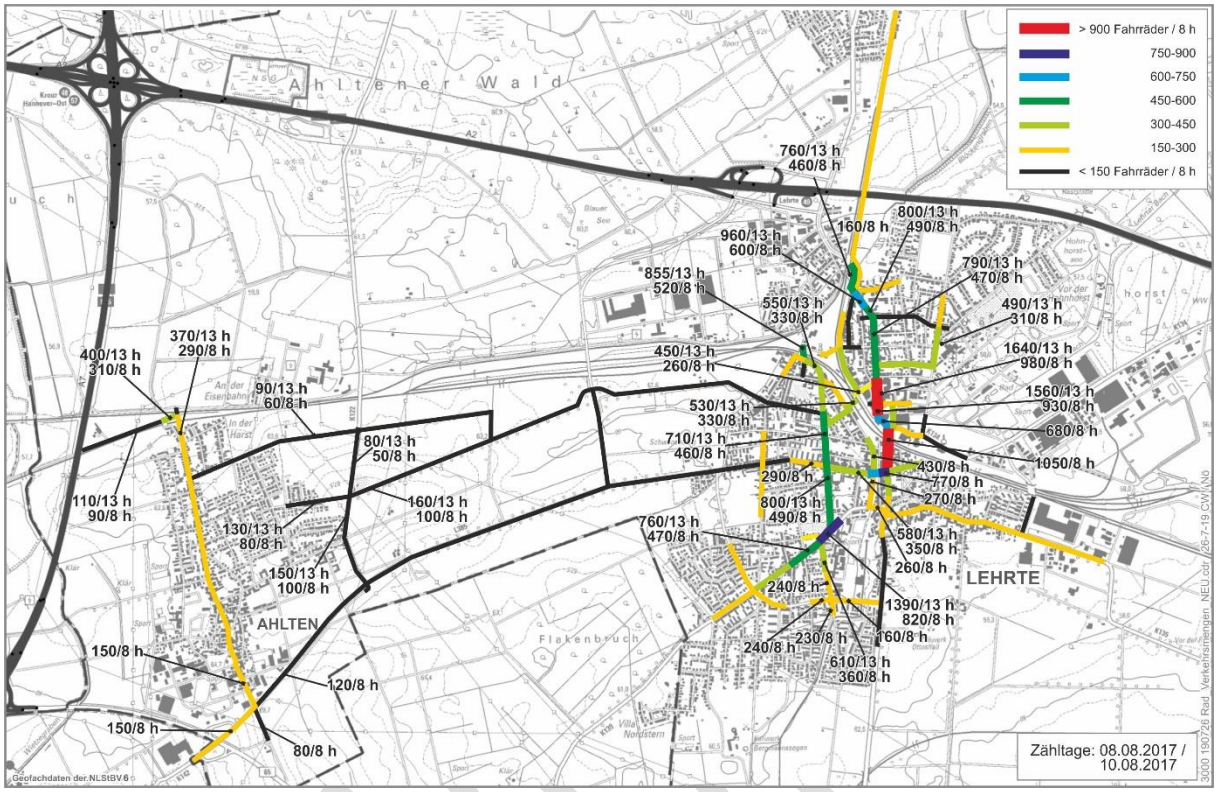


Abb. 3.7: Radverkehrsmengen in Lehrte Stadt und Ahlten

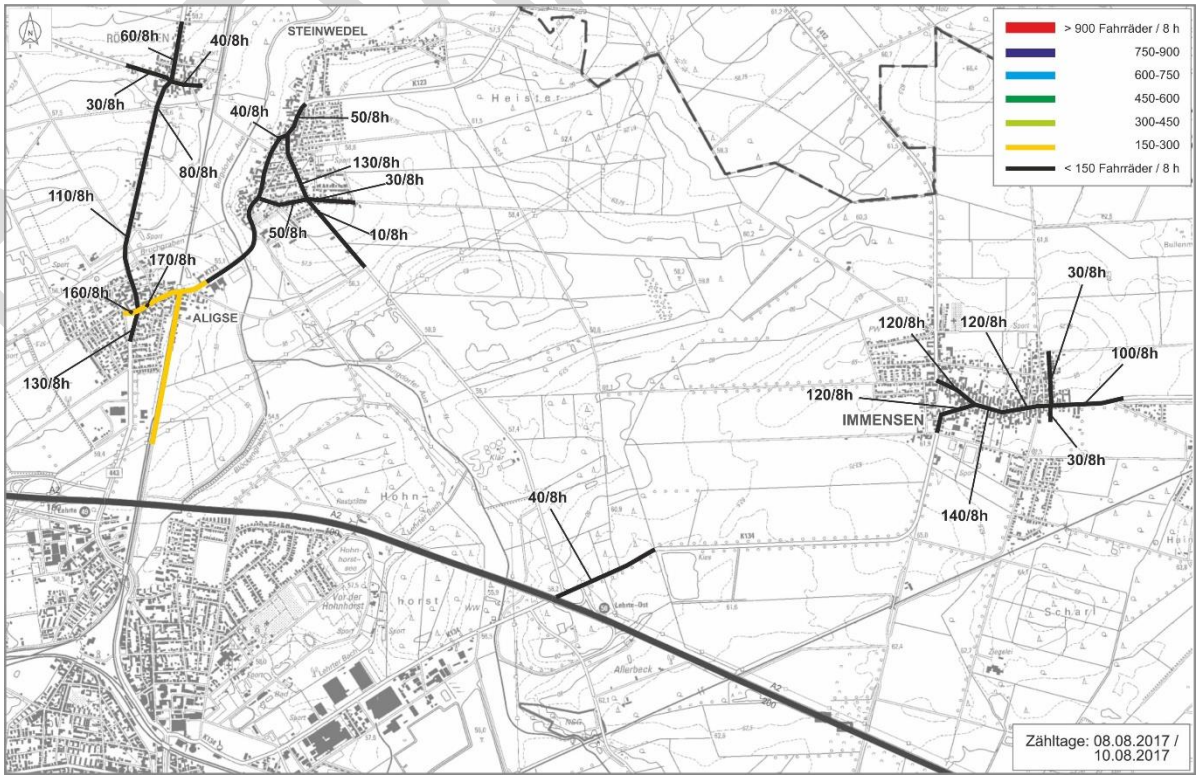


Abb. 3.8: Radverkehrsmengen in Aligse, Röddensen, Steinwedel und Immensen

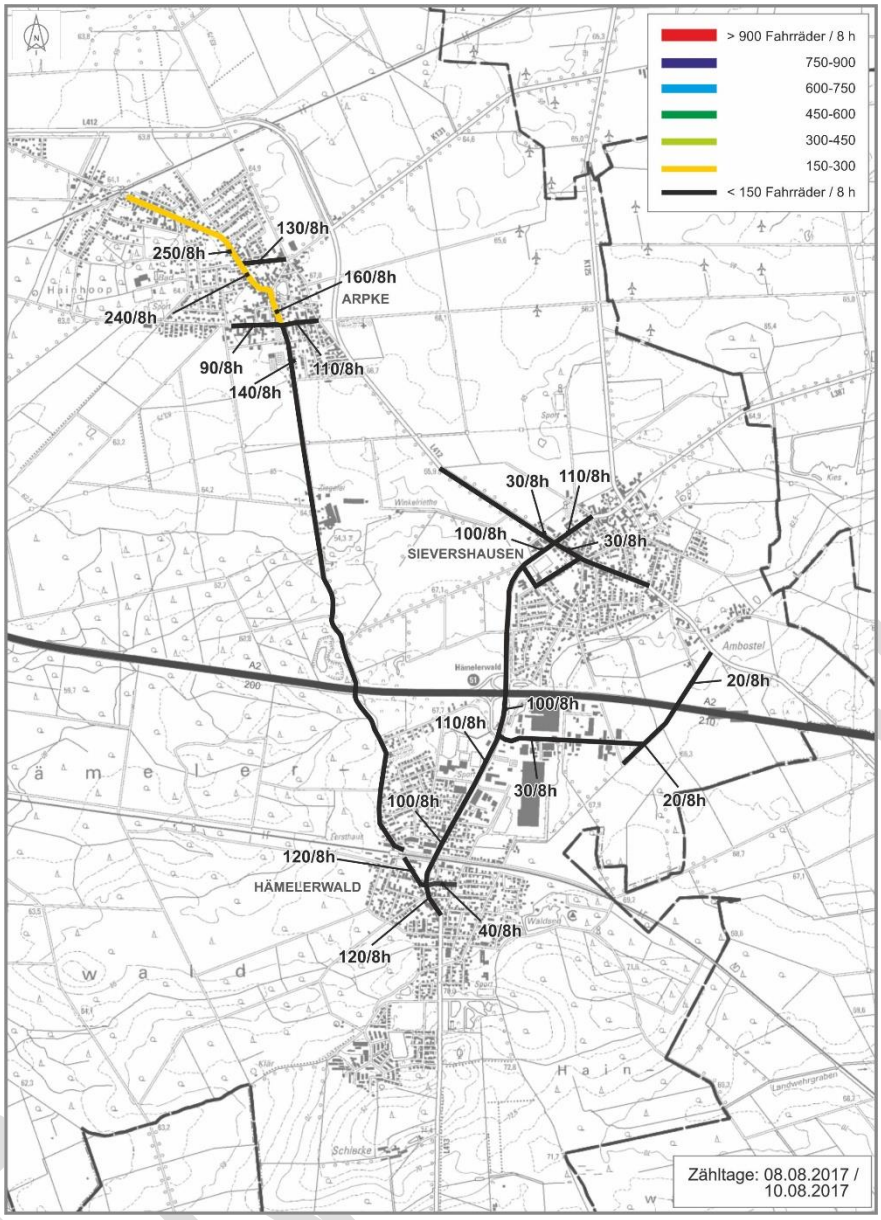


Abb. 3.9: Radverkehrsmengen in Arpke, Hämelerwald und Sievershausen

Außerorts

Die Verbindungsqualität zwischen den Ortsteilen ist als überwiegend zufriedenstellend zu bezeichnen. Neben den straßenunabhängigen Radwegebeziehungen und den Wirtschaftswegen gibt es auch entlang der klassifizierten Straßen gut befahrbare straßenbegleitende Radwege zwischen den Ortsteilen.

Insbesondere die Strecken Ahlten / Lehrte-Kernstadt, Burgdorf / Lehrte-Kernstadt und Immensen / Sievershausen sind gut zu befahren. Die Ver-

bindung Lehrte-Kernstadt / Hämelerwald, die in weiten Teilen direkt und zügig zu befahren ist, verfügt über zwei Problempunkte: die erforderliche Bahnquerung im Waldstück westl. Hämelerwald und die in einem Teilabschnitt umwegige Führung. Auf dieser Route wie auch auf einigen weiteren Wirtschaftswegen ist zudem die Belagsqualität verbesserungswürdig.

Innerorts

Positiv ist die im Rahmen der Bauleitplanung bei der Entwicklung von Lehrte-Süd berücksichtigte Rad- und Fußwegeachse im Zuge der alten Bahntrasse.

In Lehrte gibt es zudem verschiedene Radverkehrsanlagen wie bspw. Schutzstreifen. Trotzdem ist der Radverkehr innerorts im Straßenraum nicht überall sichtbar. Oftmals ist die Radverkehrsführung an Knotenpunkten unklar. Eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radverkehrsampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, direkter fahrbahnanliegender Radwegführung, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen ist nur in Einzelfällen vorhanden.

Insbesondere die Verbindung Lehrte Nord und Lehrte Süd ist nicht optimal, da eine Radquerung im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs fehlt. Die Trogstrecke der B 443 verleitet aufgrund der heutigen Radführung und der eingeschränkten Querungsmöglichkeiten aufgrund der 4-Streifigkeit zu einem Befahren auf der „falschen“ Fahrbahnseite.

In Hämelerwald ist die Radverkehrsführung in der Niedersachsenstraße insbesondere an den Knotenpunkten aufgrund fehlender bzw. nicht eindeutiger Furtenmarkierungen, fehlender Aufstellflächen etc. verbesserungswürdig. In Aligse gibt es im Verlauf der Straße Im Stegefeld Konflikte beim Wechsel vom Außerorts-Zweirichtungsradweg in die Fahrbahn und Behinderungen durch rückstauende Kfz am Bahnübergang.

Eine Netzhierarchisierung fehlt. Ein durchgängig erkennbares Netz, welches die vorhandenen Netzbestandteile in den besiedelten Ortsteilen gut und komfortabel verknüpft und die Erreichbarkeit und Befahrbarkeit der Kernstadt verbessert, ist nicht vorhanden. Eine ortsteilverbindende Beschilderung ist bereits vorhanden.

ENTWURF

Die Anzahl der Abstellanlagen an den Bahnhöfen ist oft nicht ausreichend. B+R-Anlagen fehlen insbesondere an den Bahnhöfen Lehrte, Arpke und Aligse.

3.6 Bus und Bahnen

Die Stadt Lehrte ist mittels S-Bahn und Regionalzügen gut an die Landeshauptstadt Hannover bzw. an die Städte Braunschweig, Celle, Hildesheim und Wolfsburg angebunden. Die innerstädtische Erschließung erfolgt über den Linienbusverkehr.

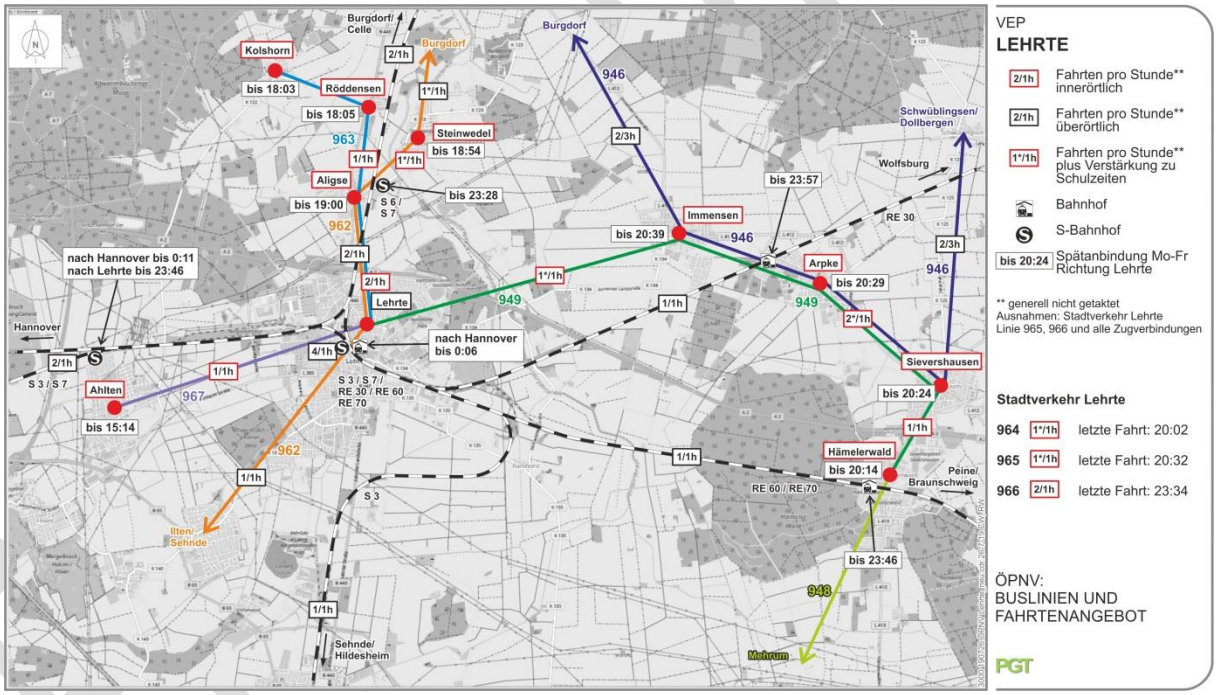


Abb. 3.11: SPNV und Busliniennetz

Schienenverkehr / SPNV

Der Bahnhof Lehrte, mit 10.900 Ein-/Aussteigern[6], ist neben dem Bahnhof Wunstorf der mit Abstand am meisten frequentierte Bahnhof in der Region Hannover. Auch der Bahnhof Hämelerwald weist mit ca. 2.900 Ein-Aussteigern ein hohes Fahrgastaufkommen auf.

[6] Nahverkehrsplan 2015 – Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 135, Region Hannover 2015.

Eine hohe Verbindungsqualität im SPNV besteht nach Hannover sowie Braunschweig, Hildesheim und Wolfsburg.
Mit der S-Bahn bzw. dem RE 30, RE 60 und RE 70 ist die Landeshauptstadt Hannover in ca. 18 bzw. 10 Minuten von der Stadt Lehrte aus zu erreichen. Pro Stunde bestehen 4 Verbindungen nach Hannover, in Spitzenzeiten sind bis zu 5 Verbindungen vorhanden. Zudem sind die Ortsteile Ahlten und Aligse im halbstündigen Takt sowie die Ortsteile Hämelerwald und Immensen / Arpke im stündlichen Takt an Hannover angebunden.
Weiterhin ist Lehrte an Braunschweig (stündlich), Celle (2 Fahrten pro Stunde), Hildesheim (stündlich) und Wolfsburg (stündlich) angebunden.

Ahlten, Aligse, Immensen / Arpke und Hämelerwald sind jeweils stündlich mit dem Schienenverkehr mit der Kernstadt Lehrte verbunden.

Insgesamt ist die Bahnanbindung sowohl an Werktagen als auch Samstag und Sonntag gut.

An Wochenenden sind die Ortsteile Ahlten, Aligse und Lehrte mit dem Nachtsternverkehr stündlich zwischen 1 Uhr und 4 Uhr an Hannover bzw. Celle angebunden.

Busverkehr
Trotz einer scheinbar dichten Abdeckung des Stadtgebiets mit Bushaltestellen ist die Andienung in der Fläche, also die Erschließung aller Ortsteile und Wohnbereiche, nicht gleichermaßen sichergestellt. Dies betrifft die Fahrtenhäufigkeit und die Verknüpfung.
Ein Fahrtenangebot abends ist mit Ausnahme der 966, die lediglich in der Weststadt Lehrtes verkehrt, mit dem Bus nicht vorhanden. An Samstagen gibt es nur wenige reguläre Fahrten durch Busse, am Sonntag gibt es lediglich durch die Linie 966 (Weststadt Lehrte) eine reguläre Bedienung. Auf vielen Linien wird am Wochenende die Bedienung mit dem RufTaxi, zumeist im zweistündlichen Takt, angeboten.

In Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag verbindet die Linie N 94 die Kernstadt Lehrte mit den Ortsteilen Aligse, Röddensen, Kolshorn, Steinwedel, Immensen, Arpke, Sievershausen und Hämelerwald nach vorheriger Anmeldung stündlich zwischen 1 Uhr und 4 Uhr.

ENTWURF

Der im NVP der Region Hannover[7] aufgestellte Mindeststandard, der eine Verbindung der Ortsteile an ihr Zentrum mindestens alle zwei Stunden im Zeitraum von 5 bis 23 Uhr und in der Hauptverkehrszeit mindestens jede Stunde vorsieht, ist mit vertretbarer Reisezeit nicht überall gegeben.

Zudem ist die Verknüpfung Bus / Bahn verbesserungswürdig. Hier bestehen teilweise lange Wartezeiten.

Haltestellen

Von den 162 Bushaltestellen im Stadtgebiet sind lediglich 36 barrierefrei ausgebaut, was einem Anteil von etwa 22 % entspricht. Hier besteht Nachbesserungsbedarf. Zudem sind auch die Zuwegung und Querungen verbesserungswürdig.

An den Bahnhöfen ist die Kapazität der P+R- und B+R-Anlagen oft nicht ausreichend. Zudem sollte die Erreichbarkeit der Haltepunkte und die Verknüpfung zum Busverkehr, insbesondere in der Kernstadt Lehrte, optimiert werden.

3.7 Ruhender Verkehr

Für die Kernstadt Lehrte wurde eine Parkraumuntersuchung durchgeführt. Am Dienstag, 29.08.2017 von 6-19 Uhr und am Samstag, 26.08.2017 von 9-13 Uhr wurden jeweils stündliche Auslastungszählungen durchgeführt. Dabei wurde auch die bestehende Kapazität, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung aufgenommen.

Spitzenauslastungen werden gegen 11 Uhr am Dienstag erreicht. Die Gesamtauslastung der Parkplätze, auch in der Spitzenstunde, im Kernbereich von Lehrte ist mit 58 % vergleichsweise entspannt. Innerhalb der einzelnen Parkzonen, die aus Gründen der verkehrlichen Anbindung gebildet wurden, zeigen sich unterschiedliche Auslastungen (vgl. Abb. 3.12).

[7] Nahverkehrsplan 2015 – Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 135, Region Hannover 2015.

ENTWURF

Die bahnhofsnahen P+R-Stellplätze weisen eine nahezu 100%ige Auslastung werktags auf (vgl. Parkzone H). Die Stellplatzsituation ist hier insgesamt vglw. ungeordnet. Im westlichen Bahnhofsbereich (Parkzone F) kann werktags ebenfalls eine höhere Auslastung festgestellt werden, wobei hier noch ausreichend Stellplätze frei sind.
Weiterhin ist im zentralen Geschäftsbereich (vgl. Parkzone A) werktags und samstags eine hohe Auslastung festgestellt worden. In der Spitzenstunde lag diese bei über 80 %, sodass auch in der Spitzenstunde noch freie Parkplätze vorhanden sind. In den angrenzenden Bereichen sind dagegen noch viele Plätze frei. Hier liegt die Auslastung teilweise deutlich unter 50 %.
Sowohl werktags als auch samstags ist die Auslastung im Parkhaus (Parkzone B), welches für P+R, Dauerparker und Kurzparker genutzt werden kann, relativ gering. Hier stehen noch 200 freie Parkplätze, auch zur P+R-Nutzung, zur Verfügung.

Im überwiegenden Teil der Kernstadt besteht keine Bewirtschaftung. Lediglich im Kernbereich, der im Wesentlichen der Parkzone A entspricht, sind die Parkplätze mit Parkscheibe 1 h bewirtschaftet.

ENTWURF

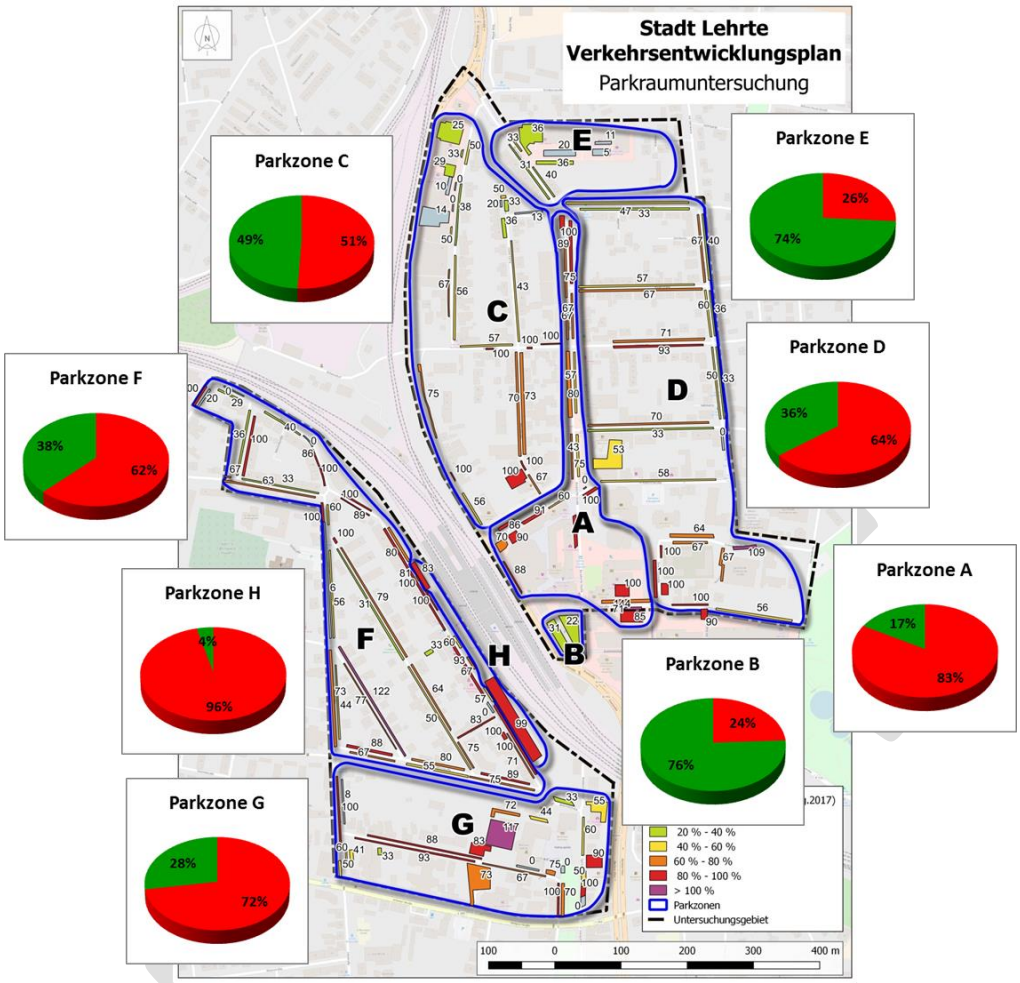


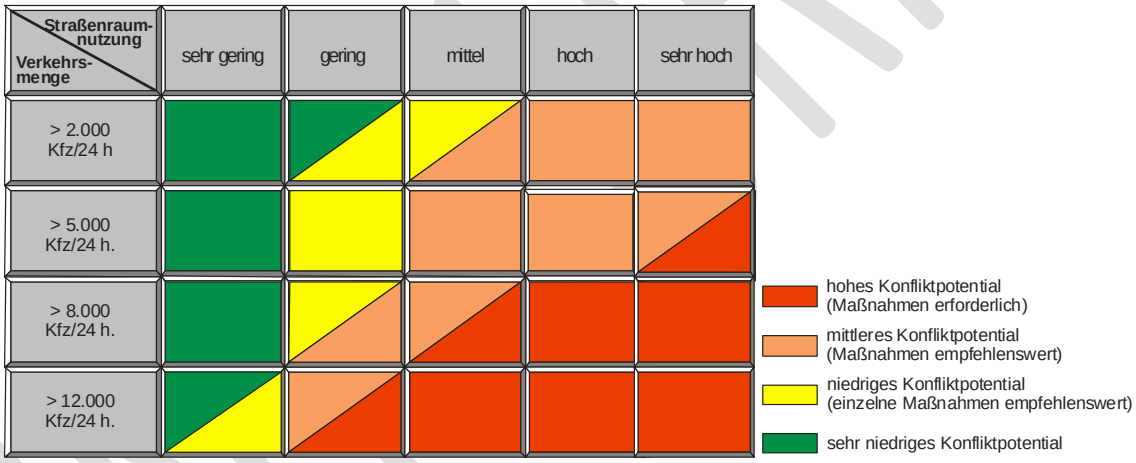
Abb. 3.12: Parkraumuntersuchung – spitzenstündliche Auslastung werktags

3.8 Wegweisung

Die örtliche Wegweisung in Lehrte ist dadurch geprägt, dass die einzelnen Ortsteile jeweils entgegen der Empfehlungen auf gelben Ortsschild geführt werden. Demzufolge ist es für Auswärtige nicht erkennbar, ob sie sich in einem Ortsteil von Lehrte oder in einer eigenständigen Kommune befinden. Die Wegweisung zu den Gewerbegebieten ist schlüssig. Diese ist im Bereich des westlichen Stadtgebietes zwischen BAB 7 und dem Gewerbegebiet im Westen jedoch zu optimieren. Vor dem Hintergrund der Inbetriebnahme der GVZ bestehen hier Handlungsbedarfe. Die Wegweisung auf den Bundesautobahnen muss durchgängig und präziser die örtliche Situation aufnehmen.

3.9 Zusammenfassende Bewertung

Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung von Konflikten für einzelne Straßenraumnutzungen durch den Kfz-Verkehr. Eine Hilfestellung bietet dabei die Abbildung 3.13. Diese zeigt die unterschiedlichen Konfliktpotentiale. Das Konfliktpotential steigt sowohl für den Längs- als auch für den Querverkehr mit höheren Verkehrsmengen.
In der Kernstadt und insbesondere in der Weststadt Lehrtes (Ahltener Straße, Iltener Straße, teilweise auch West- und Südring), wo sich der Kfz-Verkehr und die sonstige Nutzung den schmalen Straßenraum teilen, sind die Konflikte hoch. Demgegenüber sind in den Ortsdurchfahrten der Ortsteile und der Kernstadt die Konflikte durch den Lärm, Vibrationen und Abgase hoch.



Hinweis: Straßen mit Verkehrsmengen < 2.000 Kfz / 24h werden nicht berücksichtigt.

Abb. 3.13: Verträglichkeit von Verkehrsmengen in Abh. der Straßenraumnutzung

Konflikte zwischen den Verkehrsarten bestehen im Wesentlichen zwischen Radverkehr und Fußgängern bzw. Radverkehr und Kfz.

Zusammenfassend gibt es folgende Schwerpunkte der verkehrlichen Konflikte der Verkehrsarten und in den Ortsteilen, die ein strategisches Vorgehen durch den VEP erfordern:

3.9.1 Konflikte in den einzelnen Ortsteilen und der Kernstadt

Lehrte Kernstadt

- Kein durchgängiges gut befahrbarenes Radwegenetz, insbesondere Mängel in der Verbindung zwischen West- bzw. Südstadt und der Nordstadt mit den Geschäftszentren
- Insbesondere Mängel in der Radverkehrsführung in der Ahltener Straße und dem West- bzw. Südring und im Bereich Trogstrecke im Zuge der B 443
- B 443 im Bereich der Trogstecke mit 4- Streifigem Ausbau überdimensioniert und Trennwirkung
- Gestaltungs- und funktionale Mängel insbesondere im Bahnhofsbereich
    - keine eindeutige Verknüpfung zum ÖPNV am Bahnhof
    - fehlende Radanbindung im Bahnhofsbereich
    - kein Kiss+Ride-Bahnhof
    - Park+Ride-Situation unzureichend, hohe Auslastung auf der Südseite, teilw. Abdrängen in angrenzende Straße,
    - P+R-Anlagen im Parkhaus auf der Nordseite wird demgegenüber nicht kaum angenommen
- Lärmbelastung durch Kfz-Verkehr im Zuge der BAB 2, der B 443 und der L 385 sowie durch den Schienenverkehr

Ahlten

- fehlende Park+Ride-Kapazitäten am Bahnhof
- Lärmbelastung durch den Schienenverkehr
- tlw. unübersichtliche Kreuzungssituation mit der Landesstraße L 385 sowie Querungssituation für den Radverkehr im Zuge der K 122

Aligse

- tlw. hohe Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der B 443
- kein ausgewiesener Park+Ride-Bereich am Bahnhof
- höhengleicher Bahnübergang führt teilweise zu Rückstaus
- unübersichtliche Radführung insbesondere entlang der Peiner Heerstraße
- Mängel in der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt B 443 / K 123
- Lärmbelastung im Zuge der B 443 und durch den Schienenverkehr,

ENTWURF

Arpke

- fehlende Park+ Ride- und Bike+ Ride-Plätze am Bahnhof
- Zufahrt bzw. Wegweisung zum Park+Ride aus Richtung L 412 nicht ausreichend
- teilweise Konflikte durch Hol- und Bringverkehre im Bereich der Schule
- Radverbindung Richtung Schwüblingsen fehlt

Hämelerwald

- Lkw-Durchgangsverkehre im Zuge der L 413 aufgrund der Erschließungsfunktion für die südlich gelegenen Kommunen
- Mängel in der Radverkehrsabwicklung an mehreren Knotenpunkten im Zuge der L 413
- Teilw. fehlende Querungssicherung im Zuge der Ortsdurchfahrt
- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der L 413 aus Richtung Süden kommend
- Trennwirkung durch Troglage der L 413
- Verkehrsabwicklung im Bereich der IGS (Riedweg) zu Schulanfang und –ende problematisch
- weiterer Bedarf an Park+Ride und Bike+Ride-Plätzen am Bahnhof
- Lärmbelastung durch L 413 und durch Schienenverkehr

Immensen

- tlw. überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der L 412
- tlw. unzureichende Straßenraumgestaltung und Querungsmängel im Zuge der Ortsdurchfahrt,
- unübersichtliche Situation am Knotenpunkt der L 412 / K 134

Kolshorn

- kein durchgehender Radweg entlang der K 122 in Richtung Ahlten

Röddensen

- tlw. überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der B 443
- Lärmbelastung durch B 443

Sievershausen

- Mängel in der straßenräumliches Gestaltung, fehlende Ortsmitte
- tlw. überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten

ENTWURF

- teilweise Konflikte durch Hol- und Bringverkehre im Bereich der Schule
- Mängel in der Radverkehrsführung an verschiedenen Knotenpunkten
- Lärmbelastung durch L 412 Verkehr

Steinwedel

- fehlende Querungssicherung im Bereich der K 123 Höhe der Ramhorster Straße

3.9.2 Konflikte/Mängel für oder durch Verkehrsarten

Fußverkehr / Barrierefreiheit

- Durchgehende barrierefreie Wege (zu den Geschäftsbereichen, Bahnhöfen, wesentlichen Haltestellen etc.) sind nicht vorhanden.
- Die barrierefreie Ausstattung der Bushaltestellen mit taktilen Elementen, ausreichender Bordhöhe etc. ist nur in Ansätzen vorhanden.

Radverkehr

- Radverkehr ist innerorts häufig nicht sichtbar: fehlende Markierungen, Aufstellflächen etc.
- Eine Netzstruktur ist nur in Ansätzen erkennbar.
- Teilw. fehlende Radabstellanlagen im Bereich der Bahnhöfe

ÖPNV

- Mängel im Bahnhofsbereich Lehrte Kernstadt (kein Kiss+Ride, unzureichende Anbindung an den Radverkehr, Überlagerung von P+R-verkehren im unmittelbaren Bahnhofsbereich, der auch von Fußgängern, Radfahrern und Bussen genutzt werden muss
- Verknüpfung des Busverkehr und SPNV ist am Bahnhof Lehrte Kernstadt verbesserungswürdig.
- Teilw. Erweiterungsbedarf an Park+Ride. und Bike+Rike-Anlagen
- Haltestellen sind nicht durchgehend barrierefrei ausgebaut

KFZ

- Im Zuge der BAB 2 kommt es häufig zu Stausituationen, insbesondere in Fahrtrichtung Hannover. Bei Stauung Nutzung der Ortsdurchfahrten als Ausweichstrecken

ENTWURF

- Teilw. Mängel in der Lkw-Wegweisung
- Lärmbelastung durch Straßenverkehrslärm an verschiedenen hochbelasteten Straße (BAB 2. B 443 etc.)

ENTWURF

4 „Stadt im Wandel“ / Prognose 2040

4.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Vorhersage der zukünftigen Mobilität in Deutschland ist durch zahlreiche Unsicherheiten gekennzeichnet:
Die Diskussion um verkehrsbedingte Schadstoffe und den Klimawandel erhöhen den Druck auf eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Als Folge dessen nimmt die seit Jahren schwelende, aber im Vergleich zu anderen Ländern wie Dänemark oder Holland vernachlässigte Förderung alternativer Verkehrsmittel „an Fahrt“ auf. Versäumnisse der Vergangenheit, die durch "autogerechte" Planung entstanden sind, werden zunehmend erkannt. Ein Gegensteuern wird von nahezu allen Beteiligten gefordert.
Je nach Stärke dieser Strömungen werden die Prognosemodelle beeinflusst. Steuerungsmöglichkeiten dazu liegen sowohl auf kommunaler Ebene durch freiwillige Regelungen und Anreize, als auch beim Bund, der gesetzliche Regelungen schaffen kann, die zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel anregen oder zwingen.

Zudem mehren sich die Stimmen, die der Automobilindustrie eine für die Umwelt fehlerhafte und nicht hinreichende Berücksichtigung alternativer Antriebskonzepte unterstellen. Die forcierte Entwicklung von alternativen Antrieben wie Wasserstoff oder Elektromobilität als Alternative würde jedoch keine grundlegende Veränderung der Mobilität bewirken. Nur die Elektromobilität mit kleineren Fahrzeugen (GM-EN-V, Twike, Renault Twizy, Isetta und Microlino, Mini-el u.ä.) bringt Veränderungen für das Gesamtverkehrsgeschehen.
Für die Beurteilung der daraus folgenden verkehrlichen Entwicklung gibt es keine verlässlichen Grundlagen.

Denkbare Alternativen, die zu einer nennenswerten Verlagerung von Kfz auf andere Verkehrsmittel führen, sind prognostisch nicht greifbar und daher für Lehrte oder die Region Hannover nur in Szenarien als unzuverlässige Zielgröße zu verstehen.

Demnach beruht das Prognoseszenario zur Verkehrsentwicklung der Stadt Lehrte weiterhin auf Angaben aus den Verkehrswegeplänen des Bundes bzw. der Länder und der Shell-Prognose für das Jahr 2040.

Darin spielen Auswirkungen alternativer Antriebsformen nur eine marginale Rolle und verändern das Verkehrsgeschehen mengenmäßig im Kfz-Verkehr nicht. Es bleibt das Ziel, darüber hinausgehend eine Entlastung durch Förderung alternativer Verkehrsarten zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsprognose wird sich die Verkehrsmenge des Kfz-Verkehrs auf Basis der im VEP gezählten Werte nicht wesentlich verändern. Die Tabelle 4.1 zeigt die allgemeine Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen, die für Deutschland prognostiziert wird. Verkehrszunahmen sind dabei im Wesentlichen auf örtliche, entwicklungsbedingte Zuwächse bezogen.

Bezugsjahr	2014	2025	2040
Bevölkerung	ca. 81.000.000	ca. 79.400.000	ca. 77.000.000
Pkw-Bestand	44.200.000	45.200.000	42.700.000
Fahrleistung / Pkw	13.800	13.850	13.600
Gesamtfahrleistung in Mio km / Jahr	610.000	626.000	580.000
Faktor für die Veränderung der Gesamtfahrleistung:		**1,0262**	**0,9508**

Tab. 4.1: Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen[8]

Die städtebaulichen Entwicklungsabsichten und ihre Verkehrsauswertung zeigen für Schwerpunktbereiche der Wohnbauentwicklung und der gewerblichen Verdichtung kleinräumig, verkehrliche Auswirkungen auf. Abbildung 4.1 zeigt die Bereiche, die folgende Entwicklungsperspektiven enthalten:

[8] Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2014, Hamburg 2014
https://www.shell.de/promos/media/shell-passenger-car-scenarios-to-2040/_jcr_content.stream/1455700315660/b2e5b602c04e57cf59e2f047567f2510b8780ef8b9984ec1abd365706996f98e/shell-pkw-szenarien-bis-2040-vollversion.pdf

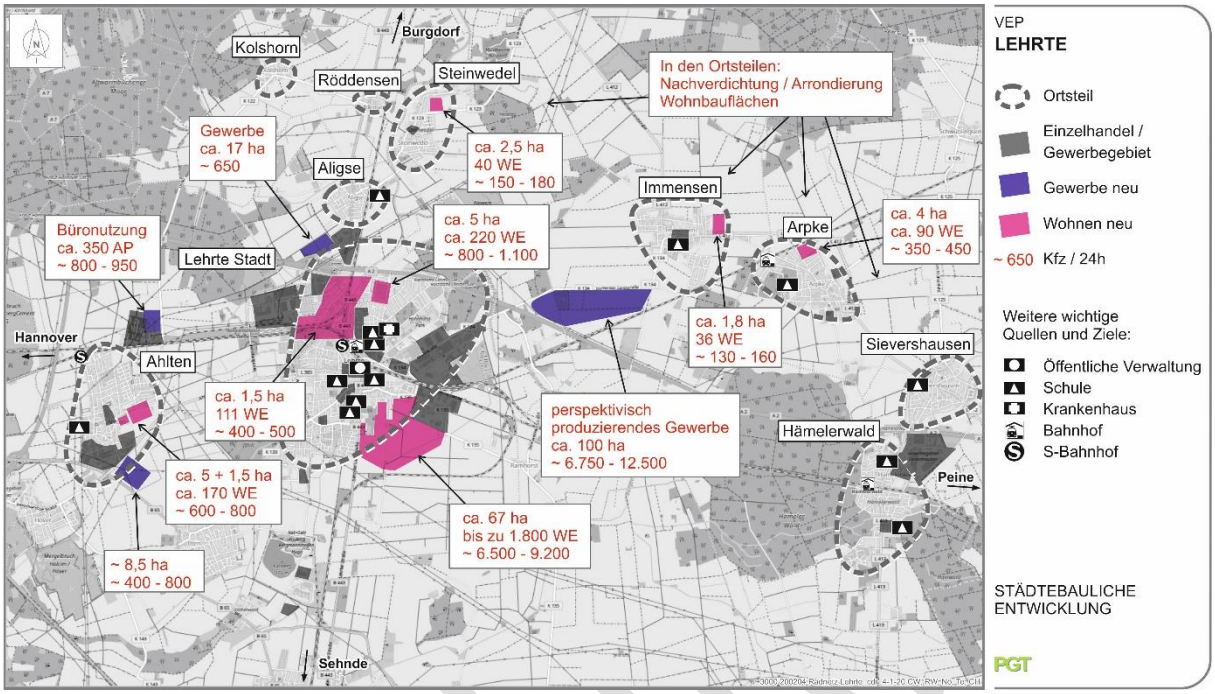


Abb. 4.1: Städtebauliche Entwicklung

- **Wohnbauentwicklung**
  Sie konzentriert sich i.W. auf Lehrte, Ahlten und Arpke. In den weiteren Ortsteilen wird eine Nachverdichtung und Arrondierung der Wohnbauflächen vorgenommen. Etwa max. 2.230 zusätzliche Wohneinheiten sind stadtweit für den Horizont bis 2030/40 vorgesehen. Insbesondere das Wohngebiet Hornäcker mit bis zu 1.800 WE ist zu berücksichtigen.
- **Gewerbliche Entwicklung**
  Sie konzentriert sich i.W. im Westen der Lehrter Kernstadt und Ahlten. Zudem ist hier der geplante MegaHub im GVZ Lehrte zu nennen.
- **Einzelhandel- und Dienstleistungsentwicklung**
  Sie konzentriert sich schwerpunktmäßig auf Lehrte Kernstadt, Ahlten und Hämelerwald

Die Entwicklungspotenziale dieser Bereiche lassen sich grob anhand der zur Verfügung stehenden Flächen und des Nutzungsgebiets abschätzen (vgl. Abb. 4.1). Dabei wurden zur Darstellung des beeinflussbaren Spielraums ein Minimal- und ein Maximal-Szenario welches sich in der Verkehrsmittelwahl unterscheidet angenommen:

Maximal-Szenario: psch. Ansatz von 70 % der Verkehre, die mit dem Auto abgewickelt werden.
Minimal-Szenario: höherer Anteil an Fahrten, die im Umweltverbund abgewickelt werden. Für die Wohngebiete wird ein Anteil von ca. 55 % Fahrten im MIV in Bereichen mit guter Anbindung an den SPNV angesetzt.

Es ergeben sich je nach Szenario örtlich spürbare Veränderungen in der Kfz-Verkehrsmenge, die tlw. gesamtstädtisch im Straßennetz wirken. Abbildung 4.1 zeigt die durchschnittlichen Neuverkehre im Kfz-Verkehr pro Tag und Richtung, die zusätzlich vom Straßennetz aufgenommen werden müssen.
Etwa 16.000 bis 26.000 Kfz / 24 h können maximal zusätzlich als Folge der städtebaulichen Entwicklung auftreten. Durch die Wohnbauentwicklung werden demnach 8.900 bis 12.400 Kfz/24h induziert, während die gewerbliche Nutzung mit 7.800 bis 14.000 Kfz/24h an der Entwicklung der Neuverkehre beteiligt ist. Diese Maximalwerte errechnen sich daraus, dass alle neuen Nutzungen als zusätzliches Wachstum angesehen werden. Tatsächlich gibt es auch Verlagerungen und Erweiterungen bestehender Nutzungen, die weniger verkehrsrelevante Neuverkehre erzeugen.

4.2 Szenarien zukünftiger Entwicklung

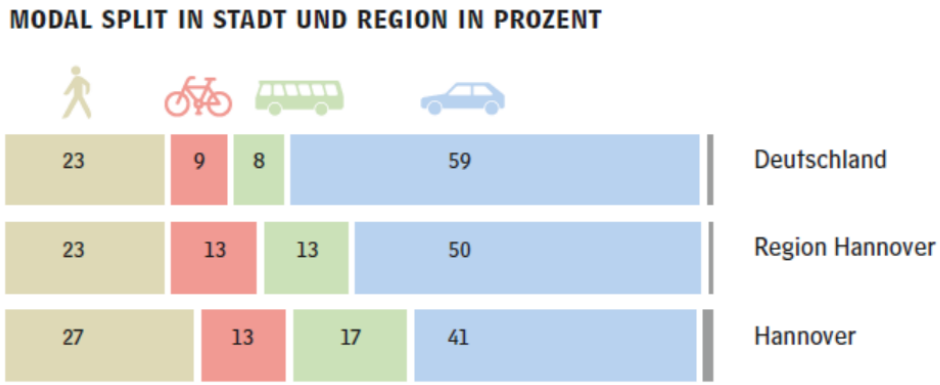


Abb. 4.2: Modal Split in Stadt und Region Hannover[9]

[9] Landeshauptstadt Hannover SHP Ingenieure (2011): Masterplan Mobilität 2025 Region Hannover

Heute werden von 3,6 Wegen/EW in der Region Hannover ca.1,5 Wege per KFZ und nur 0,6 Wege per ÖPNV gemacht. Diese Zahlen beschreiben näherungsweise die Situation in Lehrte. Aufgrund der guten Bahnanbindung und der hohen Fahrgastzahlen am Bahnhof Lehrte und den Haltepunkten der S-Bahn ist anzunehmen, dass die Pendlerwege überdurchschnittlich per ÖPNV zurückgelegt werden.
In der Verflechtung der Ortsteile untereinander und im innerörtlichen Verkehr kann der ÖPNV aber mit dem KFZ nicht konkurrieren. Der Anteil an den Wegen liegt hoch. Das Rad, welches im Entfernungsbereich bis 5km eine gute Alternative darstellt, kann einen steigerungsfähigen Anteil an den Wegen übernehmen.

Die örtliche gesamtstädtische Verkehrsentwicklung ist maßgeblich für die prognostische Entwicklung des Kfz-Verkehrs. Fördermaßnahmen zugunsten alternativer Verkehrsmittel und der diesbezügliche Infrastrukturausbau sollten forciert werden. Für die Stadt Lehrte sind verschiedene Szenarien denkbar:

Szenario 1 - Status quo Fortschreibung (so wie heute)
Das Szenario 1 beruht auf einer Beibehaltung der Verkehrsmittelwahl wie derzeit. Die möglichen Maßnahmen des VEP unterstützen somit ein „Sowohl als auch“. Geringfügige Modifikationen an Ampelanlagen und Kreisverkehren führen zu einer weiteren Optimierung des Kfz-Verkehrsablaufes. P+R Ausbau unterstützt den Gebrauch des KFZ im ortsnahen und örtlichen Bereich. Maßnahmen des Umsteuerns bleiben weitgehend wirkungslos.

Szenario 2 - Radverkehrsförderung
Das Szenario 2 versucht insbesondere durch eine starke Förderung des Radverkehrs durch Infrastrukturausbau mit tlw. Rückdrängung des Kfz-Verkehrs eine Veränderung der örtlichen Verkehrsmittelwahl zu erreichen. Vorrangig sind Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit der Kernstadt mit dem Fahrrad, die Optimierung der Querbarkeit der Gleise durch neue oder stark verbesserte Verbindungen, Trennung von Rad- und Fußverkehr in Bereichen mit hoher Frequenz und den Ausbau eine fahrbahnintegrierten Radvorrangnetzes zu nennen.
Schwerpunkt dieses Szenarios ist die individuelle Verkehrsmittelwahl innerorts und zwischen den Ortsteilen zugunsten des Radverkehrs weiter

ENTWURF

anzuregen. Die schrittweise stärkere Nutzung des Fahrrades beinhaltet aber weder eine ergänzende Ausweitung der Angebote von ÖPNV und SPNV noch stark restriktive Maßnahmen im Kfz-Verkehr. Seine Grenzen findet das Szenario in den witterungsbedingten Einflüssen, die zu starken Schwankungen in der Radverkehrsnutzung führen sowie in den Entfernungen, die in Bezug auf die Erreichbarkeit der Kernstadt zu sehen sind. Radschnellwege ergänzen das Programm.

Szenario 3 - Verkehrswende

Das Szenario 3 nutzt neben den Ansätzen des Szenarios 2 auf eine deutlich intensivierte ÖPNV-Strategie. Dazu ist die Einführung von Busverkehren im dichten Takt nicht nur zu Haltepunkten der Bahn sondern auch zwischen den Orten und in die Kernstadt Lehrte zu sehen. Die Verdichtung des Taktangebotes und eine starker Ausbau des B+R zuungunsten des P+R vertieft die Wirkung. „Leuchtturmprojekte“ wie z.B. ein Umbau des Bahnhofsumfeldes mit Radquerung sorgen für Wirkungen weit über die Verknüpfung der Verkehrsträger hinaus.

Die Auswirkungen aller Szenarien sind immer deutlich stärker in der Kernstadt als in den Ortsteilen zu spüren.

Für die Stadt Lehrte wird eine Mix empfohlen der schwerpunktmäßig auf Maßnahmen des Szenarios 2 setzt und versucht Einfluss auf die Region Hannover zum weiteren Ausbau des Nahverkehrs in der Region zu nehmen.

4.3 Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung

Starken Einfluss auf das örtliche Verkehrsgeschehen haben die veränderten demografischen Rahmenbedingungen:

- Aufgrund der eingeschränkten Reaktionsfähigkeit und Mobilität der älter werdenden Bevölkerung wird insgesamt langsamer gefahren.
- Die Nutzung von elektrisch unterstützten Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu. Dies ist bereits im Straßenraum sichtbar und zeigt sich auch an den Unfallzahlen.

ENTWURF

Abb. 4.2: Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose (eigene Darstellung)

- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen elektrounterstützten Verkehrsmitteln und Fußgängern werden größer. Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe auf Gehwegen werden steigen.
- Die Diversifizierung auf dem Automobilmarkt mit hohen Absatzzahlen von SUVs führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Einzelhandelsketten reagieren auf diese Entwicklung mit breiteren Stellplätzen und Fahrgassen

Daher sollte eine konsequente Sicherung und der Ausbau des barrierefreien Fußwegenetzes ebenfalls angestrebt werden.

5 Ziele

5.1 Allgemeine Ziele des VEP

Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans leiten sich zum einen aus einer Reihe von rahmensetzenden Werken ab, die auf europäischen bzw. bundesweiten umwelt- und sozialpolitischen festgeschriebenen Zielsetzungen (z.B. Klimaschutz, Lärmschutz, barrierefreie Mobilität für Alle) beruhen. Zum anderen leiten sie sich aus ortsspezifischen Zielsetzungen ab, die auf Basis der vorliegenden Bestandsanalyse und Bewertung sowie prognostischer Abschätzungen erfolgt.

Demzufolge ist ein umweltfreundlicher Verkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln sozialverträglich für alle Lehrter Bürger uneingeschränkt sicherzustellen.

Die Stadt Lehrte will im Spannungsfeld der Umwelt- und klimapolitischen Diskussion eine „sowohl als auch" Entwicklung unterstützen, die den Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung auf verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und alternative Verkehrsarten setzt, ohne die Bedingungen für den Kfz-Verkehr restriktiv zu verändern.

Die Stadt Lehrte stellt sich den daraus resultierenden Aufgaben offensiv und will versuchen das Miteinander der Verkehrsarten in den unterschiedlichen Verkehrsräumen so zu verbessern, dass umweltfreundliche Alternativen objektiv und subjektiv sicher genutzt werden können.

Folgende übergeordnete Zielsetzungen sollen erreicht werden:

- Die Mobilität für Alle sicherstellen
- Die schadstoffarme Mobilität fördern
- Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen steigern
- Die Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen (Alternative Antriebstechnik, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
- Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel und Verkehrswegen beseitigen

ENTWURF

➢ Die Belange der „schwachen“ Nutzergruppen berücksichtigen
➢ Barrieren für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufheben
➢ Straßenräume mit Aufenthaltsqualität schaffen und erhalten
➢ Die leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern
➢ Die notwendigen Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

Die allgemeinen Ziele der Verkehrsentwicklung lassen sich in mehrere Teilziele aufsplitten und münden in konkreten Handlungserfordernissen und Maßnahmen.

Lehrte will den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten Radverkehr, ÖPNV und „Zu Fuß gehen“ deutlich steigern. Potenziale werden aufgrund der Entfernungen insbesondere in der Förderung des Radverkehrs gesehen. Gleichzeitig soll die Barrierefreiheit sichergestellt werden und die Anforderungen an die Umgestaltung der Verkehrsanlagen gemäß Teilhabegesetz beschleunigt werden.

Lehrte möchte die verkehrsbedingten Emissionen in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern dämpfen und möglichst gering halten.

Die Stadt Lehrte möchte den motorisierten Individualverkehrs nicht fördern, jedoch seine Qualität erhalten sofern seine Abwicklung nicht die Belange anderer Verkehrsteilnehmer stark beschränkt.

5.2 Handlungsfelder für Lehrte

Schwerpunkt der Maßnahmen des VEP liegen in insgesamt 9 Handlungsfeldern, die Bereiche aufzeigen, für die konkrete Maßnahmenplanungen entwickelt werden:

Stadt der kurzen Wege

⇒ Die Nutzungsmischung sowie eine weitere Binnenentwicklung werden gefördert.

ENTWURF

⇒ Die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums weiter gestärkt.
⇒ Die Nahversorgung in den Ortsteilen wird weiter gesichert.
⇒ Die Aufenthaltsqualität für Bürger/innen innerhalb des innerstädtischen Straßen- und Freiraumes soll weiter verbessert werden.

Unter dem planerischen Obertitel „Stadt der kurzen Wege“ wird eine möglichst integrative Entwicklung der innerstädtischen Ortsteile verstanden, mit dem Ziel, Wege für die Grundversorgung des täglichen Daseins zu verkürzen und durch Nutzungsmischung eine Vielfalt am Ort zu erhalten. Die Verkehrsplanung entwickelt jeweils spezifische Konzepte zu einzelnen Vorhaben, die i.W. Rad-, Fuß- und ÖPNV- Anbindung stärken.

Fußverkehr fördern

⇒ Wichtige Hauptwegebeziehungen sind durchgehend barrierefrei auszubauen.
⇒ Gehwege sollen für Fußgänger, also für Verkehre mit niedriger Geschwindigkeit reserviert werden.
⇒ Belange von Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Personen werden besonders beachtet.
⇒ Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll verbessert werden und eine besitzbare Stadt wird angestrebt.

Innerhalb der Stadt soll das Fußwegenetz insbesondere zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen, zu den wichtigen Zielen und zu Versorgungs- bzw. Geschäftsbereichen verbessert und barrierefrei ausgebaut werden.
Vorrangige Wegenetze sind in Lehrte ortsbezogen zu entwickeln und in der Umsetzung abzustimmen. Die Entwicklung und der Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes, welches wichtige Ziele, Schulen und Haltepunkte verbindet, sollte besonders in der Kernstadt Lehrte realisiert werden.
Ein wichtiges Handlungsfeld ist dabei auch die weitgehende Trennung des Fuß- und Radverkehrs innerorts.
Die Stadt soll „besitzbar“ sein. Entlang wichtiger Wegenetze sollen Verweil- und Ausruhemöglichkeiten (Bänke, Anlehnstellen, Miniparks u.a.) für mobilitätseingeschränkte Bürger in etwa 80-100 m Abstand angeboten werden.

ENTWURF

Barrierefreiheit sichern

⇒ Lehrte sollte, in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden, Standards zur Barrierefreiheit entwickeln, abstimmen und einheitlich umsetzen.

⇒ Die Barrierefreiheit ist durch kontinuierlichen Bestandsumbau zu verbessern.

In Bezug auf die Barrierefreiheit soll sichergestellt werden, dass alle Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie alle öffentlichen Einrichtungen barrierefrei erreichbar werden und die Straßen gequert werden können.

Radverkehr fördern

⇒ Vorrangig sollte die Radverkehrsinfrastruktur der wichtigen innerörtlichen (innerstädtischen) und die angrenzenden Städte (Hannover, Braunschweig, Hildesheim) anbindenden Routen entwickelt und ausgebaut werden.

⇒ Der von der Region beabsichtige Radschnellweg sollte unterstützt und in seinem Verlauf geprüft werden.

⇒ Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem „Wohlfühlen auf dem Rad“ führen.

⇒ Strategien zum Radverkehr sollen in einem „Leitbild Radverkehr“ allgemeinverständlich zusammengefasst werden.

⇒ Fahrradstraßen und besondere Radfördermaßnahmen sollen zügig umgesetzt werden.

Im vorhandenen Radverkehrsnetz sollen Hauptwege für den Radverkehr etabliert und vorrangig ausgebaut werden. Dieses Netz ist vergleichbar mit den Hauptstraßen für den Kfz-Verkehr. Die Vernetzung, der Abbau von Barrieren und die Verbesserung gemäß der Mindestanforderungen der STVO soll dazu dienen, die Sicherheit des Radfahrens in der Stadt Lehrte noch weiter zu verbessern. Anreize zum Umstieg und einer verstärkten Nutzung des Rades sollten darüber hinaus entwickelt werden. Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV und an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind sichere Radabstellanlagen (Bügel) in ausreichender Anzahl notwendig. Wohnortbezogen sollen überdachte Abstellanlagen ebenerdig zugänglich sein.

ENTWURF

Busse und Bahnen noch bürgernäher und greifbarer

⇒ Der öffentliche Verkehr im regionalen Verbund wird weiter gestärkt (Masterplan Region).

⇒ Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Haltepunkte soll besonders für den Bus/Bahn-Umstieg weiter optimiert und die Erreichbarkeit für Rad- und Fußverkehr verbessert werden.

⇒ Bedarfsbezogen sollten örtlich Stellplatzkapazitäten für P+R und B+R zu erweitert werden.

⇒ Die Haltestellen sollen weiter modernisiert und optimiert und komfortabler werden.

Lehrte ist im SPNV durch die S-Bahn und Regionalzüge gut angebunden. Die Erreichbarkeit der Schiene ist durch eine Optimierung der Bahnhofsumfelder weiter aufzuwerten und die Anbindung an den Busverkehr zu verbessern.

Die Parkraumsituation besonders am Bahnhof Lehrte soll für den Radverkehr durch erhöhtes Stellplatzangebot verbessert werden. Für den Kfz-Verkehr sind die Lage und das Angebot zu prüfen. Eine Aufwertung der Bahnhofsstraße und des Bahnhofsbereichs mit barrierefreier Buswendeanlage ist erstrebenswert.

An den Haltepunkten Ahlten und Immensen / Arpke sollen die B+R / P+R-Stellplätze und am Haltepunkt Hämelerwald die B+R-Plätze erweitert werden.

Das Bussystem sollte eine verbesserte Anbindung der Ortsteile untereinander und an den SPNV ermöglichen und im Linienverkehr durchgängig fahren. Das Angebot an Wochenenden und in Abend- und Nachtzeiten sollte erweitert werden.

Verkehrssicherheit erhöhen

⇒ Die insbesondere subjektiv empfundene Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen sollte erhöht werden.

⇒ Ein Verkehrssicherheitsprogramm mit öffentlicher Arbeit und verschiedenen plakativen Maßnahmen ist notwendig, um stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erzielen.

⇒ Information zum Radverkehr im Straßenraum sind in vielfältiger Weise zu platzieren.

ENTWURF

Die objektive Verkehrssicherheit ist in Lehrte hoch. Subjektiv trauen sich aber viele Menschen nicht, die Fahrbahn mit dem Rad zu nutzen. Die Benutzung von vermehrt einzuführenden Radverkehrsanlagen in der Fahrbahn soll durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, durch Piktogramme in der Fahrbahn und weitere plakative Maßnahmen unterstützt werden.
Zudem ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf städtischen Straßen anzustreben, um die Verkehrssicherheit erhöhen.

Straßennetz optimieren

⇒ Die Anbindung durch den Kfz-Verkehr ist in allen Ortsteilen ausreichend gegeben.

⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.

Das Kfz Straßennetz ist für die Belange des Kfz-Verkehrs ausreichend. Handlungsbedarfe bestehen tlw. in der Sanierung und in der Verbesserung der Verkehrsabwicklung an einigen Knotenpunkten.
Maßnahmen zur Verringerung der Einfahrtgeschwindigkeiten in den Ortsteilen Aligse, Hämelerwald, Immensen, Röddensen und Sievershausen, sind schon aus Gründen der gesicherten Radverkehrsführung der außerorts meist einseitigen Radverkehrsanlagen notwendig.
Der Einbau von Mittelinseln und der Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen können an einigen Stellen ebenfalls zu einer Verstetigung und Sicherung führen.

Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern!

⇒ Ein Programm zum stadtverträglichen Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen zur Anpassung an die zur verkehrssicheren Abwicklung notwendige Regelungen ist in einigen Straßen ebenfalls sinnvoll.

⇒ Knotenpunktformen, Fahrstreifenanzahl und -aufteilung im Zuge der Ortsdurchfahrt Lehrte sollte geprüft und optimiert werden.

⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind dabei zu berücksichtigen.

Vorgeschlagen wird eine Umgestaltung bzw. Änderung der Ahltener Straße und der B 443 (Iltener Str. bis einschl. Trogstrecke), um die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern.

ENTWURF

Punktuell sind Maßnahmen in Hämelerwald und anderen Ortsteilen (z. B. Ortsdurchfahrt Immensen) zu prüfen.

Ruhender Verkehr

⇒ Die Gesamtauslastung der Parkplätze, auch in der Spitzenstunde, im Kernbereich von Lehrte ist mit 58 % vergleichsweise entspannt. Die Auslastung ist ungleichmäßig. Einzelne Zonen sind in den Spitzenstunden besonders ausgelastet. Dauerparker und auch P+R Nutzer sind tlw. dafür verantwortlich.

⇒ Verbesserungsbedarfe bestehen im Angebot an P+R Plätzen und an Abstellanlagen für B+R an allen Haltepunkten der Ortsteile.

⇒ Am Bahnhof Lehrte sollte P+R und B+R neu geordnet werden.

Orientierung im Verkehr

⇒ Die allgemeine und örtliche Kfz-Wegweisung sowie die örtliche Fahrradwegweisung sollte bedarfsweise fortgeschrieben werden.

Die Orientierung im Verkehrsnetz von Lehrte ist durch Maßnahmen im Wegweisungsnetz des Radverkehrs und allgemeinen Wegweisungsnetz noch weiter zu verbessern. Eine Überarbeitung der Wegweisung unter Berücksichtigung einer adäquaten Parkraumwegweisung wird empfohlen.

Eine Optimierung des Wegweisungskonzepts für das GVZ Lehrte ist derzeit in Bearbeitung.

Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen

⇒ Die Nutzung neuer, innovativer Verkehrsmittel ist zu ermöglichen und zu stärken (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität etc.).

⇒ Die Nutzung von Elektrofahrrädern hat sich durchgesetzt und erhöht besonders die Mobilität der älter werdenden Teile der Bevölkerung – Sie erfordert aber separate Wege oder Fahrbahnnutzung.

⇒ Die multimodale Mobilität ist zu fördern. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist zu optimieren.

Car-Sharing kann nur einen geringen Beitrag leisten.

ENTWURF

Öffentlichkeitsarbeit

⇒ Ein besserer Umgang mit und im Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern erreicht werden. Ein Konzept des dauerhaften Dialogs und der öffentlichen Ansprache sollte folgende Elemente enthalten:
  – Hinweise zum autofreien Schulweg und ggf. Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen
  – Farbe und Aktionen zur Radverkehrsförderung,
  – Umweltinformation und
  – Erklärende Kontrolle und Überprüfungen.

⇒ Bürger bei Maßnahmen frühzeitig beteiligen und informieren.

⇒ Die Mitwirkung am VEP gezielt fördern.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll in der Öffentlichkeit intensiv diskutiert werden um eine große Akzeptanz für die daraus folgenden Maßnahmen zu erzielen. Der hier vorliegende Bericht dient als Einstige in die öffentliche Debatte und Zusammenfassung des Arbeitsstandes.

Klima und Umwelt

⇒ klimafreundlichen Verkehr fördern

Die Stadt Lehrte hat keinen Spielraum am Fahrzeug aber die Stadt hat einen Lärmaktionsplan 3. Stufe für die wesentlichen Belastungsschwerpunkte („Hot Spots“) aufgestellt und beschlossen. Das im Zuge weiterer Planungen zu berücksichtigende Maßnahmenkonzept liegt vor.
Derzeit wird die Lärmbelastung im gesamten Straßennetz ergänzend untersucht,

ENTWURF

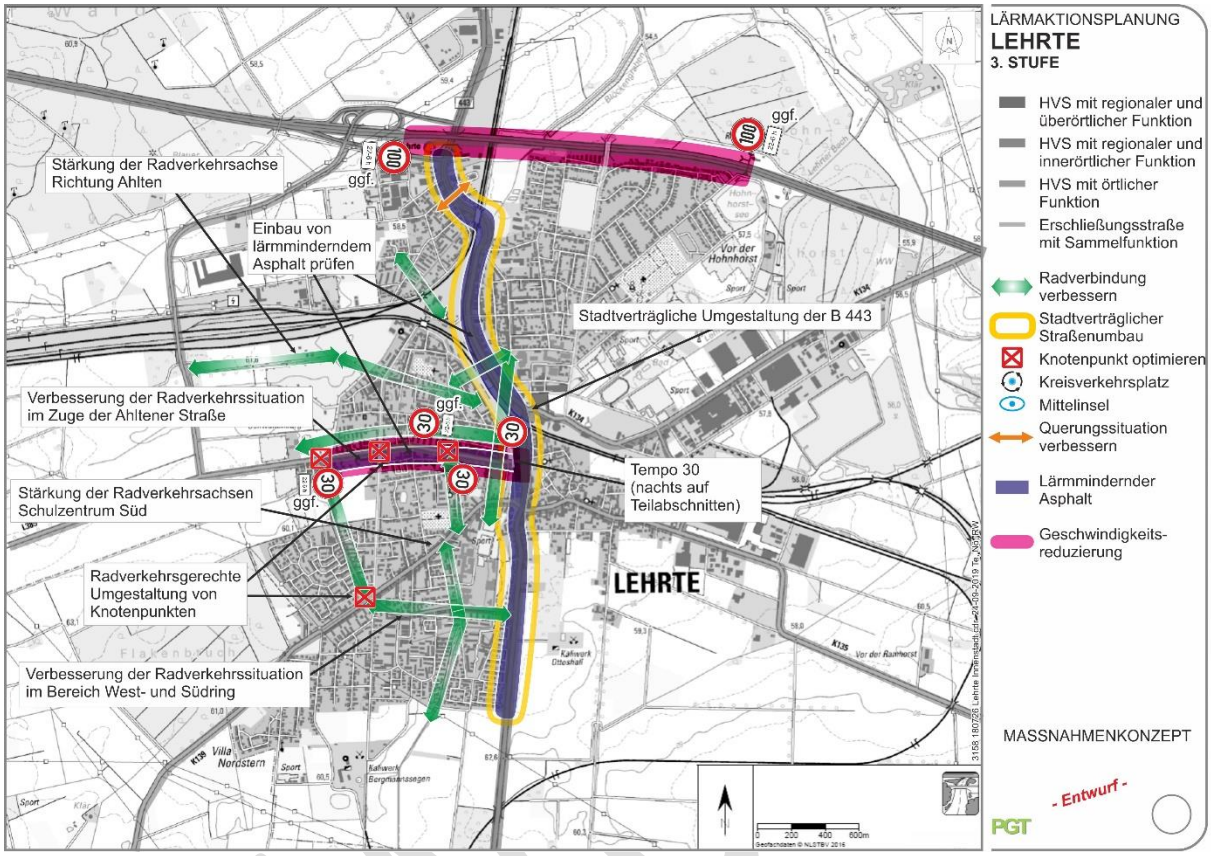


Abb. 5.1: Maßnahmenkonzept Lehrte (Kernstadt) des LAP

ENTWURF

6 Maßnahmenempfehlungen

Für die in Kapitel 5 aufgeführten Handlungsfelder wurden in Abstimmung mit der begleitenden Lenkungsgruppe Maßnahmenansätze erarbeitet, die zur Umsetzung der aufgestellten Ziele des VEPs als erforderlich angesehen werden, und konkrete Maßnahmenkonzepte für die einzelne Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) und Verkehrsräume (Bahnhofsbereich Lehrte, B 443 - Trogstrecke) entwickelt.

6.1 Stadt der kurzen Wege – verkehrssparende Siedlungsentwicklung

Im Rahmen der Bauleitplanung sind die Nutzungsmischung sowie die Innenentwicklung weiter zu fördern.

Die Innenentwicklung zur Stärkung der Kaufkraft und des zentralen Charakters der Kernstadt Lehrte ist in den letzten Jahren weiter verbessert worden. Dazu hat die Umnutzung der Zuckerfabrik einen erheblichen Teil beigetragen.
Die Stadt der kurzen Wege ist aufgrund der bestehenden Barrieren (gute Anbindung und Durchlässigkeit des Bahnhofs und der Schienenstrecken für den Fuß- und Radverkehr) durch eine Investition in die Infrastruktur am Bahnhof und im Verlauf des Trogs deutlich verbesserbar.

Für Flächen mit Entwicklungsoption sollten Erschließungskonzepte entwickelt werden, die Vorrang für Rad- Fuß und Busse bzw. Bahnen vorsehen und den Kfz-Verkehr nur über geeignete Straßen anbinden.

Das städtebauliche Entwicklungsgebiet Hornäcker, welches mit ca. 1.800 WE einen Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung darstellt, ist als Prototyp derartiger Entwicklung anzusehen. Direkte Wege für den Rad- und Fußverkehr zum Bahnhof und in die Stadtmitte und evtl. ein zus. Bahnanschluss mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle sollten geprüft werden. Die zentrale Lage des bereits geplanten Nahversorgers an der stadtverträglich gestalteten Hauptsammelstraße (bspw. mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit zwischen Südring und der Mielestraße) sichert den Einkauf auch aus

ENTWURF

Wohngebieten westlich der B 443 per Fuß und Rad. Die Sammelstraße übernimmt auch kleinräumig Durchgangsverkehr zur AS Lehrte-Ost und entlastet damit Iltener und Ahltener Straße geringfügig. Sie sollte durch eine vorbildliche Gestaltung mit von der Fahrbahn abgetrennten, jedoch auf Fahrbahnniveau befindlichen Radverkehrsanlagen und abgesetzten barrierefreien Gehwegen kennzeichnen sein.
Inwieweit mittelfristig neben der Anbindung an den innerörtlichen Busverkehr auch die Einrichtung einer neuen S-Bahn Haltestelle zu einer besseren Anbindung an Hannover und Sehnde / Hildesheim führen kann, ist zu untersuchen. Gegenwärtig ist die direkte Anfahrt des Bahnhofs Lehrte die naheliegendere Möglichkeit, da von dort alle Linien erreichbar sind. In Vorbereitung auf einen möglichen Haltepunkt sollten Flächen freigehalten werden, die eine radiale Fuß- und Radwegachse zum geplanten Standort erlauben und die an die von Sehnde kommende Rad- und Fußwegachse anbindet.

Abb. 6.1: Wohnungsnah ebenerdigen Zugriff auf das Fahrrad ermöglichen

Für eine Optimierung der verkehrssparenden Infrastruktur ist es erforderlich, Optionen zum Abstellen für Fahrräder in direktem Zugriff der Bewohner bereitzustellen. Diesbezüglich sind insbesondere in der Weststadt aufgrund des Geschosswohnungsbaus und der starken Verdichtung Angebote zu schaffen, die den schnellen Zugriff auf das Fahrrad sichern. An ausgewählten Stellen sollten entweder abschließbare Fahrradhäuschen oder gesicherte überwachte Abstellanlagen in den Straßenraum eingebracht werden, die zweckgebunden von den angrenzenden Bewohnern genutzt werden können.

Der Bahnhof übernimmt eine Schlüsselposition bei der Entwicklung der Stadt der kurzen Wege und sollte in der Verknüpfung zwischen nicht moto-

risiertem Verkehr, ÖPNV und SPNV stark verbessert werden. Dazu ist auch die Neuordnung für den ruhenden Verkehr zu optimieren. Vor dem Hintergrund beabsichtigter städtebaulicher Entwicklungen sind Testkonzepte zu entwickeln, die das Bahnhofsumfeld in seiner Bindegliedfunktion stärken und zugleich die insbesondere auf der Westseite prekäre Situation der Abstellanlagen und der Eingangsgestaltung verbessern. Schwerpunkt sollten Überlegungen zur Bahnquerung sein, sowohl im Bahnhofsbereich als auch im Bereich der vorhandenen Trogstrecke im Zuge der B 443, um kurze Wege zwischen den Stadtteilen herzustellen.

6.2 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Die Bedingungen des Fußverkehrs sind deutlich verbesserungsfähig. Während die Breite von Gehwegen im Regelfall nicht veränderbar ist, kann aber durch Neuordnung der Nutzungen Radverkehr, parkende Kfz sowie Einbauten (Masten etc.) vermieden werden. Vorrangig ist dazu ein Hauptfußwegenetz zu definieren, welches die besonderen Qualitäten des Fußverkehrs unterstützt. In diesem Netz sollte auch der Anspruch der „besitzbaren“ Stadt erkennbar werden, in dem in kurzen Abständen Anlehn- und Sitzmöglichkeiten eingebracht werden, die den mobilitätseingeschränkten Bevölkerungsteilen die Teilhabe am Stadtleben ermöglichen (vgl. Abb. 6.4). Die Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrern und Fußgängern zwingend erforderlich. Dazu sind Führungsformen für Radfahrer zu entwickeln, die abseits der Gehwege sichere und attraktive Fahrbedingungen ermöglichen.

Barrierefreiheit herstellen

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)[10], das die rahmensetzende Gesetzgebung der EU sicherstellen soll, ist 2006 in Kraft getreten. Durch die darin definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit kommt dem barrierefreien Infrastrukturausbau eine große Bedeutung zu. Barrierefreiheit kommt allen Verkehrsteilnehmern zu Gute (Abb. 6.2).

[10] Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

Abb. 6.2 Barrierefreiheit zum Vorteil Aller[11]

Empfohlen werden einheitliche, örtliche Standards in einem barrierefreien Wegenetz vorrangig umzusetzen. Dies sollte mit Behindertenverbänden, Seniorenbeirat und Radfahrverbänden abgestimmt werden.

Wichtige Querungsbereiche sollten entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung gestaltet werden. Die Gestaltung sollte dem „Zwei-Sinne Prinzip“ entsprechen, d.h., dass zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Fühlen (Tasten) angesprochen werden. Ein barrierefreier Ausbau beinhaltet die Grundfunktionen Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung sowie das Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen. Rampen sollten nicht mehr als 6 % Neigung auf max. 6 m haben und Querneigungen sollten 3 % nicht überschreiten. An LSA-geregelten Knotenpunkten helfen akustische Signalgeber. Abbildung 6.3 zeigt beispielhaft, wie barrierefreie Querungsstellen mit taktilen Elementen und einer Nullabsenkung aussehen.

[11] EDAD – Design für Alle Deutschland e.V. Münster o.J.

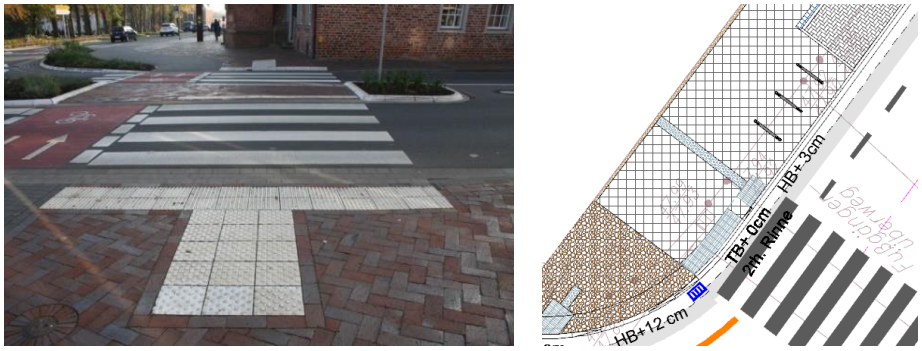


Abb. 6.3: Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung

Abb. 6.4: „Besitzbare“ Stadt! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)

Hauptfußwegenetz definieren

Für den Kernort Lehrte wird ein örtliches Wegenetz, wie in Abbildung 6.5 dargestellt, vorgeschlagen, das das Rückgrat der zentrumsnahen Bündelung der Verkehre bildet. Dieses beinhaltet neben dem Hauptfußwegenetz ein Vorrangnetz, in dem prioritär der barrierefreie Ausbau umgesetzt werden soll. Wichtige Ziele, wie der Bahnhof, das Schulzentrum sowie das Krankenhaus, können somit erreicht werden.

Das Fußverkehrsnetz sollte in der Kernstadt die Haupt-Fußwegeverbindungen im Geschäftsbereich, Schulen und Haltestellen des ÖPNV sowie die Anbindung an die Naherholungsbereiche umfassen. Weite

Teile dieser Wege sollten qualitativ in einen barrierefreien Ausbauzustand versetzt werden.

Vorrangig sind punktuelle Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen innerhalb dieses Wegenetzes sowie zur Anbindung von Haltestellen und wichtigen Zielen umzusetzen und Sitzgelegenheiten für Ruhepausen anzubieten.

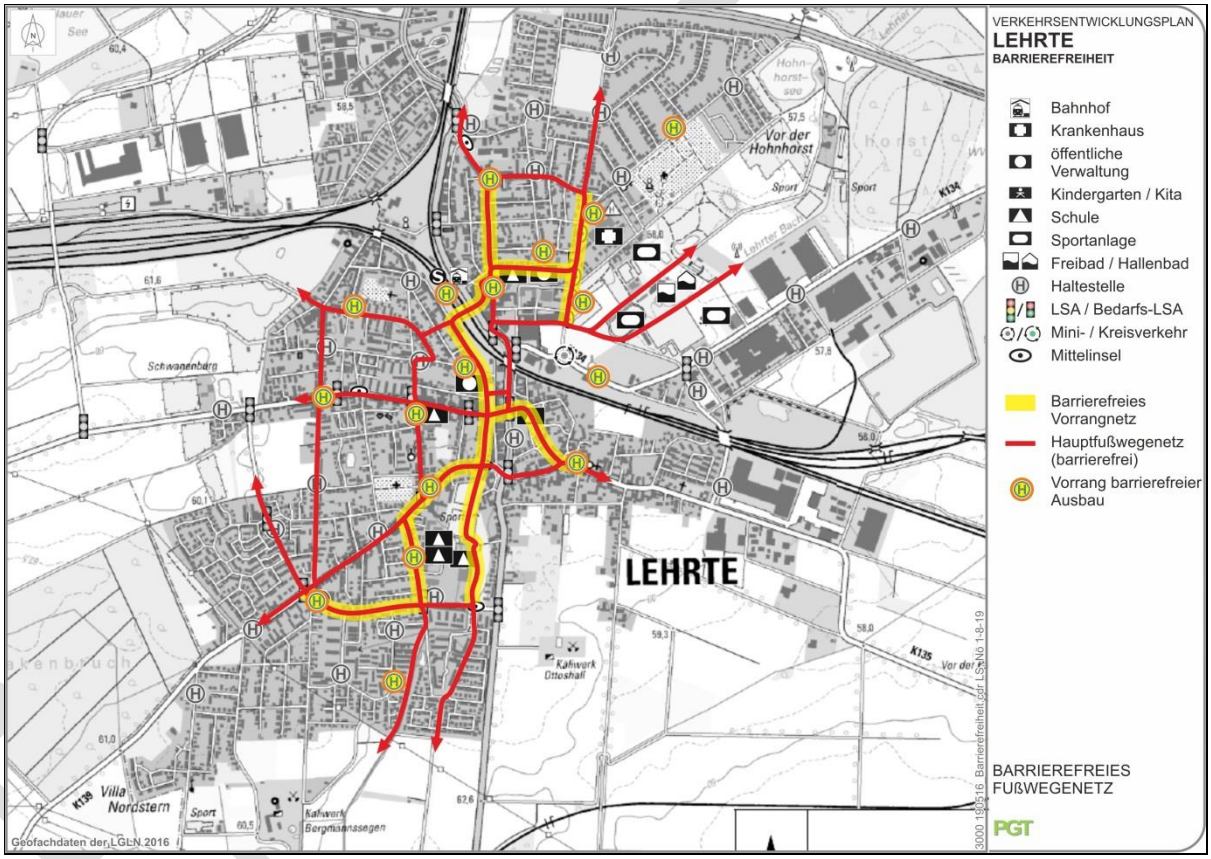


Abb. 6.5: Hauptfußwegnetz Lehrte

6.3 Radverkehr fördern!

Radverkehr liegt im Trend und sollte dringend gefördert werden. Die Elektromobilität hat sich beim Fahrrad mittlerweile durchgesetzt und mit mehr als 1 Million Pedelecs ist ein Bestand erreicht, der zügige Radverkehrsverbindungen und störungsfreie Wege erfordert. Erst wenn die notwendige Infrastruktur netzförmig „erfahrbar“ und auch für den Autofahrer sichtbar ist,

kann ein durchschlagender Erfolg zum „Umstieg auf das Rad“ erzielt werden.
Eine verbesserte Erschließung im innerörtlichen und überörtlichen Verkehr (Anbindung an Hannover und andere umliegende Orte) lässt weitere Steigerungspotenziale im Radverkehr möglich erscheinen.

Radverkehr in Lehrte spielt sich sowohl innerorts, hier bereits zu großen Teilen auf den Wegen zu den Schulen und zum Bahnhof als auch zwischen den Ortsteilen ab.

Koordiniertes Vorgehen mit Nachbarkommunen und Region

Die Region Hannover hat ein Vorrangroutennetz entwickelt, dessen Routen auch Lehrter Ortsteile miteinander verknüpfen. So wird Lehrte spinnennetzartig mit Burgdorf, Sehnde, Laatzen und den anderen umliegenden Kommunen verbunden. Die regionsbezogenen Standards, die auch streckenbezogen einen Radschnellwege diskutieren, sind aufzugreifen und sollten unterstützt werden.

Abb. 6.6: Das Vorrangnetz und Umsetzungspriorität der Region Hannover[12]

[12] Region Hannover, Alltagsradverkehr in der Region Hannover, 2017

Radnetz definieren

Dieses Netz sollte in Bezug auf das Lehrter Stadtgebiet präzisiert und verdichtet werden.

Im Netzvorschlag (vgl. Abb. 6.7) wurden die in Teilen guten Radverkehrsverbindungen zu einem Gesamtnetz ausgearbeitet, welches in Haupt- und Nebenrouten unterscheidet. Auf diesem soll die Hauptlast des innerörtlichen Radverkehrs schnell und komfortabel abgewickelt werden. Es sichert die Erreichbarkeit von Schulen, Versorgungseinrichtungen ebenso wie die örtlichen und übergeordneten Verbindungen:

Das Routennetzkonzept enthält klar hierarchisierte Wegeverbindungen:

Hauptrouten (ortsteilverbindende Routen)
sind hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs, die die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs abdecken.

Nebenrouten
bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouten mit Schwerpunkt auf Komfort sowie nachgeordnet wichtige Routen bspw. zwischen den Ortsteilen.

Ergänzungsrouten/Freizeitrouten (kleinräumige, ortsteilbezogene Routen und Radwanderwege)
Ergänzungsrouten umfassen wichtige kleinräumige, Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptroutennetz. Die Freizeitrouten beziehen sich insbesondere auf das touristisch relevante Radwanderwegenetz.

Zudem beinhaltet das Radverkehrsnetz überregionale Routen, die Regionsverbinder bzw. Radschnellwege, die derzeit in Untersuchung sind, sowie das Vorrangnetz der Region Hannover.

ENTWURF

Abb. 6.7: Radverkehrsnetz - Entwurf

Radschnellweg / Regionsverbinder

Die Bemühungen der Region Hannover Radschnellwege örtlich umzusetzen, sollten durch die Stadt Lehrte unterstützt werden. Die als Regionsverbinder bezeichneten Routen binden die Kernstadt von Lehrte zudem an das regionale Umfeld an. Ein Radschnellweg soll Hannover bahnparallel an Lehrtes Innenstadt anbinden. Für den Verlauf dieses Weges gibt es Varianten zum Routenverlauf, die im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung in Bezug auf ihre Machbarkeit geprüft werden sollten.

Die verschiedenen Varianten binden jeweils am Bahnhof Ahlten an den Eisenbahnlängsweg in Richtung Hannover an. Für wesentliche Teile des Verkehrs erscheint dabei eine Verbindung von Ahlten direkt an die Feldstraße in Lehrte sinnvoll. Alternativ denkbar und möglicherweise aus Gründen der Leichtigkeit, Zügigkeit für den Radverkehr und Störungsfreiheit für den landwirtschaftlichen Verkehr vorzuziehen ist die Variante, die nördlich der Bahn am Eisenbahnlängsweg weiter verläuft. Diese würde über die Kreuzungen im Gleisdreieck an die Weststadt und an die Kernstadt Lehrtes angebunden werden. Die Verläufe sind der Abbildung 6.8 zu entnehmen.

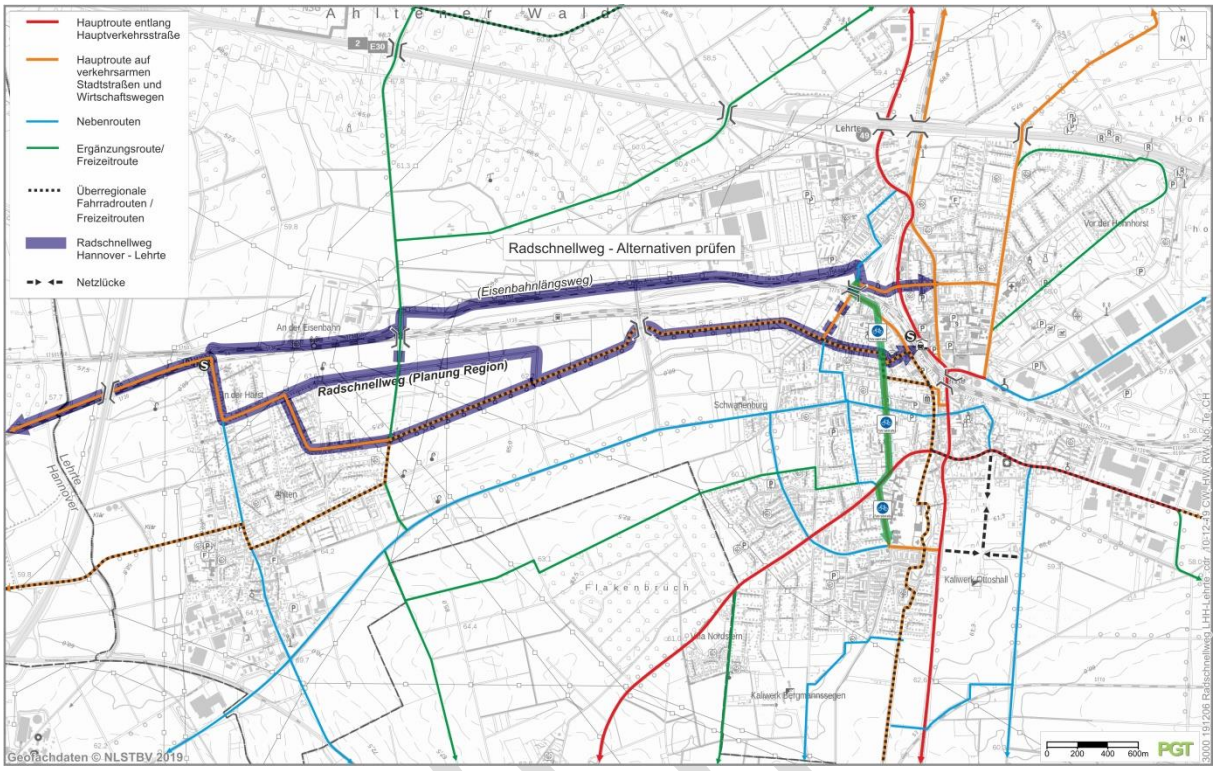


Abb. 6.8: Untersuchungsbedarf: Alternative Verläufe Radschnellweg Hannover – Lehrte

Routennetz schlussabstimmen und verbindlich festlegen

Das intensiv abgestimmte Radnetz sollte beschlossen werden, damit es im Zuge weiterer Planungen der unterschiedlichen Baulastträger verbindliche Berücksichtigung findet. Das Radroutennetz sollte nach dem politischen Beschluss möglichst auch bei einer Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden und allen relevanten Baulastträgern zur Berücksichtigung übermittelt werden.

Netzausbau

Vorrangig sind die örtlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu ergreifen und ein einheitlicher Standard der Radverkehrsanlagen, der für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar ist, umzusetzen. Dabei sind in enger Abstimmung mit den Verkehrsbehörden und den Baulastträgern die zulässige regelnde STVO im Sinne des Radverkehrs offensiv einzusetzen. Alibimaßnahmen fördern den Radverkehr nicht. Vielmehr muss es auf eine breite Akzeptanz der Bevölkerung bei den vorgesehenen

Maßnahmen hinauslaufen. Das Fahrradklima der Stadt ist dahingehend zu heben.

Leitbildartig lassen sich die wesentlichen Grundsätze der Radverkehrsführung Lehrte zusammenfassen:
Radverkehr soll über gut geeignete Verbindungen von und in alle Bereiche der Stadt sicher und komfortabel möglich sein. Neben der objektiven Sicherheit soll auch ein möglichst hohes subjektives Sicherheitsgefühl durch geeignete Maßnahmen erzeugt werden. Dazu gehört auch Aufklärung, kontinuierliche Information sowie Appelle. Wesentliche Punkte, die nach intensiver Diskussion als Handlungsrahmen festgelegt werden sollen, zeigt Abbildung 6.9.

Radverkehr in Lehrte gehört zum städtischen Fahrverkehr!

- *Alle fahrenden Verkehrsarten werden auf innerörtlichen Straßen fahrbahnintegriert geführt,*
- *Hochbord-Radverkehrsanlagen gibt es innerorts nur auf:*
  - *Straßen mit mehr als 10.000 Kfz/24 h und*
  - *nur, wenn sie separat geführt und durchgehend > 2,50 m breit sind.*
- *Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen ab 5.000 Kfz/Tag*
- *Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit kann Radverkehr nur in Ausnahmefällen Gehwege nutzen – Ausweisung: „Gehweg, Radfahrer frei“.*
- *Auf außerörtlichen Straßen soll die Erforderlichkeit von Radverkehrsanlagen ab 2.500 Kfz/Tag geprüft werden*

Radfahren in Lehrte soll für alle Verkehrsteilnehmer sicher und möglich sein.
Für den Radverkehr gibt es ein Hauptroutennetz mit möglichst direkten und umwegfreien Verbindungen und sicheren Querungsstellen innerorts und außerorts.

Das Hauptroutennetz wird vorrangig ausgebaut. Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit sind darin zu gewährleisten.
Radverkehr und seine Anlagen müssen sichtbar werden durch:

- *Hilfestellungen zur fahrbahnintegrierten Führung des Radverkehrs*
- *radverkehrsgerechte Knotenführungen,*
- *vorgezogene Aufstellflächen,*
- *eigene Signalgeber,*
- *Schutzstreifen,*
- *Einfädelungsstreifen,*
- *Fahrradstraßen, etc.*

Eine durchgehende Wegweisung zu Ortsteilen und innerörtlichen Zielen ist erforderlich.
Die bedarfsgerechte Erweiterung der Abstellanlagen besonders am Bahnhof ist notwendig.
Erstellung eines Maßnahmenkatasters sowie einer Prioritätenliste für die Umsetzung.
Radverkehr soll ergänzend durch Aktionen und Werbung gefördert werden wie bspw.:

- *Radverkehrssicherheitstage*
- *Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit" u.a.*
- *sicher per Rad zur Schule ohne Auto*

Abb. 6.9: Anforderungen Leitbild Radverkehr

Kernfragen der Radverkehrsinfrastruktur sollten öffentlich diskutiert und bekannt gemacht werden.

Radverkehrsabstellanlagen ausbauen

Darüber hinaus sollen an den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Dies gilt vor allem für den Geschäftsbereich, Schulen, Haltestellen. Auch wohnstandortbezogene, ebenerdige Anlagen sind notwendig (vgl. Abb. 6.1). Die Abstellanlagen und ihre Zuwegungen sollten sicher, komfortabel und beleuchtet sein. Besonders bei öffentlicher Infrastruktur und Handel sind überdachte Anlagen notwendig, deren Umfang in einer Stellplatzsatzung ebenso wie weitere Regelungen festgesetzt werden könnten.

Beispielhafte Maßnahmen

Exemplarisch zeigt Abbildung 6.10 Ausbaumöglichkeiten der zukünftigen Infrastruktur im Radverkehr. Die dort vorgeschlagenen Führungsformen des Radverkehrs (Radweg, fahrbahnintegriert u.a.) wurden im Rahmen der Lenkungsgruppe vorabgestimmt.

Eine nahezu durchgehende Fahrradstraße zum Bahnhof lässt sich über Feldstraße und Südstraße realisieren und sichert die dort schon vorhandenen hohen Radverkehrsmengen (Abb. 6.10). Im Zusammenhang mit der Schulentwicklung sollte die Südstraße weitgehend Kfz-frei werden. Gleichfalls ist die Busanbindung der Schulen in Verträglichkeit mit dem Radverkehr zu untersuchen und zu verbessern. Die Führung der Fahrradstraßen

beim Queren der Iltener Straße ist in Varianten zu untersuchen und in die Umgestaltung einzubringen.

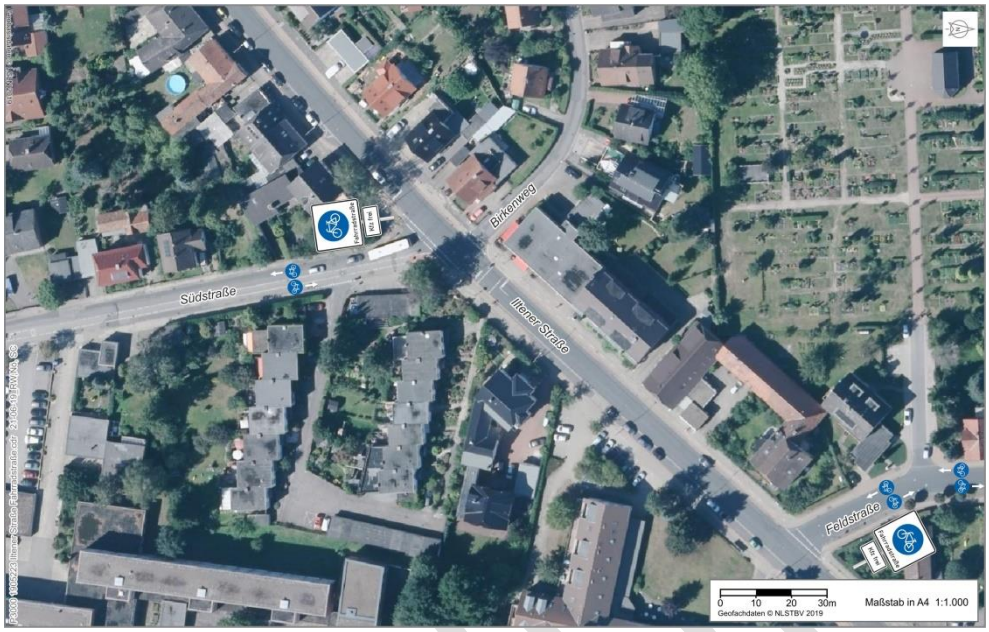


Abb. 6.10: Maßnahmenvorschlag Fahrradstraße über Südring und Feldstraße

Für die Feldstraße (Abb. 6.11) wird vorgeschlagen, eine Fahrradstraße einzurichten. Piktogrammen und Aufstellflächen sind dazu erforderlich und machen die Radverkehrsinfrastruktur sichtbar.

Abb. 6.11: Maßnahmenvorschlag Radverkehr Feldstraße

Die Ahltener Straße, die eine wichtige Ost/Westachse darstellt, kann aufgrund der Breitenverhältnisse keine separaten Radverkehrsanlagen bekommen. Hier sollten die regionsüblichen Radschutzstreifen, wie bspw. in Abb. 6.12 dargestellt, durchgängig markiert werden und durch flankierende Maßnahmen (Halteverbote, Piktogramme, vorgezogene Aufstellflächen).

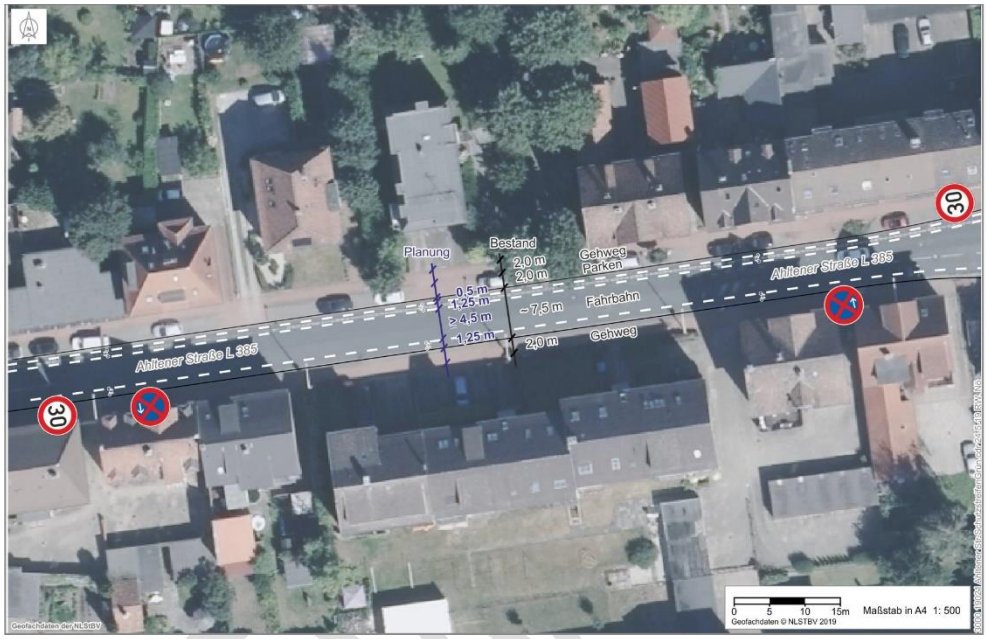


Abb. 6.12: Maßnahmenvorschlag Ahltener Straße

An mehreren Ortseinfahrten ist die Führung des Radverkehrs für den außerorts auf einem einseitigen 2-Richtungsradweg fahrenden Radverkehr zu einer richtungsgetrennten Führung innerorts zu sichern. Erfahrungsgemäß bieten Fahrbahnteiler im Ortseingang dafür die beste Lösung, an die der von außerorts kommende Radweg herangeführt werden soll. Die Maßnahmen haben zudem Effekte für die Senkung der Fahrgeschwindigkeiten im Ortseingang und dienen dem Lärmschutz. Für die Maßnahme ist eine örtliche Prüfung und ggf. ein Planverfahren erforderlich, um die notwendigen Flächen zu sichern und ggf. entstehende Lärmbetrachtungen formal abzuarbeiten. Vorrangig sind folgende Ortseinfahrten von entsprechenden Maßnahmen betroffen: Aligse, Hämelerwald, Immensen, Röddensen und Sievershausen

Weitere Maßnahmen, die den Umgang mit dem Radverkehr zeigen, sind in Kapitel 6.7 zu finden.

Ausbauprioritäten

Prioritäten zum Netzausbau sind festzulegen, die zeitnah, vorbildhaft und möglichst routenbezogen umgesetzt werden, damit Verbesserungen durchgängig im Routenverlauf sichtbar werden. Zudem empfiehlt es sich, ein eigenes Umsetzungsprogramm aufzustellen.

Das Vorgehen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sollte zusammen mit einem noch festzulegenden Haushaltsbudget vom Rat separat beschlossen werden und dient als Basis für das weitere Verwaltungshandeln.

6.4 Nutzung von Bussen und Bahn fördern

Busverkehr

Die Qualität des innerstädtischen Nahverkehrs soll durch ein optimiertes Bussystem und verbesserte Umsteigebeziehungen zu den S-Bahn-Strecken optimiert werden:

– Barrierefreiheit der Haltestellen soll gewährleistet sein
– Einhaltung der Mindestbedienungsstandards, die im NVP der Region Hannover definiert sind
– verbesserte Umsteigebeziehungen Bus / Bahn

Laut NVP[13] sollen alle Ortsteile in der Region Hannover mindestens alle zwei Stunden im Zeitraum von 5 bis 23 Uhr an ihr Zentrum angebunden sein. In der Hauptverkehrszeit soll dies mindestens jede Stunde möglich sein. Dabei ist von einer vertretbaren Reisezeit auszugehen. In Lehrte ist insbesondere bei der Andienung zu Spätzeiten und am Wochenende stark nachzubessern.

Es wird zudem die Prüfung einer Neuordnung des Stadtbussystems in der Kernstadt von Lehrte vorgeschlagen, da bisher kaum gemeinsame Umstiegspunkte zwischen der West- und Oststadt vorhanden sind. Auch die Taktung könnte angepasst bzw. vereinheitlicht werden.

[13] Nahverkehrsplan 2015 – Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 135, Region Hannover 2015.

ENTWURF

Im Rahmen des städtischen Haltestellen-Programms sollten kontinuierlich die Bushaltestellen im Stadtgebiet modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden. Ziel ist es, den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr auch für mobilitätseingeschränkte Menschen zu sichern und insgesamt die Sicherheit und den Komfort zu verbessern.

Umgestaltung Bahnhofsbereich Lehrte

Die Barrierewirkung der Bahn begleitet die Stadtentwicklung Lehrte seit jeher. Besonders kritisch ist dabei die starke Teilung der Stadt in der Weststadt und Zentrum bzw. östliche Stadt. Aufgrund des Schienenverkehrsaufkommens auf den Hauptstrecken sind die vorhandenen Bahnübergänge häufig geschlossen. Im Laufe der Jahre wurden mit der Trogstrecke sowie der Aufhebung und Verlegung der Eisenbahnstrecke nach Hildesheim erste Lösungen für eine Verbesserung erreicht. Im bestehenden Schienennetz sind jedoch keine weiteren Verlegungen denkbar, sodass Querungen der Bahn optimiert werden müssen. Die vorhandenen Chancen sollten sorgfältig untersucht und in Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes geprüft werden. Von Seiten des VEPs wurden daher zwei Bereiche der Bahnquerung näher untersucht.

Gleisquerung oberirdisch

Querungen der Gleise sind über den vorhandenen Tunnel, neue Tunnel oder Brückenbauwerke möglich. Brückenbauwerke müssen aufgrund der Barrierefreiheit und einer erforderlichen Höhe von mindestens 6,50 m mit sehr langen Rampen ausgestattet werden. Diese können nur an wenigen Stellen im Stadtgebiet ermöglicht werden. Der Vorteil wäre, dass ein weiterer Zugang zu den meisten Bahnsteigen (vgl. Buchholz In der Nordheide) und evtl. zum P+R möglich wäre. Abbildung 6.13 zeigt Varianten. Wesentlicher Nachteil der genannten Varianten ist, dass eine derart lange Rampenanlage (130 m) auf der Ostseite des Bahnhofs nur unter großen Schwierigkeiten in die vorhandene Situation integriert werden kann. Eine Option wäre die Fläche zwischen B 443 und Bahndamm, welche jedoch eine ebenerdige Querung der B443 erfordern würde. Eine Überbrückung der B 443 wäre möglich und könnte im Bereich des Parkhauses anbinden, sodass vom Parkhaus ggf. außen bzw. innen eine Weiterführung in Richtung Burgdorfer Straße möglich wäre. Neben dem Brückenbauwerk wäre auch eine Verän-

ENTWURF

derung des P+R Parkhauses erforderlich. Die Chancen werden als wenig realistisch eingeschätzt.

Abb. 6.13: Mögliche Querungen der Bahnstrecke für den Rad- und Fußverkehr

Gleisquerung unterirdisch

Eine Ertüchtigung bzw. Optimierung des vorhandenen Tunnels wäre demgegenüber wahrscheinlicher. Im Zusammenhang mit einer barrierefreien Busanlage auf der Westseite kann eine Rampenanlage zum bestehenden Tunnel geführt werden. Dabei ist zu prüfen, inwieweit das westlichste Gleis entbehrlich ist und für den Bau einer Rampenanlage genutzt werden kann. Dieses Gleis wird heute nicht mehr genutzt und liegt brach.

Auf der Ostseite kann eine ähnliche Rampe direkt in die Friedrichstraße führen, die als Fahrradstraße die Verbindung Richtung Krankenhaus und Schulen sichern kann. Hier wird entlang der B 443 der vorhandene Parkstreifen genutzt werden müssen. Die Andienung der vorhandenen Gebäude ist jedoch weiterhin möglich.

Es wird empfohlen, diese Lösung, die auf der Westseite mit einer Buswendeschleife und einer Optimierung der Bussituation verbunden ist und auf der Ostseite eine Radanbindung an den Tunnel sichert, sorgfältig zu prüfen und weiter zu verfolgen. Dabei sind auch Führungsmöglichkeiten im Bahnhofstunnel zu untersuchen. Gute Erfahrungen wurden bspw. mit Schutzgittern im Bereich der Bahnsteigaufgänge und einer Markierung der Flächen im Zusammenhang mit einer verbesserten Beleuchtung und einer verkehrsrechtlichen Bezeichnung als Fußgängerzone („Radverkehr frei“) gemacht. Dies kann eine langsame Befahrbarkeit mit dem Rad erlauben. Hinzuweisen ist darauf, dass die Rampenanlagen barrierefrei gestaltet werden sollten, um einen dauerhaften unabhängigen Zugang zu erlauben.

Im westlichen Bahnhofsbereich ist die Andienung für den Busverkehr aufgrund der engen Bahnhofsstraße und der Notwendigkeit, den Bahnhofseingang zu betonen, stark eingeschränkt. Vorgeschlagen wird nördlich des Bahnhofsgebäudes, in Verbindung mit der jeweils dargestellten Rampenanlage, eine Wendeschleife für den Busverkehr einzurichten und eine barrierefreie Haltestelle für den Bus vorzusehen. Die Abbildung 6.14 zeigt einen Vorschlag für die Situation.

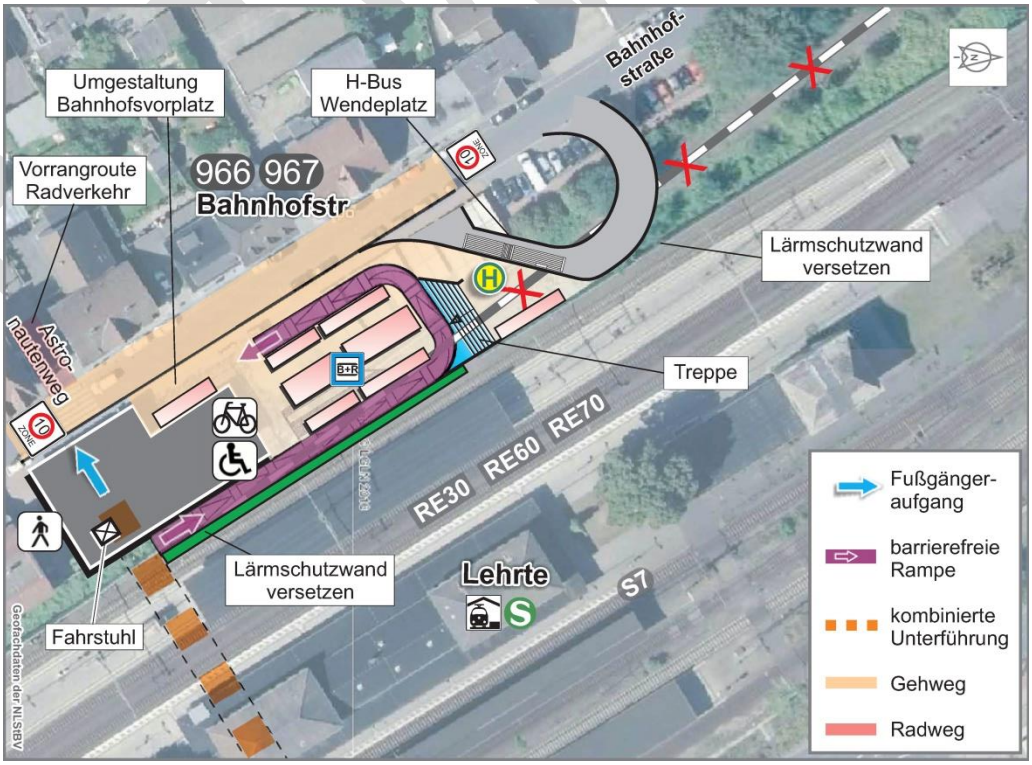


Abb. 6.14: Konzept zur Umgestaltung des Bahnhofsseite West

Erweiterung des B+R und P+R-Angebots

Sowohl in Ahlten als auch in Aligse ist die Ausweitung des Angebotes an Bike+Ride dringend erforderlich. Vorgesehen ist die Antragstellung für den Bau von Bike+Ride Parkplätzen auf der Basis der Bedarfsermittlungen, die an den einzelnen Standorten teilweise noch durchzuführen sind. Auch Lage und Umfang der Anlagen sowie die Fragestellung bezüglich der Qualität sind im weiteren Verlauf der Bearbeitung zu klären. Vorgeschlagen werden Käfige für personenbestimmte Nutzung sowie allgemeine überdachte Bügel, Die konkreten Förderanträge sind Gegenstand des direkten politischen Beschlusses.

Zu veranlassen sind auch die entsprechenden Bedarfserhebungen für P+R und B+R Bedarfe an den Bahnhöfen Immensen/Arpke und Hämelerwald.

Optimierung der P+R Zufahrt zum Bahnhof Immensen / Arpke

Im Zuge der L 412 (Arpker Straße) ist für die Zufahrt zum Bahnhof Immensen / Arpke die Verkehrssicherheit sowohl für links abbiegende als auch links einbiegende Fahrzeuge ist zu verbessern. Die Maßnahme sollte im Zusammenhang mit einer Stärkung des ÖPNV mit der Region abgestimmt werden, die ggf. anteilige Mittel beiträgt, um die Anbindung des Haltepunktes für den P+R zu optimieren, da die Maßnahme der Stärkung der Nahverkehrsnutzung dient. Aufgrund der Baulastträgerschaft ist zunächst die Beteiligung des Baulastträgers im Rahmen eines Plankonzeptes zu untersuchen, welche Möglichkeiten für einen Kreisverkehrsplatz oder anderweitige Lösungsmöglichkeiten geboten werden können.

6.5 Verkehrssicherheit erhöhen!

Die Ideen einer „Vision Zero“, einer Stadt Lehrte ohne Unfälle, sollte diskutiert und umgesetzt werden. „Vision Zero“ steht für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit und für ein umfassendes Handlungskonzept, das auf zwei Grundprinzipien basiert:

- Der Mensch macht Fehler. Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie „verzeihen“. Aus diesem Prinzip folgt, dass nicht mehr allein die Unfallbeteiligten Verantwortung für Unfälle übernehmen müssen. Unfallvermeidung wird zur gesellschaftlichen Aufgabe, in die

ENTWURF

u.a. auch die Automobilindustrie, die Bauverwaltung und die Versicherungen einbezogen werden.

- „Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein.“[14]

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit soll durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu gehören:

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen und Displays zur Anzeige der jeweiligen Geschwindigkeiten,
- Querungsstellensicherung besonders an den Haltestellen und
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte.

Als Teil der „Vision Zero“ anzusehen ist ein straßenraumabhängiges Geschwindigkeitskonzept für das Hauptverkehrsstraßennetz. Dieses setzt abweichend neben 50 km / h zulässiger Höchstgeschwindigkeit auch Bereiche mit 30 km / h auf Abschnitten fest.

Vorgeschlagen wird die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf ausgewählten innerörtlichen Straßen, in denen wie in der Ahltener Straße die Platzverhältnisse eingeschränkt sind und die (subjektive) Verkehrssicherheit des Radverkehrs verbessert werden muss.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind auch durch Öffentlichkeitsarbeit und verschiedene Kampagnen, speziell auch an Schulen, und im Straßenverkehr (z.B. Geschwindigkeitsdisplays) sinnvoll.

Verkehrssicherheit und Schulweg

Ein Aspekt der Schulwegsicherung mit nachhaltiger Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl ist die Sicherung von Rad- und Fußwegeverbindungen zu den Schulen. Kinder weisen heute häufig Übergewicht und laut medizinischen Untersuchungen bis zu 25 % eingeschränkte Herzleistung auf, da sie kaum mehr ihre eigenen Füße (zur Schule) benutzen. Durch die Rück-

[14] VCD (Hrsg.): VCD Masterplan – Vision Zero (Kurzfassung), Berlin 2009

bankperspektive ist die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens obendrein eingeschränkt, sodass eine Teilnahme am Verkehr nicht mehr erfahren wird. Fragestellungen, die für den Schulweg gelöst werden müssen, sind daher:

- Müsste nicht systematisch das Erreichen der Schule mit eigener Kraft per Fuß, Roller, Rad gefördert werden?
- Sollen Schulen überhaupt im näheren Umfeld per Kfz anfahrbar sein?
- Müssten nicht „Hol- und Bring-Zonen“ an geeigneten Stellen in ausreichender Entfernung zu Schule eingerichtet werden?

Schulwegsicherheitskonzepte sind dringend empfohlen für:

- die Schulen an der Südstraße,
- das Schulzentrum Hämelerwald

Darin sind zu untersuchen:

- schulbezogene Aktionen (Taxibus etc.), um motorisierte Verkehre zu vermeiden,
- Hol- und Bringzonen, um die Elternverkehre zu lenken,
- Radwegeverbindungen, die die Schule mit den Einzugsgebieten verbinden,
- Tempo-30-Strecken (-Zonen) an den Zugangsstraßen (insbesondere der Grundschulen)

Ggf. sind solche Konzepte auch für Kindergärten auszuweiten.

6.6 Straßennetz optimieren

Maßnahmen im Straßennetz sind im Wesentlichen aus Gründen der Rad- und Fußwegeverbesserung im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Verkehrsqualität empfehlenswert. Auch die Verkehrssicherheit ist an einzelnen Punkten zu erhöhen:

Folgende Knoten sind in Bezug auf einen Umbau zu prüfen:

- L 412 / K 134 in Immensen (vgl. Abb. 6.15)
- B 443 / Germaniastraße,
- B 443 / Ahltener Straße / Marktstraße

ENTWURF

- B 443 / Iltener Straße / Hagenstraße (vgl. Abb. 6.16)
- Ahltener Straße / Am Rehwinkel
- Niedersachsenstraße / Riedweg

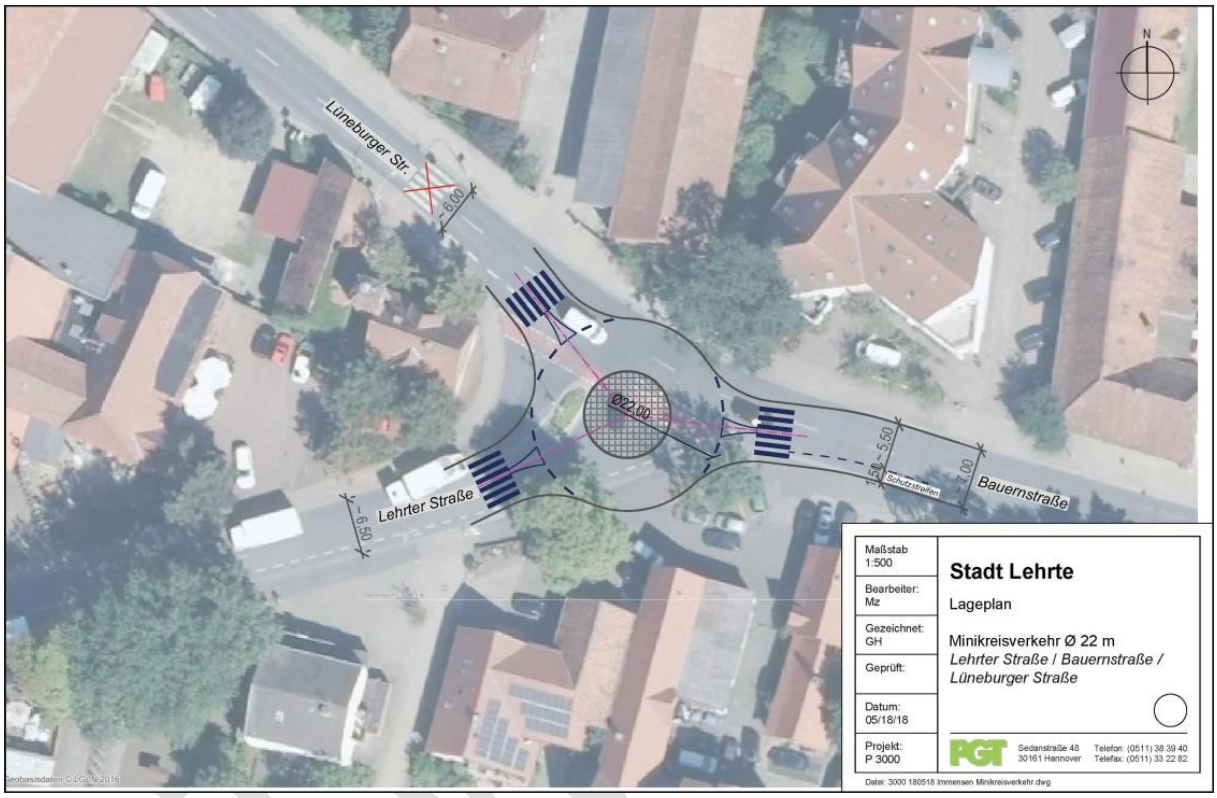


Abb. 6.15: Beispielhafter Entwurf des Knotenpunkts Lehrter Straße / Bauernstraße / Lüneburger Straße

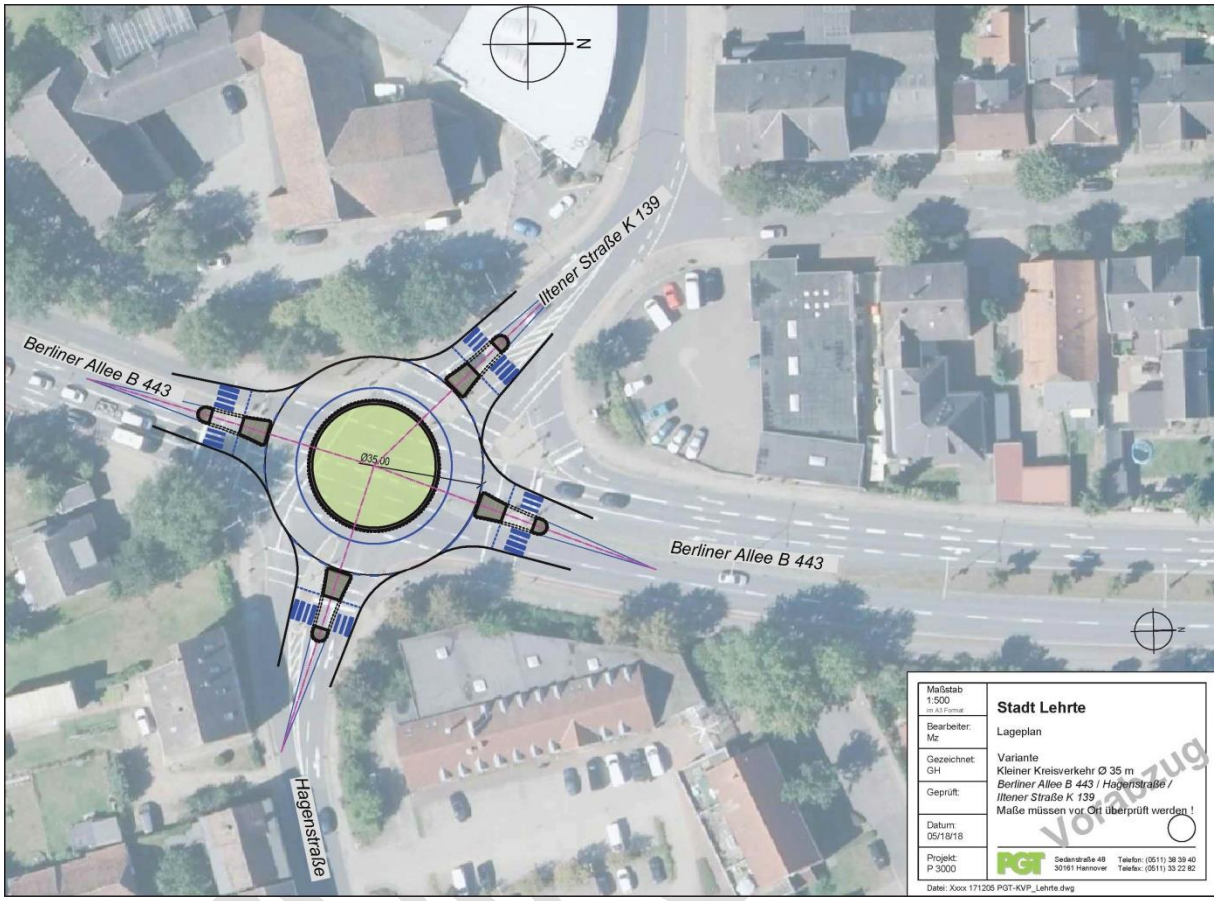


Abb. 6.16: Maßnahmenvorschläge B 443 / K 139 / K 135

6.7 Stadtverträglichen Straßenumbau fördern!

Straßen sind Teil des innerstädtischen Lebensraums. Als solche müssen sie viele Funktionen erfüllen, die aufgrund von starker Kfz-Orientierung in den Hintergrund geraten sind. Stadtverträgliche Straßen tragen entscheidend zu einer positiven Lebensqualität dadurch bei, dass er das parallele Miteinander im Verkehr ermöglicht und angrenzende Nutzungen berücksichtigt. Schwerpunkte des stadtverträglichen Straßenumbaus sind Straßen, in denen heute besondere Defizite für einzelne Verkehrsarten oder den Stadtraum vorliegen.

Folgende Straßen sollten mittel- bis langfristig vorrangig stadtverträglicher werden:

- Ahltener Straße in Lehrte Kernstadt
- B 443 (Trogstrecke) in Lehrte Kernstadt, vgl. Abb. 6.17 und 6.18
- Kurfürstenstraße / Oelerser Straße in Sievershausen

Die Verbindung der Weststadt in Lehrte soll für den Rad- und Fußgängerverkehr durchlässiger und die Barrierewirkung des Trogs bzw. der Bahn aufgehoben werden. Als Alternative sind verschiedene Trassenführungen untersucht worden. 2 Varianten stellen sich als sinnvoll heraus:

- durchlässige Verbindung für Rad und Fußverkehr durch den Bahnhofstunnel. Zur Zielerreichung dieser Variante sind Eingriffe in das bestehende Bahngelände und im Bereich der ehemaligen Post erforderlich, um Rampen in den Bahnhofstunnel zu führen. Durch die Rampen soll sowohl die Barrierefreiheit dauerhaft als auch die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad sichergestellt werden. Geeignete Markierungen im Bahnhofstunnel würden eine Befahrbarkeit ähnlich wie einer „Fußgängerzone/ Radfahrer frei“ erlauben. Im Rahmen von investiven Maßnahmen im Bahnhofsbereich für die barrierefreie Verbindung zwischen Bus und Bahn. Das erleichterte Umsteigen sollte in den weiteren Planungsprozess aufgenommen werden und Förderanträge sollten vorbereitet werden (vgl. Kap. 6.4).
- Eine Optimierung der Trogstrecke, im Zuge der B 443, ist ebenfalls zielführend. Zu diesem Zweck wären ähnlich wie an Neubauunterführungen das Fahrbahnniveau der Straße und von Rad- und Fußweg unterschiedlich, um die starken Höhendifferenzen für den Radverkehr, der weniger Durchfahrthöhe braucht, zu vermindern. Im Bereich der Trogstrecke ist dieses auf der Nordseite möglich und kann durch eine Verbreiterung unter teilweiser Wegnahme bzw. Verschiebung von Fahrspuren erfolgen.

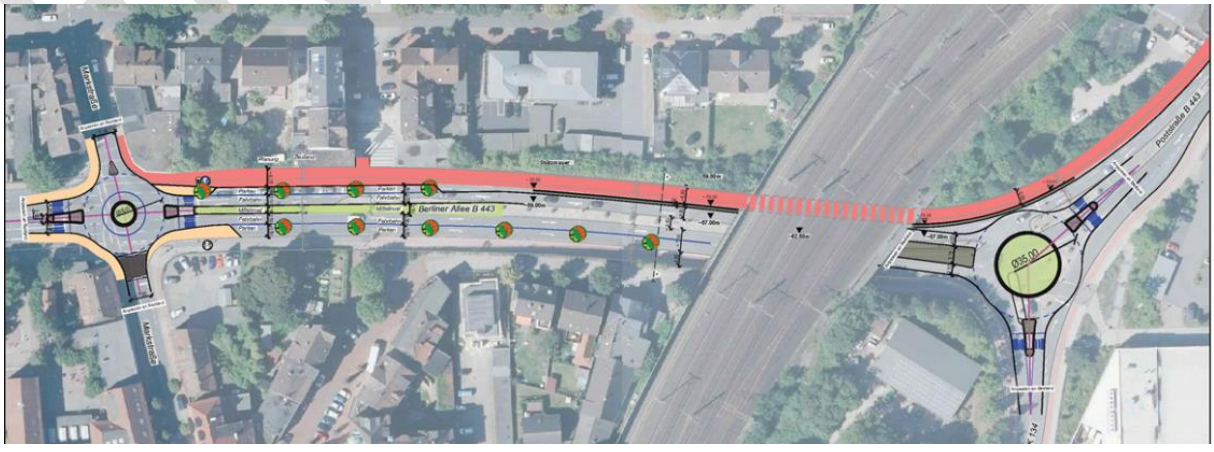


Abb. 6.17: Konzeptvariante 1 Umgestaltung der B 443 (Trogstrecke)

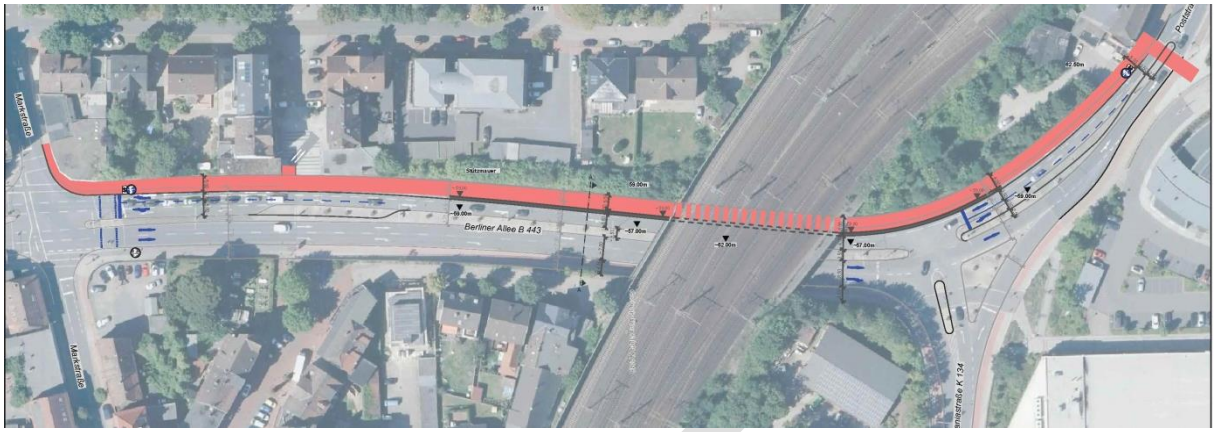


Abb. 6.18: Konzeptvariante 2 Umgestaltung der B 443 (Trogstrecke)

Für den Abschnitt der B 443 im Trog sind Umbauvarianten denkbar, die unter Rücknahme von Fahrspuren eine an das prognostizierte Verkehrsaufkommen angepasste Verkehrsführung vorsehen und den nordseitigen Seitenraum deutlich verbreitern (vgl. Abb. 17 und 18).

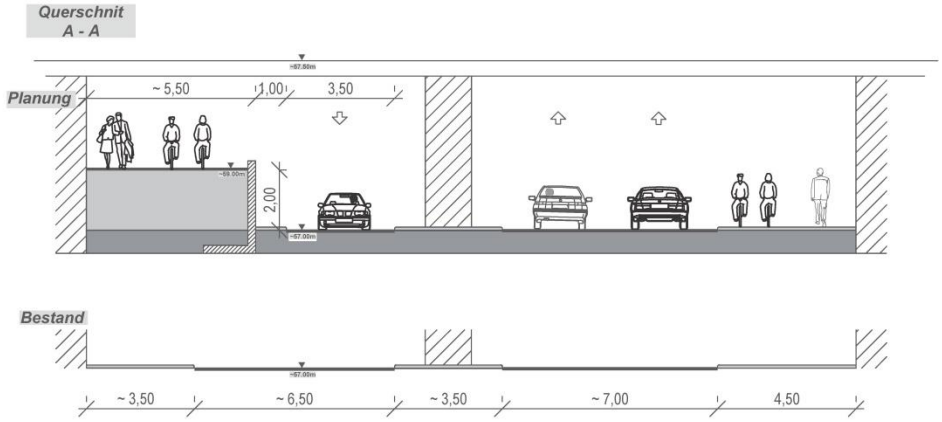


Abb. 6.19: Linksseitige Verbreiterung des vorhandenen Seitenraums um bis zu 2 m

Dieser wird schon heute von bis zu 1.000 Rad/24 h genutzt.
Für den Kfz-Verkehr können, um die Fahrspuranzahl zu reduzieren, sowohl die nach Norden führenden Fahrspuren eingekürzt als auch die in die Ahltener Straße führende separate Rechtsabbiegespur wesentlich gekürzt bzw. aufgehoben werden.

Zwei Varianten wurden skizziert, die rechnerisch leistungsfähig sind:

- Variante 1 zeigt die Rücknahme von Fahrspuren zwischen zwei Kreiseln (Abb. 6.17). Die Nordseite wird zur Verbreiterung des höher liegenden Seitenraums genutzt, der dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung steht. Auf der Südseite kann der gewonnene Platz bspw. für das Parken genutzt werden.
- Variante 2 zeigt eine Veränderung der Markierung der nördlichen Fahrspuren (auswärts) dahingehend, dass eine Verbreiterung des höher liegenden Seitenraums möglich ist.
- In beiden Varianten wird die alte Querung zum alten Dorf und dem Rathausplatz wieder hergestellt.

Für die weitere Umsetzung dieser Varianten sind jedoch umfangreichere Untersuchungen notwendig. Das vorhandene Bauwerk und seiner technischen Ausgestaltung muss geprüft werden. Eine Verkehrssimulation kann mögliche Zweifel an der Leistungsfähigkeit beseitigen.

Im Zusammenhang mit dem stadtverträglichen Umbau der Trogstrecke, können die Knotenpunkte Ahltener Straße und Iltener Straße mit der B443 zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut werden. Dies führt dauerhaft zu einer Verkehrsabwicklung mit niedrigeren Geschwindigkeiten und verbesserten Rad- und Fußgängerführung. Vorteil ist, dass eine wesentliche Einsparung der Straßenverkehrsflächen sowohl dem Radverkehr als auch für Begrünung und städtebauliche Einbindung zur Verfügung gestellt werden können. Auch Möglichkeiten für Ladestationen für Elektromobilität und Ähnliches sind dann im Straßenraum realisierbar.

In Sievershausen sind im Zuge der Ortsmitte die Querungsverhältnisse sowohl in der Kurfürstenstraße als auch in der Oelerser Straße zu verbessern. Vorgeschlagen werden Fahrbahnteiler unter Berücksichtigung von Zielen der Dorferneuerung, die auch gestalterisch zu einer Aufwertung der Ortsdurchfahrt beitragen sollen. Für die Maßnahmen sind Vorstudien, Abstimmung mit dem Baulastträger und schrittweise Umsetzungskonzepte auf Basis von qualifizierten Kostenschätzungen zu entwickeln und im Rahmen einer örtlichen Bürgerbeteiligung abzustimmen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind eventuelle Verbesserungen der Stellplatzsituation, das Angebot an behindertengerechten Stellplätzen und weitere Punkte.

ENTWURF

6.8 Stadtverträglicher ruhender Verkehr

Aus den Ergebnissen der Parkraumerhebungen geht hervor, dass im Wesentlichen Lösungsmöglichkeiten für den zentralen Bereich in Lehrte zu suchen sind.

Der ruhende Verkehr nimmt einen wesentlichen Teil an Flächen des öffentlichen Straßenraums in Bahnhofsnähe, insbesondere der Westseite, ein und sollte dort sukzessive reduziert werden. Vorrangig ist dies im Bereich notwendig, wo andere Funktionen massiv gestört werden.

Aufgrund hohen P+R Verkehrsaufkommens in der Bahnhofstraße kommt es immer wieder zu Problemen in Bezug auf die Verkehrsabwicklung von Radverkehr und ÖPNV. Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Entwicklung des Bahnhofsgeländes und der Verbesserung der radverkehrlichen Erreichbarkeit des Bahnhofs sollte in der Bahnhofstraße der Verkehr reduziert werden. Dies sollte zugunsten einer ausreichenden Fläche geschehen, die den Begegnungsverkehr für Rad und Bus problemlos ermöglicht. Zudem kann durch Umgestaltung des Straßenraums ein Bahnhofsvorplatz entstehen.
Parksuchverkehr sollte mit Hilfe von Bewirtschaftung und Lenkung in das zumeist leerstehende Parkhaus auf der Ostseite verlagert werden. Dies bedeutet zwangsläufig, dass aus dem Osten einfahrenden Verkehre den in den Spitzenzeiten stark befahrenen Knoten Ahltener Straße / B443 befahren müssen.

Inwieweit zusätzliche P+R Plätze auf der Westseite erforderlich sind, sollten weitergehend Untersuchungen und Umfragen potenzieller Kunden ergeben. Grundsätzlich sind die vorgeschlagenen Maßnahmen als Unterstützung zum Umstieg auf Rad bzw. ÖPNV aus den westlichen Bereichen der Kernstadt zum Bahnhof geeignet.
Mit der Konzentration des P+R Verkehrs auf der Ostseite sollte auch die Bahnhofsadresse auf die Ostseite verlegt werden. Im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Verbesserung der Querbarkeit des Bahnhofs und der Rampenanlage ist dies vor dem Hintergrund zu prüfen, dass Kiss+Ride auf die Ostseite verlegt werden. Konzepte, wie die Bahnhofssituation verbessert werden kann, sind in der Abb. 6.12 dargestellt.

Die bewirtschafteten Parkmöglichkeiten im Bereich des Zentrums sind ausreichend. In der Burgdorfer Straße findet man auch zu Spitzenzeiten noch einen Parkplatz und in unmittelbarer Nähe sind weitere Stellplätze vorhanden. Hier können lenkende Effekte zu einer Reduzierung des ruhenden Verkehrs in den Straßenräumen beitragen, wenn Bewirtschaftungsformen intensiviert werden. Insbesondere die ostseitigen Wohnstraßen könnten dann vom ruhenden Verkehr entlastet werden. Im Zuge der angedachten Fahrradstraßen muss eine klare Regelung gefunden werden, die auch für den Begegnungsfall oder den Überholfall von Rad und Kfz die notwendigen Seiten- und Sicherheitsabstände erzielt.

Zudem sind Optionen zum Abstellen von Fahrrädern in direktem Zugriff der Bewohner bereitzustellen. Diesbezüglich sind insbesondere in der Weststadt aufgrund des Geschosswohnungsbaus und der starken Verdichtung Angebote zu schaffen, die den schnellen Zugriff auf das Fahrrad sichern. An ausgewählten Stellen sollten entweder abschließbare Fahrradhäuschen oder gesicherte überwachte Abstellanlagen in den Straßenraum eingebracht werden, die zweckgebunden für die umgrenzenden Bewohner genutzt werden können.

6.9 Orientierung im Verkehr verbessern!

Die örtliche Situation in Lehrte ist dadurch gekennzeichnet, dass die einzelnen Ortsteile in gelber Wegweisung gelenkt werden. Demzufolge ist der Zusammenhang der Ortsteile zur Kernstadt Lehrte für den Kfz-Teilnehmer nicht immer erkennbar. Eine durchgehend weiße Ortsteilbeschilderung sowie eine Aufnahme der Ortsteile in eine weiße Wegweisung im Zuge einer grundsätzlichen Überarbeitung der ortsinternen Wegweisung und der allgemeinen Verkehrswegweisung sind empfehlenswert. Auch im Zeitalter von Navi und Digitalisierung sind Ortsschilder und Wegweiser für die Orientierung im Nahbereich unverzichtbar. Ein besonderes Problem stellt die Wegweisung zu den Gewerbegebieten dar, die grundsätzlich gut geregelt ist, jedoch im Bereich der Autobahnanbindung des Gewerbegebietes West und die dort vorhandene KLV-Anlage verbessert werden sollte. Hier haben Gespräche mit den Straßenbaubehörden und der Verkehrsbehörde begon-

ENTWURF

nen, die in den Feststellungsunterlagen festgesetzten Maßnahmen einzubringen.

Die Radverkehrswegweisung ist zu verbessern, insbesondere für den Alltagsverkehr.

6.10 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!

Auch wenn unklar ist, wie sich neue Formen der Mobilität durchsetzen, sollte die Stadt Lehrte nicht zuletzt aus Gründen des Marketings und der Imageförderung zukunftsweisende Trends im Verkehr und Städtebau unterstützen und mit großer Flexibilität auf mögliche Anforderungen reagieren.

Multimodale Mobilität fördern!
Multimodale Mobilität meint die Auswahl und Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen und darüber hinaus als „intermodale“ Mobilität die sinnvolle Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg zu einer attraktiven Reisekette.

Die multimodale Mobilität ist weiter zu stärken. Dazu zählen die weitere räumliche und zeitliche Optimierung der Verknüpfungspunkte der einzelnen Verkehrsmittel (bspw. weitere Verbesserung von Bike+Ride-Angeboten) sowie insbesondere ein weiter verbesserter Informationsfluss (Fahrgast-Displays mit Echtzeitanzeige, Apps etc.).

Weitere Schwerpunkte bilden die Förderung von Car-Sharing-Angeboten, u.a. durch freie (wohnungsnahe) Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Alternative Antriebstechnik unterstützen!
Die Unterstützung alternativer Antriebstechniken wie der Elektromobilität sollte i.W. durch Parkvorrang und Vorbildfunktion des stadteigenen Fuhrparks erfolgen. Ergänzende Ladestationen für Elektro-Kfz sind ebenfalls sinnvoll, auch wenn die Zukunft der Elektromobilität keineswegs gesichert ist.

ENTWURF

6.11 Öffentlichkeit herstellen!

Die Möglichkeiten der Bürgerinformation und -mitwirkung sind vielfältig.
Grundsätzlich sind

- Bürger frühzeitig zu beteiligen,
- regelmäßig zu informieren und
- die Mitwirkung ist gezielt zu fördern.

Vorgeschlagen werden:

- regelmäßig erscheinende Faltblätter, Infos, etc., die über bedeutsame Änderungen informieren, wie z.B. Benutzungspflicht von Radwegen, Schutzstreifen , Minikreisverkehre etc.,
- Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z.B. Radverkehr auf Schutzstreifen, Autofahren bei Schutzstreifen, lärmminderndes Fahren, Verkehrssicherheit erhöhen etc.,
- Aktionstage wie z.B. zu autofreier Tag, Klimaschutz, Lärmschutz,
- themenbezogene Workshops und Beteiligungen, z.B. zu Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitskonzept, Radverkehrsführung.

Empfohlen wird eine regelmäßige Präsenz in den Medien und im Straßenbild. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Beteiligung von Kindern und Schülern. Hier ist die Durchführung von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ oder Verkehrssicherheitstraining sinnvoll.

ENTWURF

7 Schlüsselmaßnahmen

Aus der Vielzahl von empfehlenswerten Maßnahmen, die sich vorrangig auf den Rad-, Fuß- und ÖPNV-Verkehr beziehen, lassen sich die folgenden Schlüsselmaßnahmen, die zusammenfassend in der Abbildung 7.1 dargestellt sind, herausarbeiten. Diese sollten vorrangig die Handlungsweise in den nächsten fünf Jahren bestimmen.

Zur Umsetzung sind dabei weitere Arbeitsschritte erforderlich, die unter anderem:

- in der Abstimmung zwischen Verkehrsbehörden und Baulastträger,
- in der Prüfung von Förderanträgen für den weiteren Ausbau der Bushaltestellen und der Bahnhofsumfelder und
- in der Prüfung von Kapazitäten der zur Verfügung stehenden Radabstellanlagen und deren Erreichbarkeit und die Sicherheit des Abstellens im Bereich der Bahnhöfe.

bestehen.

Im Bereich von Um- und Ausbaumaßnahmen sollen die Maßnahmenvorschläge zur straßenräumlichen Aufwertung, wie z. B. im Zuge der B 443 (Trogstrecke), der Ahltener Straße im Kernort Lehrte, am Knotenpunkt Lehrter Straße / Bauernstraße / Lüneburger Straße in Immensen und Kurfürstenstraße / Oelerser Straße in Sievershausen weiter geprüft werden.

Der Radverkehr ist zu stärken und die Entwicklung bzw. der routenbezogene Ausbau eines Radverkehrsnetzes ist voranzutreiben.

Im Bereich des ÖPNV ist vorrangig die Erreichbarkeit des Bahnhofs und die Bahnquerung in Lehrte deutlich zu verbessern, die Bahnhofsumfelder zu optimieren und das Angebot der P+R sowie B+R-Stellplätze zu erweitern.

Die Barrierefreiheit ist gleichermaßen in allen Stadtteilen insbesondere in der Hinführung auf die Haltestellen auszuweiten.

Auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes sind im Rahmen der Erstellung einer zu erstellenden „Leitlinie zur Verkehrslenkung“, die sich aus

ENTWURF

dem VEP und dem LAP ergebenden Maßnahmen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen. Mit der Leitlinie soll eine Sach- und Fachgebietsübergreifende Grundlage geschaffen werden, um eine wirkungsvolle Verkehrslenkung zu erreichen. Entsprechend der jeweiligen Verkehrsfunktion der einzelnen Stadtstraßen sollten mit der Leitlinie dabei insbesondere die Handlungsspielräume zur Verkehrsberuhigung festgelegt, die möglichen und umsetzbaren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dargestellt, aber auch ungeeigneten Maßnahmen benannt werden. Die Grundlage für die „Leitlinie zur Verkehrslenkung“ bildet die Neuklassifizierung des Straßennetzes.

Eine Übersicht der Schlüsselmaßnahmen aus den verschiedenen Handlungsfeldern ist der nachfolgenden Abbildung 7.1 sowie der Tabelle 7.1 zu entnehmen.

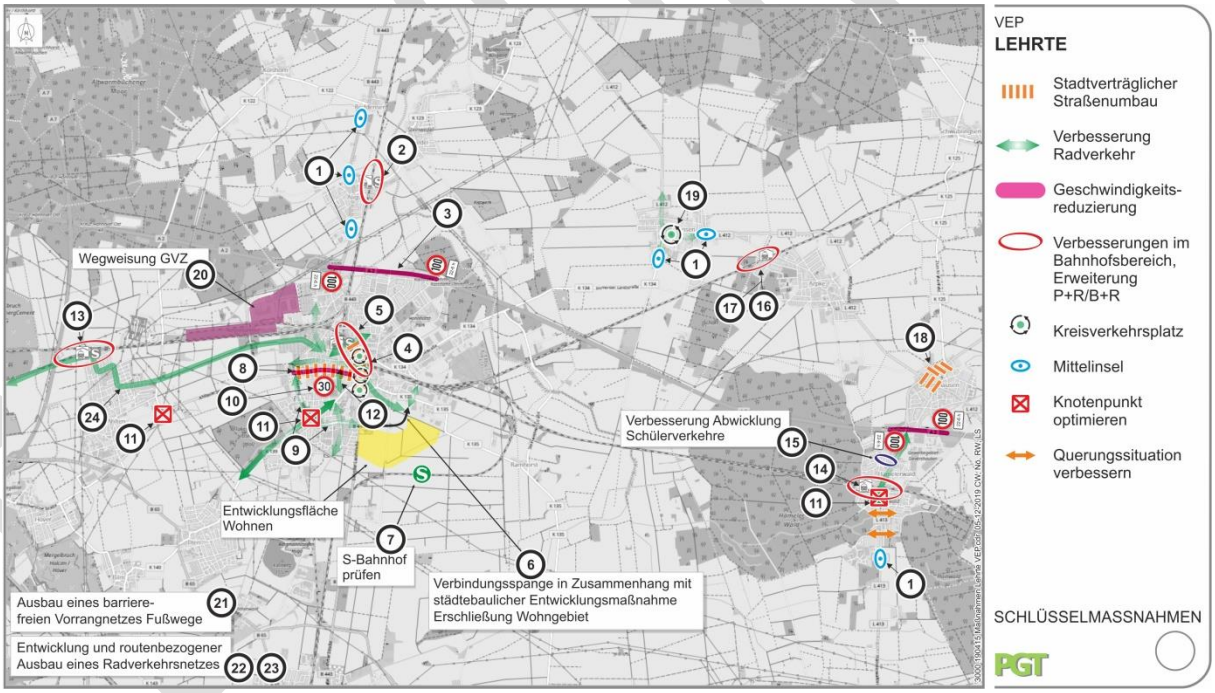


Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Lehrte (Auswahl)

Die Tabelle 7.1 verdeutlicht auch, dass nahezu alle Maßnahmen, die der Förderung ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu Gute kommen, keine negativen Wirkungen auf den Kfz-Verkehr und positive Wirkung auf den Straßenraum entfalten

lfd. Nr.	Maßnahme	Ortsteil	Pos. Auswirkungen			
			Fuß	Rad	ÖV	KFZ
1	Punktuelle Maßnahmen zur Dämpfung des Verkehrs und Querungssicherung in Form von Mittelinseln	gesamtörtlich	√	√		√
2	Aufwertung des Bahnhofbereiches mit Anlage von Bike+Ride-Stellplätzen	Aligse	(√)	√	√	
3	Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 2 (Tempo 100 22-6 Uhr)	Lehrte / Hämelerwald				√
4	Stadtverträgliche Umgestaltung der B 443 inklusive Verbesserung der Radverkehrsführung	Lehrte		√		√
5	Aufwertung des Bahnhofsbereiches inklusive Verbesserung der Verkehrsführung, der Radanbindung und der P+R / B+R-Situation	Lehrte	√	√	√	√
6	Verbindungsspange im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme (Hornäcker)	Lehrte				√
7	Prüfung eines S-Bahnhofs im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme	Lehrte			√	
8	Verbesserung der Radverkehrssituation in der Ahltener Straße	Lehrte		√		
9	Verbesserung der Radverkehrssituation im Bereich Westring und Südring	Lehrte		√		
10	Einführung Tempo 30 in der Ahltener Straße	Lehrte		√		√
11	Radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten	Lehrte		√		(√)
12	Stärkung der Radverkehrsachsen Schulzentrum Süd	Lehrte		√		
13	Erweiterung des B+R / P+R am S-Bahnhof	Ahlten		√	√	√
14	Erweiterung der B+R-Anlagen am Bahnhof	Hämelerwald		√	√	
15	Verbesserung Abwicklung Schülerverkehre	Hämelerwald	√	√	√	√
16	Verbesserung der P+R Zufahrt	Arpke				√
17	Erweiterung des Angebotes B+R / P+R-Plätzen	Arpke		√	√	√
18	Straßenräumliche Aufwertung der Ortsmitte im Bereich Kurfürstenstraße	Sievershausen	(√)	√		√
19	Ortsangepasste Umgestaltung der Ortsdurchfahrt mit Kreisverkehr K 134 / L 385	Immensen	√	√		√
20	Wegweisung GVZ	Lehrte				√
21	Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege	gesamtstädtisch	√			
22	Entwicklung eines Radverkehrsnetzes	gesamtstädtisch		√		
23	routenbezogener Ausbau des Radverkehrsnetzes					
24	Radschnellweg Hannover – Lehrte	Ahlten, Lehrte		√		

Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen VEP der Stadt Lehrte

ENTWURF

8 Fazit / Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan gibt die strategische Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung der nächsten 15 bis 20 Jahre in der Stadt Lehrte dar und dient als Basis für die Erarbeitung der erforderlichen konkreten Maßnahmen. Mit den bislang erarbeiteten Handlungsfeldern und ersten Maßnahmenansätzen wird die „zukunftsfähige Mobilität für Alle“ unterstützt.

Bei optimistischer Annahme und starken Investitionen können spürbare Veränderungen erwartet werden, die zu einer Änderung des Modalsplits und besonders zu einer Reduzierung der in der Stadt und Ihren Stadtteilen zurückgelegten Kfz-fahrten führt.

Veränderung	**Szenario 2**
Kfz-Menge	- 2-5 %
Rad-Menge	+ 20%
ÖPNV Fahrgastzahlen	+ 5-8%
Fußwege	+ 5%

Tab. 8.1: Annahme zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei konsequenter Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen

Aufbauend auf dem Beschluss des VEP sollte die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen forciert werden.

Hannover, den 10. Februar 2020

Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -
PGT Umwelt und Verkehr GmbH

ENTWURF