

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte

Stand 25.06.2021

**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.
K. MENKING, M.Sc.**

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

HANNOVER, 25. JUNI 2021

INHALTSVERZEICHNIS:

1	Ausgangslage.....	1
2	Aufgaben und Vorgehen.....	2
3	Heutige Situation	5
3.1	Lage im Raum und Siedlungsstruktur	5
3.2	Verkehrssituation Kfz-Verkehr.....	8
3.3	Lärmbelastung im Verkehrsnetz.....	16
3.4	Fußverkehr / Barrierefreiheit.....	17
3.5	Radverkehr	19
3.6	Bus und Bahnen	23
3.7	Ruhender Verkehr	25
3.8	Wegweisung	27
3.9	Zusammenfassende Bewertung.....	28
3.9.1	Konflikte in den einzelnen Ortsteilen und der Kernstadt.....	29
3.9.2	Konflikte/Mängel für oder durch Verkehrsarten	31
4	„Stadt im Wandel“ / Prognose 2040	33
4.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung.....	33
4.2	Szenarien zukünftiger Entwicklung.....	36
4.3	Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung.....	38
5	Ziele.....	40
5.1	Allgemeine Ziele des VEP	40
5.2	Handlungsfelder für Lehrte	41
6	Maßnahmenempfehlungen.....	49
6.1	Stadt der kurzen Wege – verkehrssparende Siedlungsentwicklung	49
6.2	Fußverkehr / Barrierefreiheit.....	51
6.3	Radverkehr fördern!.....	54
6.4	Nutzung von Bussen und Bahn fördern.....	63
6.5	Verkehrssicherheit erhöhen!.....	68
6.6	Straßennetz optimieren	70
6.7	Stadtverträglichen Straßenumbau fördern!	72
6.8	Stadtverträglicher ruhender Verkehr	76
6.9	Orientierung im Verkehr verbessern!.....	77
6.10	Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!	78
6.11	Öffentlichkeit herstellen!	79
7	Schlüsselmaßnahmen	80
8	Fazit / Weiteres Vorgehen	84
Anhang I Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung		85
A.1	Auswertung der Bevölkerungsbefragung.....	85

A.2	Abwägung der Stellungnahmen zum VEP	102
A.3	Beteiligung der Ortsräte	106
A.4	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB).....	109
Anhang II Zusammenfassung der Schlüsselmaßnahmen.....		115

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte.....	4
Abb. 3.1:	Klassifiziertes Straßennetz Stadt Lehrte	6
Abb. 3.2:	Quellen und Ziele der Stadt Lehrte und ihrer Ortsteile	7
Abb. 3.3:	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Gesamtgebiet Lehrte	9
Abb. 3.4:	Kfz- und Schwerverkehrsmengen Ausschnitt Lehrte.....	10
Abb. 3.5:	Stauaufkommen auf der BAB 2, Fahrtrichtung Dortmund	16
Abb. 3.6:	Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, Lnight) LAP 3. Stufe	17
Abb. 3.7:	Radverkehrsmengen in Lehrte Stadt und Ahlten.....	20
Abb. 3.8:	Radverkehrsmengen in Aligse, Röddensen, Steinwedel und Immensen.....	20
Abb. 3.9:	Radverkehrsmengen in Arpke, Hämelerwald und Sievers-hausen	21
Abb. 3.10:	SPNV und Busliniennetz	23
Abb. 3.11:	Parkraumuntersuchung – spitzenstündliche Auslastung werktags	27
Abb. 3.12:	Verträglichkeit von Verkehrsmengen in Abh. der Straßenraumnutzung	28
Abb. 4.1:	Städtebauliche Entwicklung.....	35
Abb. 4.2:	Modal Split in Stadt und Region Hannover.....	36
Abb. 5.1:	Maßnahmenkonzept Lehrte (Kernstadt) des LAP	48
Abb. 6.1:	Wohnungsnah ebenerdigen Zugriff auf das Fahrrad ermöglichen	50
Abb. 6.2	Barrierefreiheit zum Vorteil Aller.....	52
Abb. 6.3:	Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung.....	53
Abb. 6.4:	„Besitzbare“ Stadt! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)	53
Abb. 6.5:	Hauptfußwegnetz Lehrte	54
Abb. 6.6:	Das Vorrangnetz und Umsetzungspriorität der Region Hannover	55
Abb. 6.7:	Radverkehrsnetz - Entwurf.....	57
Abb. 6.8:	Untersuchungsbedarf: Alternative Verläufe Radschnellweg Hannover – Lehrte... ..	58
Abb. 6.9:	Anforderungen Leitbild Radverkehr.....	60
Abb. 6.10:	Maßnahmenvorschlag Fahrradstraße über Südring und Feldstraße	61
Abb. 6.11:	Maßnahmenvorschlag Radverkehr Feldstraße	61
Abb. 6.12:	Maßnahmenvorschlag Ahltener Straße.....	62
Abb. 6.13:	Mögliche Querungen der Bahnstrecke für den Rad- und Fußverkehr.....	65
Abb. 6.14:	Konzept zur Umgestaltung des Bahnhofsseite West	67

Abb. 6.15:	Beispielhafter Entwurf des Knotenpunkts Lehrter Straße / Bauernstraße / Lüneburger Straße	71
Abb. 6.16:	Maßnahmenvorschläge B 443 / K 139 / K 135.....	72
Abb. 6.17:	Konzeptvariante 1 Umgestaltung der B 443 (Trogstrecke)	73
Abb. 6.18:	Konzeptvariante 2 Umgestaltung der B 443 (Trogstrecke)	74
Abb. 6.19:	Linksseitige Verbreiterung des vorhandenen Seitenraums um bis zu 2 m.....	74
Abb. 7.1:	Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Lehrte (Auswahl)	82
Abb. A.1:	Verkehrsmittelwahl aller Befragten.....	87
Abb. A.2:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Strecke	88
Abb. A.3:	Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation der Verkehrsarten.....	90
Abb. A.4:	Beurteilung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans	91
Abb. A.5:	Bewertung von radverkehrsunterstützenden Maßnahmen.....	92
Abb. A.6:	Bewertung von Aussagen zu Bussen und Bahnen	94
Abb. A.7:	Verbesserungsbedarfe an den Bahnhaltedpunkten	95
Abb. A.8:	Bewertung der Varianten zur Aufhebung der Barrierewirkung der Bahn	97
Abb. A.9:	Fragebogen Seite 1-2.....	111
Abb. A.10:	Fragebogen Seite 3-4.....	112
Abb. A.11:	Fragebogen Seite 5-6.....	113
Abb. A.12:	Fragebogen Seite 7-8.....	114

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 3.1:	Untersuchung ausgewählter belasteter Straßen und OD.....	12
Tab. 4.1:	Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen	34
Tab. 7.1:	Schlüsselmaßnahmen VEP der Stadt Lehrte	83
Tab. 8.1:	Annahme zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei konsequenter Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen.....	84

Hinweis Genderklausel

Der vorliegende Bericht ist in geschlechtersensibler, inklusiver Sprache verfasst, um alle Menschen gleichermaßen zu berücksichtigen.

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.

2 Aufgaben und Vorgehen

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der Sicherung, der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt Lehrte als Mittelzentrum und als bedeutender 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.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden die besonderen Belange einzelner Bevölkerungsteile, soweit verkehrsplanerisch beurteilbar und in handelnde Aufgaben umzusetzen, berücksichtigt. Dies betrifft einerseits die besondere Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen, Personen, die weitere Personen betreuen und ebenso Geschlechter und soziale Gruppen, soweit sie verkehrlich relevante Verhaltensweisen aufweisen. Der Untersuchungsaufwand ist jedoch im hohen Maße dadurch bestimmt, dass verkehrsplanerisch mit den verschiedenen Baulastträgern im Straßenraum zu verändernde Maßnahmen bzw. Handlungsfelder aufgezeigt werden. Insofern kann er eine Awareness-Kampagne - die auf besondere Gruppen eingeht - nicht erfüllen.

Die Bearbeitung des VEPs ist mit einer intensiven Abstimmung mit Politik und Bevölkerung durchgeführt worden. Eine Lenkungsgruppe aus Verwaltungsfachleuten steuert die Inhalte, die in einer ISEK Lenkungsgruppe 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

diskutiert¹. Die Termine der ISEK Lenkungsgruppe im Rahmen des VEP fanden im März und Mai 2018 sowie im Mai 2019 statt. Die Ergebnisse spiegeln die zu erwartende, öffentliche Diskussion wider. Vorschläge bzw. Wünsche und Anforderungen von den Ortsräten und den Fachausschüssen werden im VEP miteinbezogen.

Die ursprünglich beabsichtigte direkte Abstimmung mit der Bevölkerung musste Corona bedingt zu Gunsten von Informations- und Befragungsaktionen verändert werden. Hierbei wurden neben den verkehrlich relevanten Fragestellungen Daten zu Alter und Geschlecht erhoben, die teilweise in die Auswertung mit eingeflossen sind.

Zudem fließen in den Bericht auch die Analysen und Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan² ein, der für den VEP in Bezug auf Lärmbelastung im erweiterten Straßennetz besonders bewertet wurde.

Gleichzeitig stellt der VEP eine Grundlage für die zukünftige Aktualisierung bzw. Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Lehrte dar.

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

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

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



Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte

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.

Die Abbildung der genannten Verkehrsarten konzentriert sich auf die Menschen, die unterstützende motorisierte bzw. mechanisierte Verkehrsmittel, insbesondere für das Zurücklegen längerer Wege, nutzen. Sowohl Kfz wie auch Rad spielen in unterschiedlichen Entfernungsbereichen eine Rolle. In den letzten Jahren hat sich das Ungleichgewicht in der Kfz-Nutzung von Männern zu Gunsten der Frauen nahezu angeglichen. Die Radnutzung im Nahbereich wird stärker von Frauen und Kindern nachgefragt aber auch hier ist eine Angleichung in der Verkehrsnachfrage zu verzeichnen. Auf eine differenzierte Betrachtung der Geschlechter bei den Verkehrszählungen wurde verzichtet.

3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur

Die Stadt Lehrte ist als – östlich im Ballungsraum der Landeshauptstadt Hannover gelegenes – Mittelzentrum mit etwa 44.500 Einwohnenden eine der großen Städte in der Region Hannover. Der Anteil an Männern und Frauen ist mit jeweils ca. 50 % ausgeglichen. Der Anteil der über 45-Jährigen ist etwas mehr als die Hälfte.³ Die Stadt besteht aus 10 Ortsteilen. Die Hälfte der Bevölkerung 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

³ Komsis, Stadt Lehrte, 2019

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).

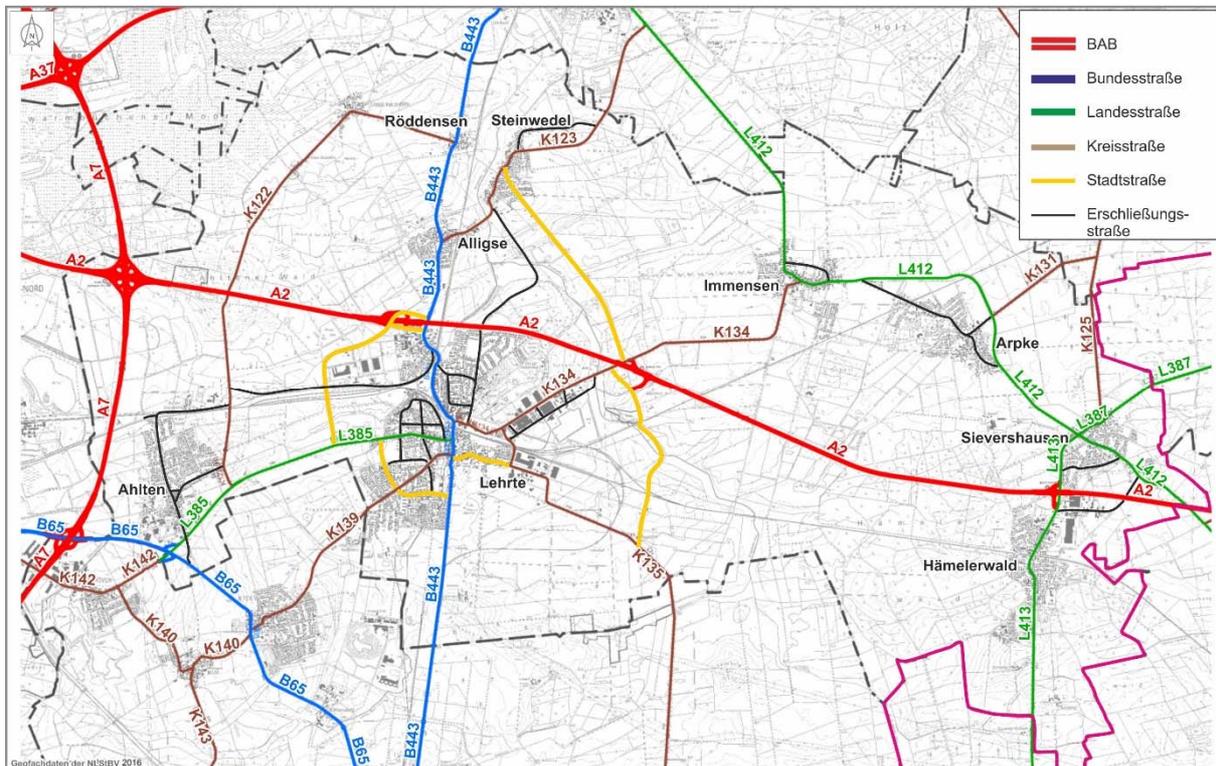


Abb. 3.1: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Lehrte

Rund 6.300 der insgesamt 12.600 Auspendelnden arbeiten in Hannover. Etwa 8.500 Arbeitnehmende 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 erhaltenen 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 gesichert⁴.

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 in den Ortsteilen ist die Trennwirkung der Autobahn und Eisenbahn spürbar⁵.

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

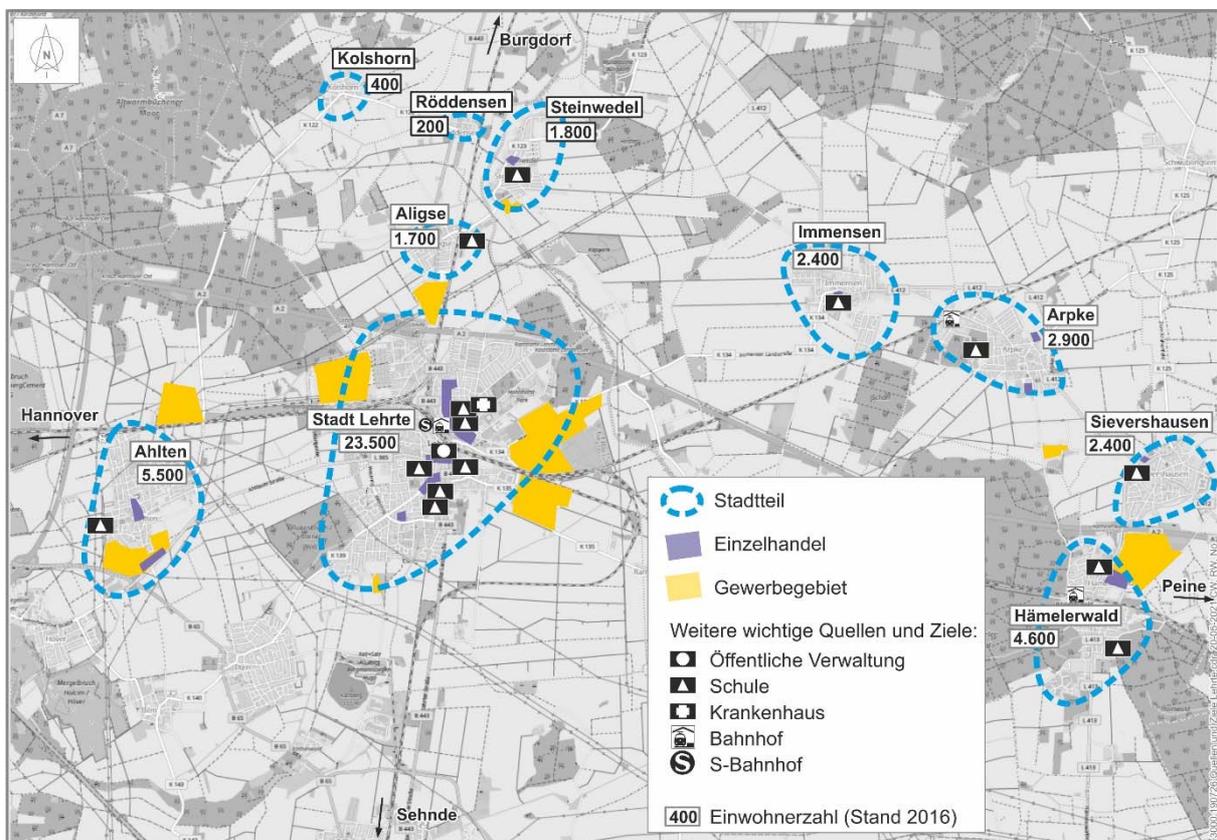


Abb. 3.2: Quellen und Ziele der Stadt Lehrte und ihrer Ortsteile

⁴ Integriertes Stadtentwicklungskonzept Lehrte, SSR Schulten Stadt- und Raumentwicklung, Dortmund 2015

⁵ ebenda

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.

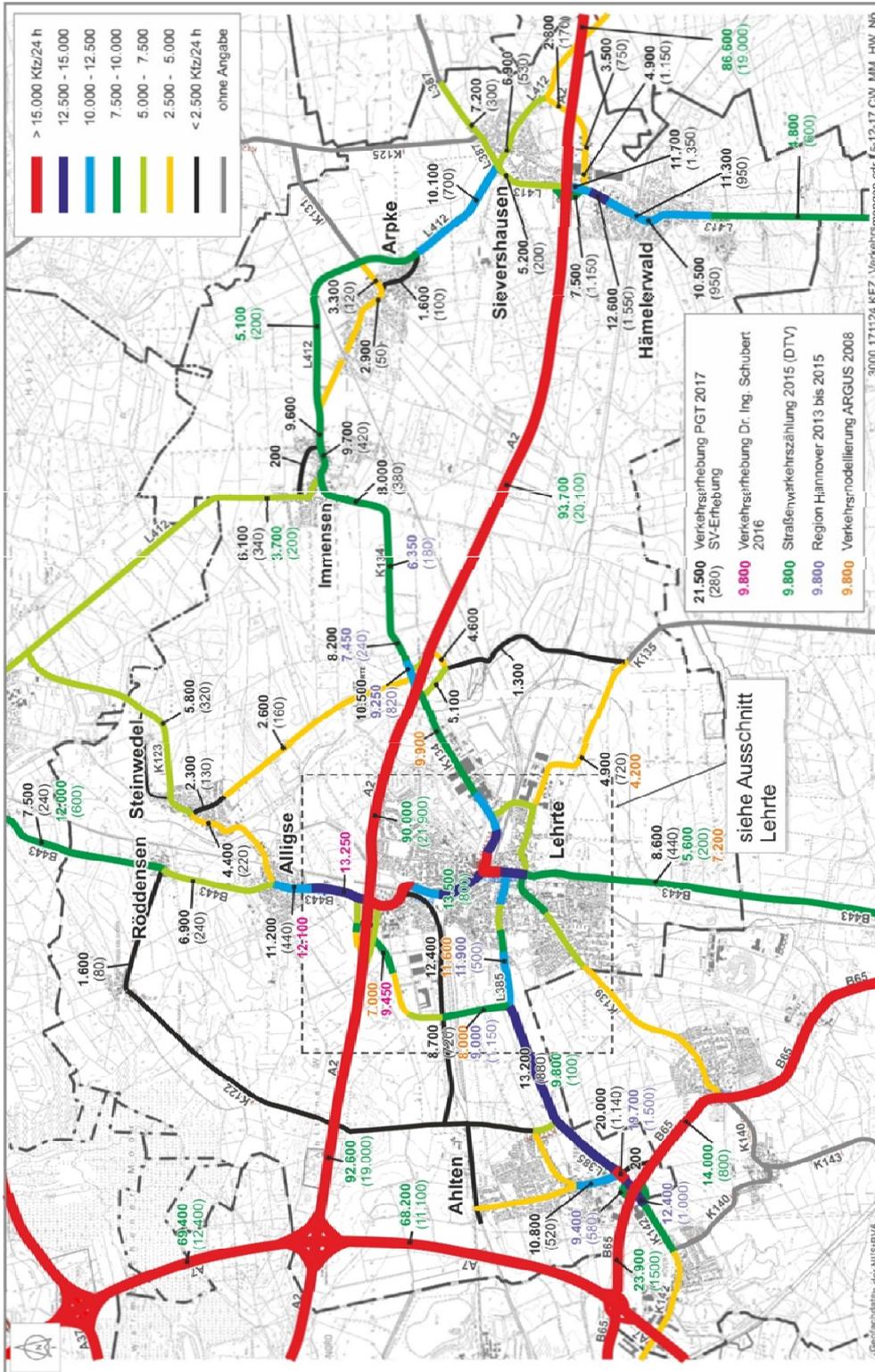


Abb. 3.3: Kfz- und Schwerverkehrsmengen Gesamtgebiet Lehrte

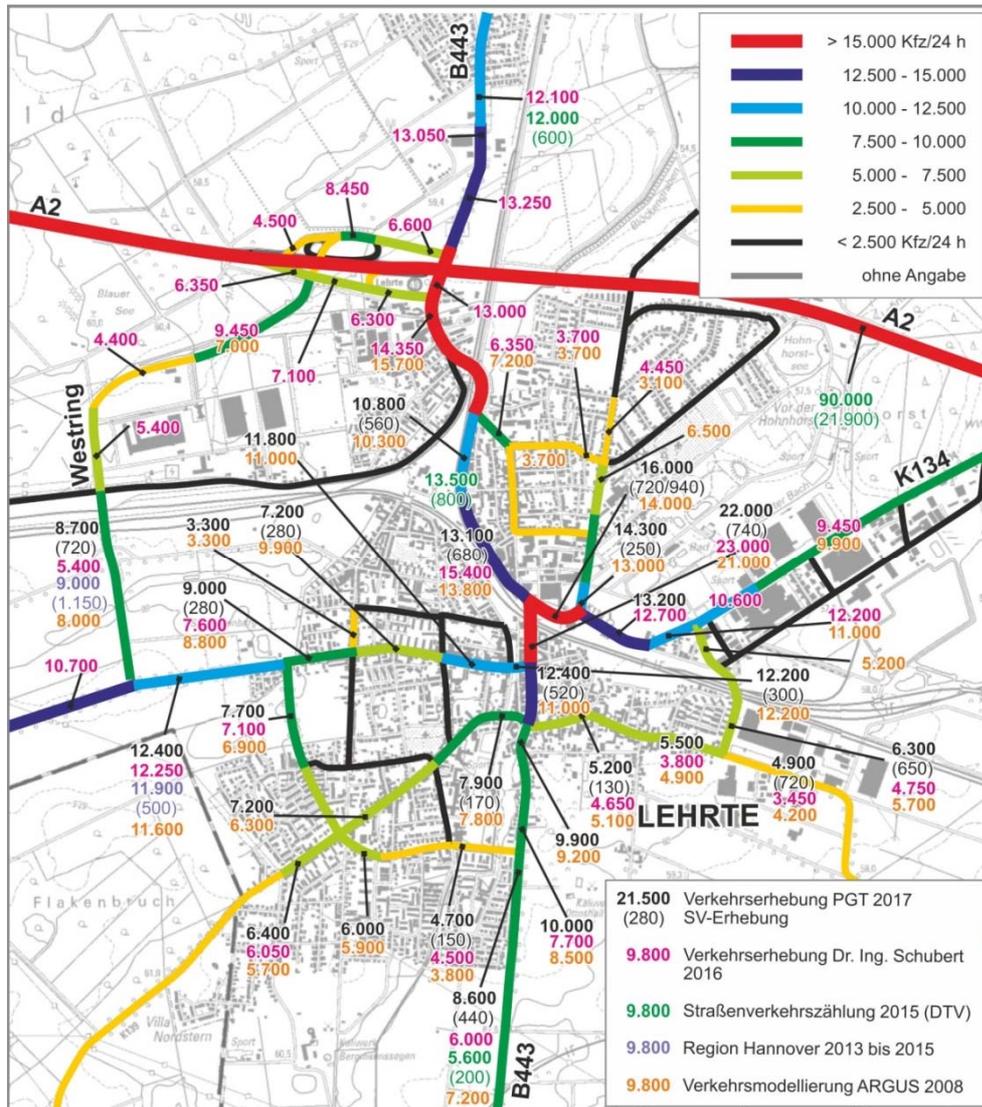


Abb. 3.4: Kfz- und Schwerverkehrsmengen Ausschnitt Lehrte

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) und die OD der L 413 in 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 in 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	
Manskestraße	Südring -	8.600	440	< 150 / 8h
	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
Mielestraße	Hermann-Löns-Straße - Schützenstraße	3.100	k. A.	150 - 300 / 8h
	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

Röddensen				
Celler Straße	Dammfeldstraße - Kolshorner Straße	6.900-7.500	240	80 / 8h
Steinwedel				
Dorfstraße	Im Stegefild - 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				
Kleergarten		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 - Kleergarten	10.100	700	30 / 8h
	Kleergarten - Hämelerwalderstraße	6.900	530	30 / 8h

Tab. 3.1: Untersuchung ausgewählter belasteter Straßen und OD

Konflikte gibt es besonders an den verkehrstarken 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 (Ahltenener 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

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

Der Anteil des Schwerverkehrs am Knotenpunkt Ramhorster Straße / Zum Braken in Steinwedel beträgt innerhalb von 8 Stunden 6 %, der höchste Anteil tritt im Knotenarm Zum Braken (West) mit fast 11 % auf. Der Schwerverkehr setzt sich vor allem aus landwirtschaftlichen Verkehren sowie Busse und Lkw zusammen. Eine Verbindung zum Kiesabbau kann in den erhobenen 8 Stunden bei 12 Lkw, vor allem nachmittags, vermutet werden, was einen Anteil von ca. 10 % vom gesamten Schwerverkehr ausmacht. Derzeit erarbeitet die Stadt Lehrte gemeinsam mit der AHA, Günter Papenburg und der Verkoppelungsgemeinde Steinwedel ein LKW-Lenkungskonzept zum Kiestransport zwischen der Kiesgrube und der abzudeckenden Müllhalde in Burgdorf, mit dem Ziel, zusätzlichen Schwerverkehr in Steinwedel zu vermeiden.

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 gelegene Hinterland in Richtung Hildesheim anbindet. Nennenswert störende Verkehre 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 Niedersachsen / 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 Stauenden** 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 Umleitungsrouten nach Norden über die B 443 definiert.

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 Staubebelastungen in den letzten Jahren weniger geworden sind, mit Ausnahme einiger baustellenbedingter Sonderfälle.

Die alltägliche Verkehrssituation ist selten beeinträchtigt, ist aber im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden stark verankert. Umleitungsbedingte Verkehrsstörungen können für die Beurteilung der tatsächlichen Situation nur begrenzt herangezogen und durch städtische Verkehrsentwicklungsmaßnahmen schwer gelöst werden.

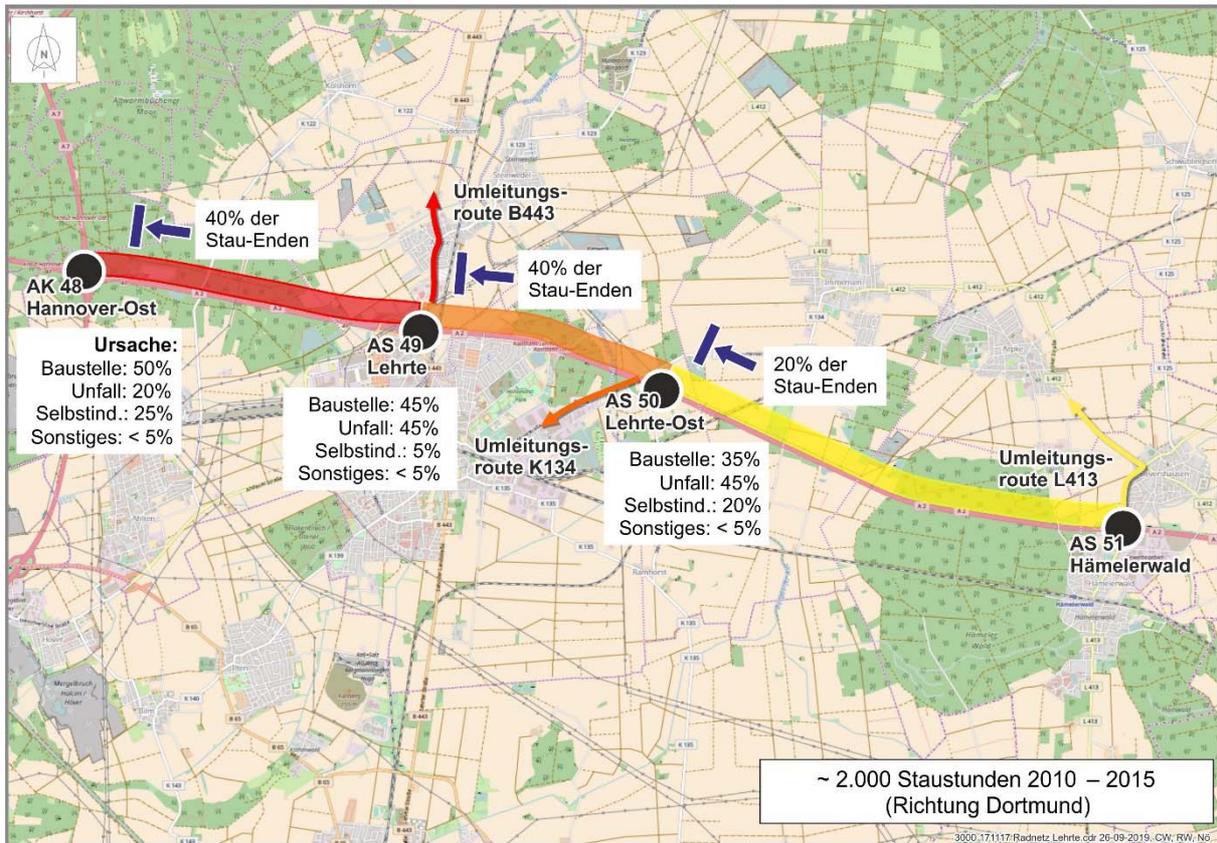


Abb. 3.5: Stauaufkommen auf der BAB 2, Fahrtrichtung Dortmund

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 Auslöswerte auf, die über 10 dB(A) über den im Städtebau verwendeten Grenzwerten liegen.

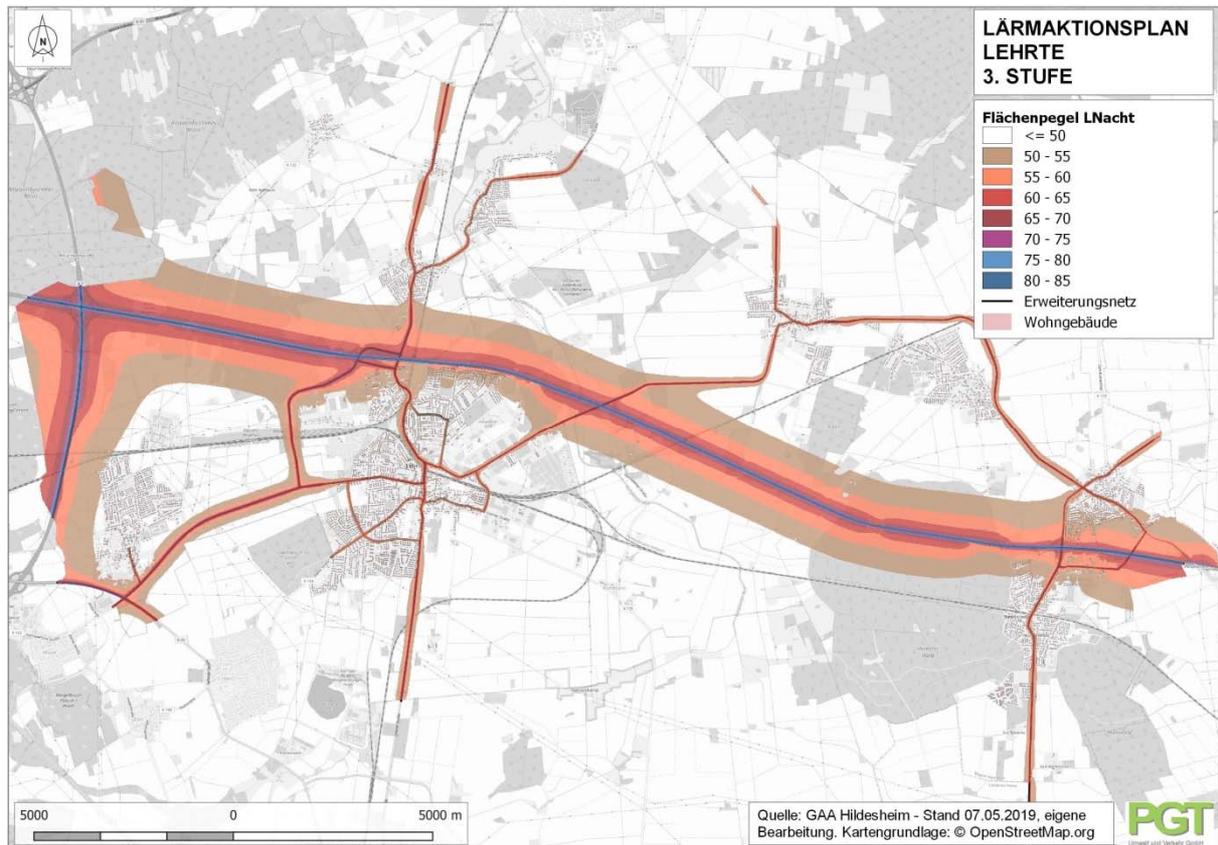


Abb. 3.6: Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{night}) LAP 3. Stufe⁶

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.

⁶ PGT, Lärmaktionsplanung 3. Stufe Stadt Lehrte, Hannover 2019.

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 Wege mit 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.

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.

Die Radnutzung im Nahbereich wird stärker von Frauen und Kindern nachgefragt aber auch hier ist eine Angleichung in der Verkehrsnachfrage zu verzeichnen. Auf eine differenzierte Betrachtung der Geschlechter bei den Verkehrszählungen wurde verzichtet. Eine Grobbetrachtung der Videos zeigt, dass im innerstädtischen Bereich das Verkehrsmittel Rad in den Spitzenstunden sehr stark von Jugendlichen und von zur Arbeit Fahrenden genutzt wird.

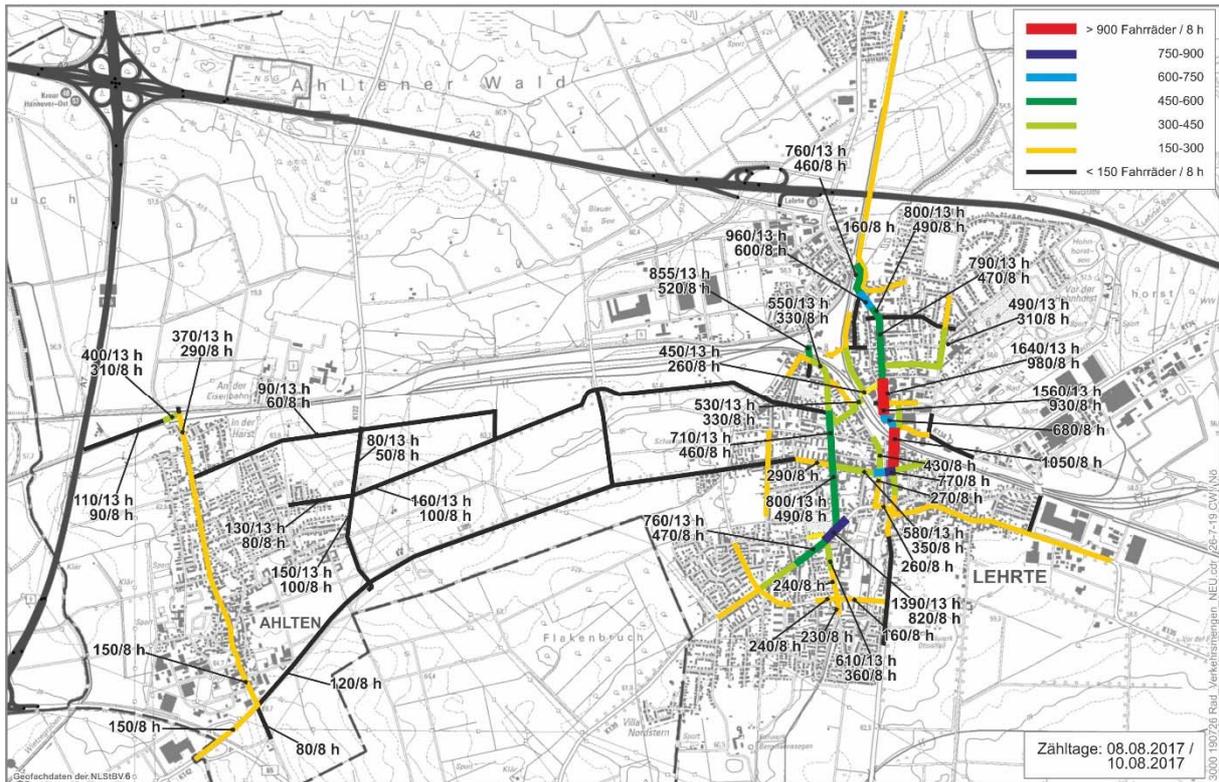


Abb. 3.7: Radverkehrsmengen in Lehrte Stadt und Ahlten

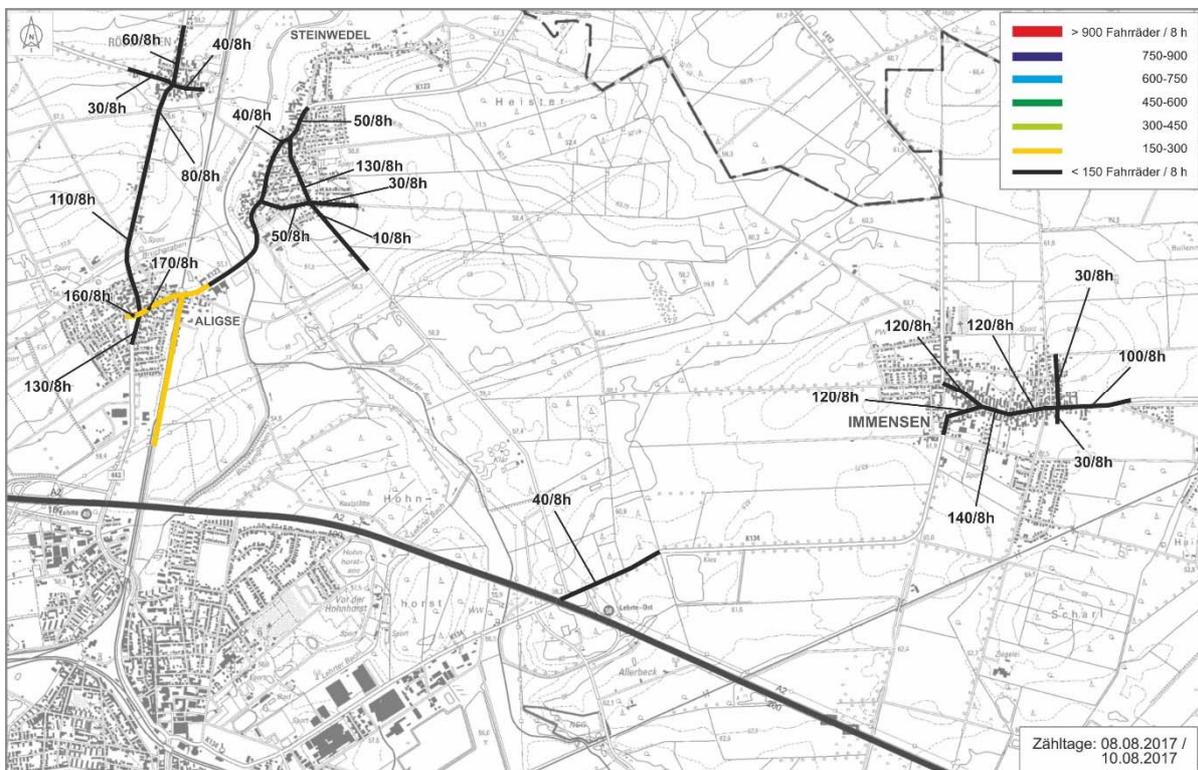


Abb. 3.8: Radverkehrsmengen in Aligse, Röddensen, Steinwedel und Immensen

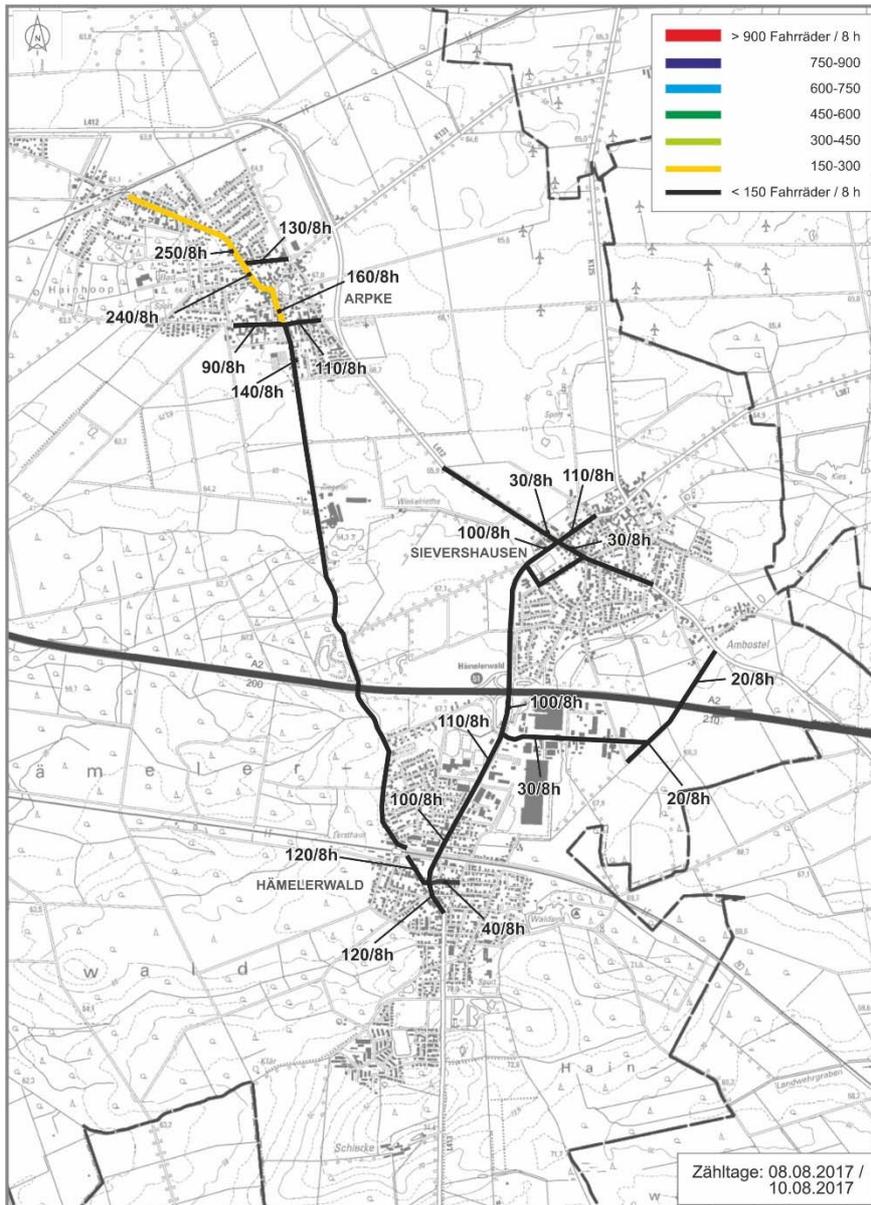


Abb. 3.9: Radverkehrsmengen in Arpke, Hämelerwald und Sievershausen

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

Verbindung 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 RadverkehrsampeIn, vorgezogenen Aufstellflächen, direkte fahrbahnanliegende 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.

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

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.

Neben der S-Bahn, die für direkte und schnelle weitere Verbindungen insbesondere im Verkehr Lehrte Hannover genutzt wird, spielt der Bus eine Rolle für die Feinverteilung. Dabei sind die Aufgaben unterschiedlich. Die Nahbereichsverkehre mit dem Bus werden von mobilitätseingeschränkten Personen und nichtmotorisierten Personen nachgefragt, die über keine Alternativen zum Verkehrsmittel verfügen.

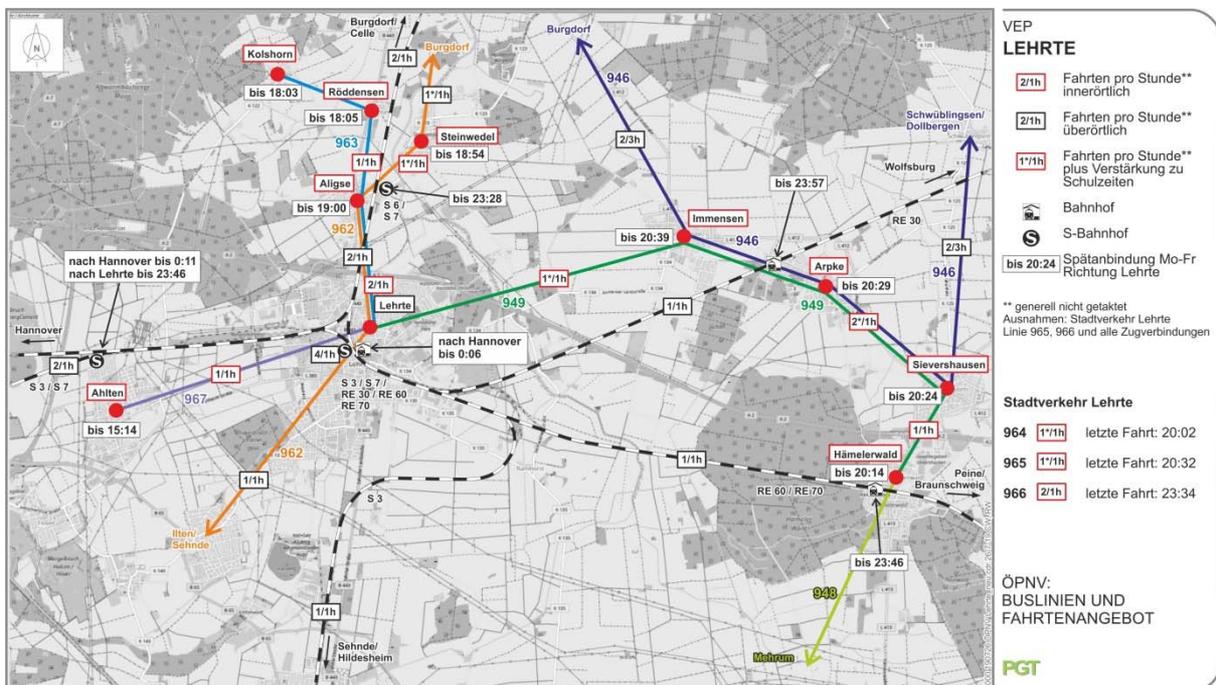


Abb. 3.10: SPNV und Busliniennetz

Schienenverkehr / SPNV

Der Bahnhof Lehrte - mit 10.900 Ein-/Aussteigern⁷ - 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-Aussteigenden ein hohes Fahrgastaufkommen auf.

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 betreffen die Fahrtenhäufigkeit und die Verknüpfung.

Ein Fahrtenangebot abends ist mit Ausnahme der Linie 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

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

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, Röddenen, Kolshorn, Steinwedel, Immensen, Arpke, Sievershausen und Hämelerwald nach vorheriger Anmeldung stündlich zwischen 1 Uhr und 4 Uhr.

Der im NVP der Region Hannover⁸ 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 Nachbesorgungsbedarf. 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 vorgenommen. 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 wurden auch die bestehende Kapazität, Zugänglichkeit und Bewirtschaftung aufgenommen.

⁸ Nahverkehrsplan 2015 – Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 135, Region Hannover 2015.

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. 3.11).

Die bahnhofsnahe 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.

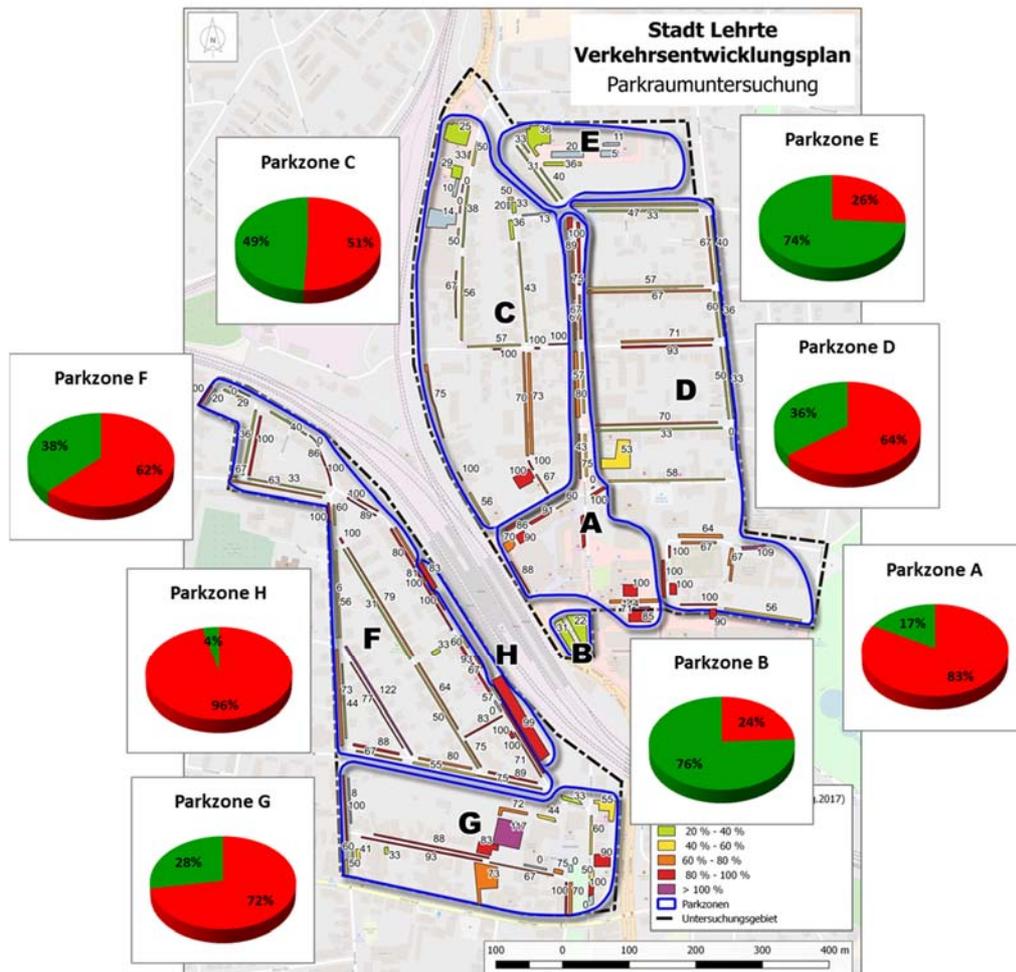


Abb. 3.11: Parkraumuntersuchung – spitzenstündliche Auslastung werktags

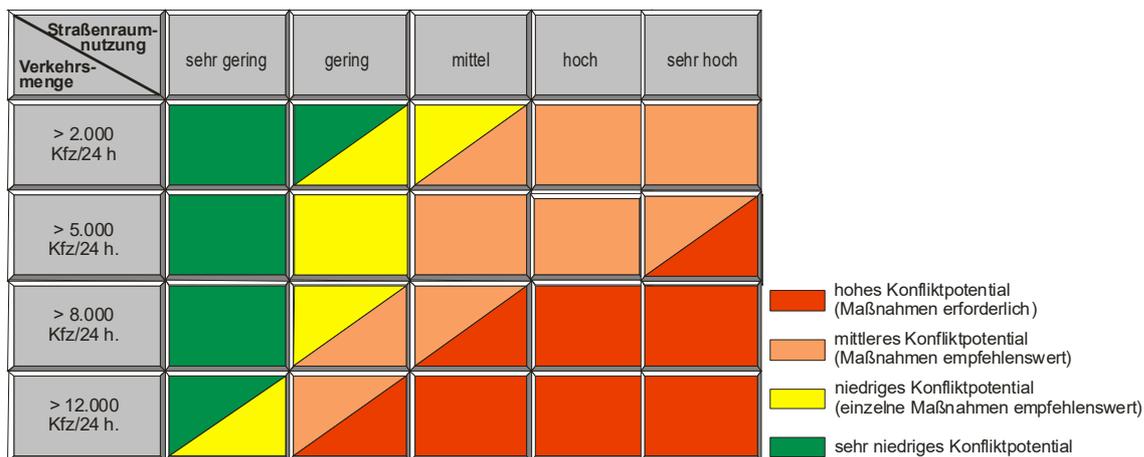
3.8 Wegweisung

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 Mega-Hub-Anlage 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 3.12. 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 (Ahlterer 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. 3.12: *Verträglichkeit von Verkehrsmengen in Abh. der Straßenraumnutzung*

Konflikte zwischen den Verkehrsarten bestehen im Wesentlichen zwischen Radverkehr und zu Fuß Gehenden 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 befahrbares 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 Trogstrecke 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 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,

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 straßenräumlichen Gestaltung, fehlende Ortsmitte
- tlw. überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten

- 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 zu Fuß Gehenden, Radfahrenden 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

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

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.

Die sich weiter differenzierende Mobilität und die Verteilung auf immer neue und immer andere Verkehrsmittel kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass im Wesentlichen das Auto und das Fahrrad (z. B. Pedelec und Lastenrad) die Hauptlast des Individualverkehrs tragen. Der ÖPNV wird als ergänzendes Verkehrssystem insbesondere auch von denjenigen nachgefragt, die keine Alternative haben. Anzunehmen ist, dass sich das Mobilitätsverhalten einzelner Gruppen zunehmend angleicht. Es ist festzuhalten, dass insbesondere die Fahrzeugbenutzung älterer Fahrzeuge in eher sozialschwächeren Gebieten besteht, so dass hier frühzeitig gegebenenfalls durch andere Maßnahmen nach zu steuern ist.

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 hinaus 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-Jahresfahrleistungen⁹

⁹ Quelle: Shell Pkw-Szenarien bis 2014, Hamburg 2014

https://www.shell.de/promos/media/shell-passenger-car-scenarios-to-2040/_jcr_con-

<tent.stream/1455700315660/b2e5b602c04e57cf59e2f047567f2510b8780ef8b9984ec1abd365706996f98e/shell-pkw-szenarien-bis-2040-vollversion.pdf>

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:

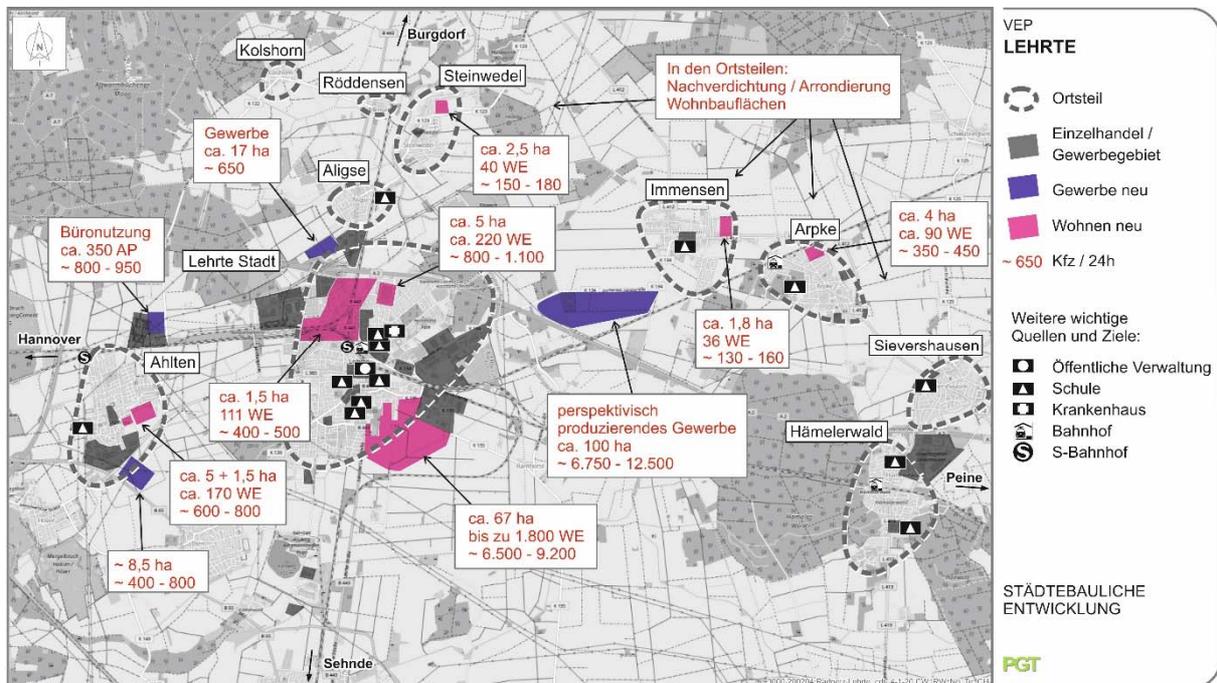


Abb. 4.1: Städtebauliche Entwicklung

- **Wohnbauentwicklung**
Sie konzentriert sich i.W. auf Lehrte, Ahlten und Arpke. In den weiteren Ortsteilen werden 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

MODAL SPLIT IN STADT UND REGION IN PROZENT

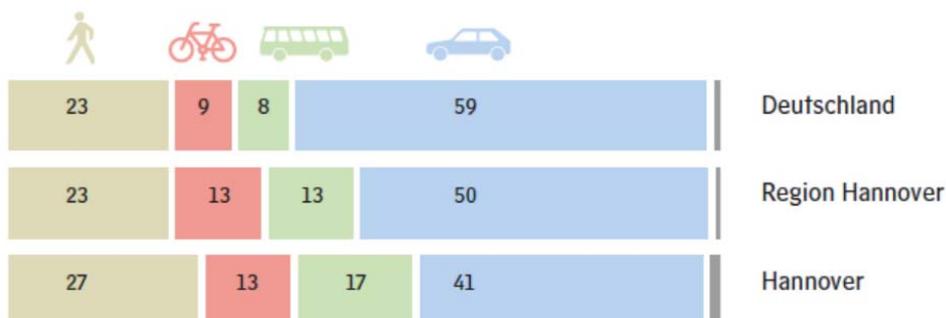


Abb. 4.2: Modal Split in Stadt und Region Hannover¹⁰

¹⁰ 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 5 km 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 eines fahrbahn-integrierten Radvorrangnetzes zu nennen.

Schwerpunkt dieses Szenarios ist die individuelle Verkehrsmittelwahl innerorts und zwischen den Ortsteilen zugunsten des Radverkehrs weiter 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 intensivierete 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 ein starker Ausbau des B+R zu Ungunsten 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.



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 zu Fuß Gehenden 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 die Lehrter Bevölkerung 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

- Die Belange der „schwachen“ Nutzungsgruppen 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 Straßenbulasträgern dämpfen und möglichst geringhalten.

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

- ⇒ Die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums weiter gestärkt.
- ⇒ Die Nahversorgung in den Ortsteilen wird weiter gesichert.
- ⇒ Die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung 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 zu Fuß Gehende, also für Verkehre mit niedriger Geschwindigkeit reserviert werden.
- ⇒ Belange von Kindern, Schüler*innen 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 Einwohnende in etwa 80-100 m Abstand angeboten werden.

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 beabsichtigte 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.

Busse und Bahnen noch bedürfnisorientierter 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 erweitert werden.
- ⇒ Die Haltestellen sollen weiter modernisiert, 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 Bahnhofstraße 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.

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 Verkehrsteilnehmenden 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 Verkehrsteilnehmenden 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.

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.

Öffentlichkeitsarbeit

- ⇒ Ein besserer Umgang mit und im Verkehr kann nur zusammen mit der Bevölkerung 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.
- ⇒ Bevölkerung 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 Einstieg 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.

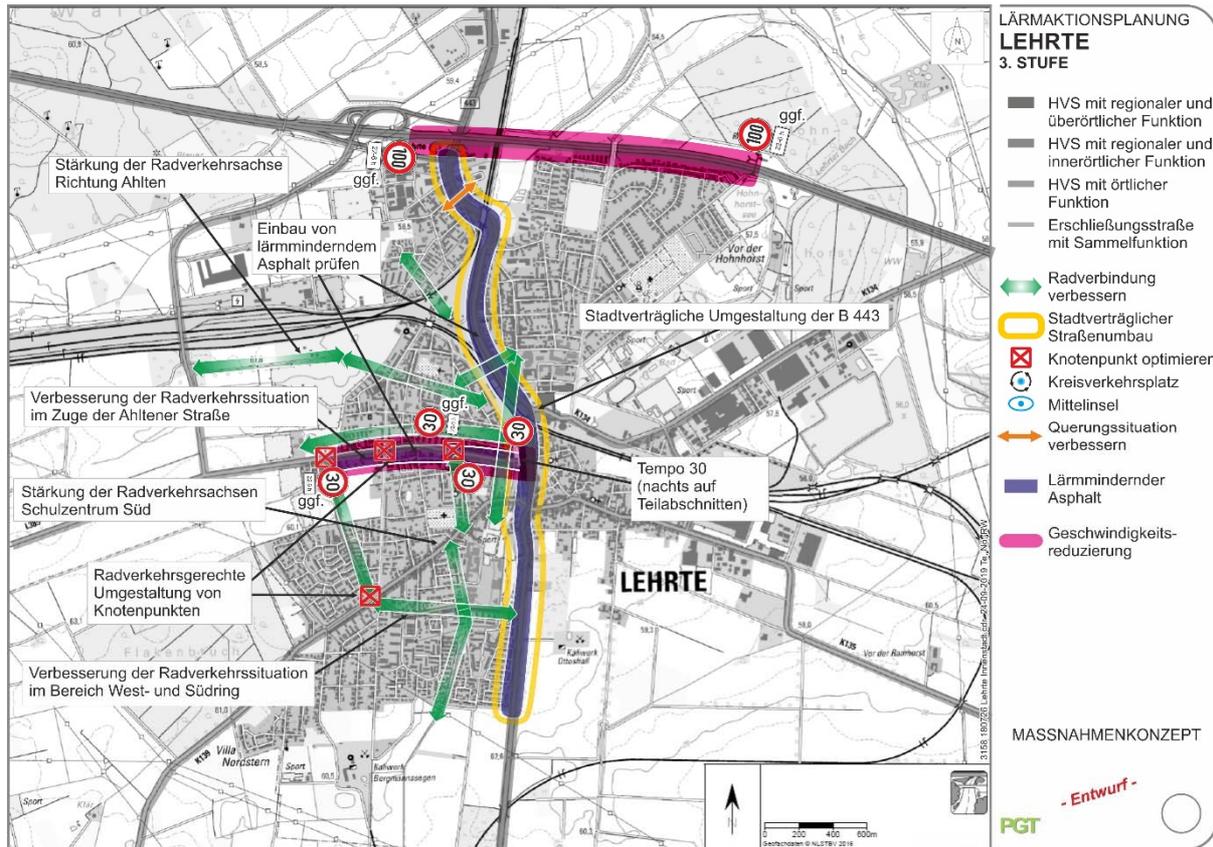


Abb. 5.1: Maßnahmenkonzept Lehrte (Kernstadt) des LAP

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 besserbar.

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

Wohngebieten westlich der B 443 per Fuß und Rad. Die Sammelstraße übernimmt auch kleinräumig Durchgangsverkehr zur AS Lehrte-Ost und entlastet damit die Ittener und Ahltener Straße geringfügig. Sie sollte durch eine vorbildliche Gestaltung mit von der Fahrbahn abgetrennten, jedoch auf Fahrbahnniveau befindlichen Radverkehrsanlagen und abgesetzten barrierefreien Gehwegen, gekennzeichnet 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*innen 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 Bewohner*innen genutzt werden können.

Der Bahnhof übernimmt eine Schlüsselposition bei der Entwicklung der Stadt der kurzen Wege und sollte in der Verknüpfung zwischen nicht motorisiertem 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 Hauptfußwegnetz 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 Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zwingend erforderlich. Dazu sind Führungsformen für Radfahrende zu entwickeln, die abseits der Gehwege sichere und attraktive Fahrbedingungen ermöglichen.

Barrierefreiheit herstellen

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)¹¹, 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 Verkehrsteilnehmenden zu Gute (Abb. 6.2).

¹¹ Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

Barrierefreiheit



Abb. 6.2 Barrierefreiheit zum Vorteil Aller¹²

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.

¹² EDAD – Design für Alle Deutschland e.V. Münster o.J.

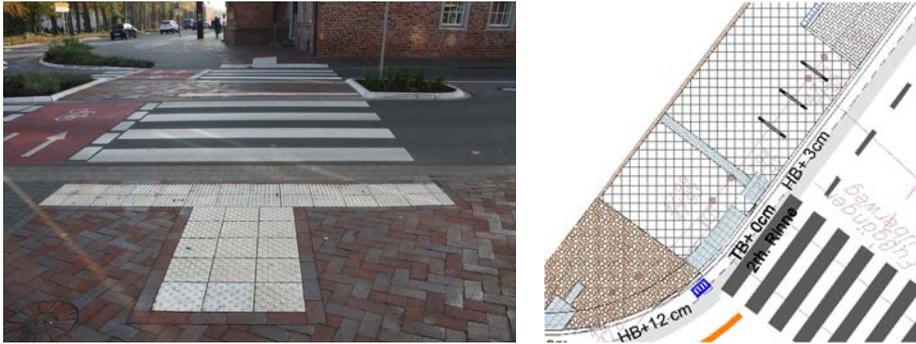


Abb. 6.3: *Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung*



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, dass 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.

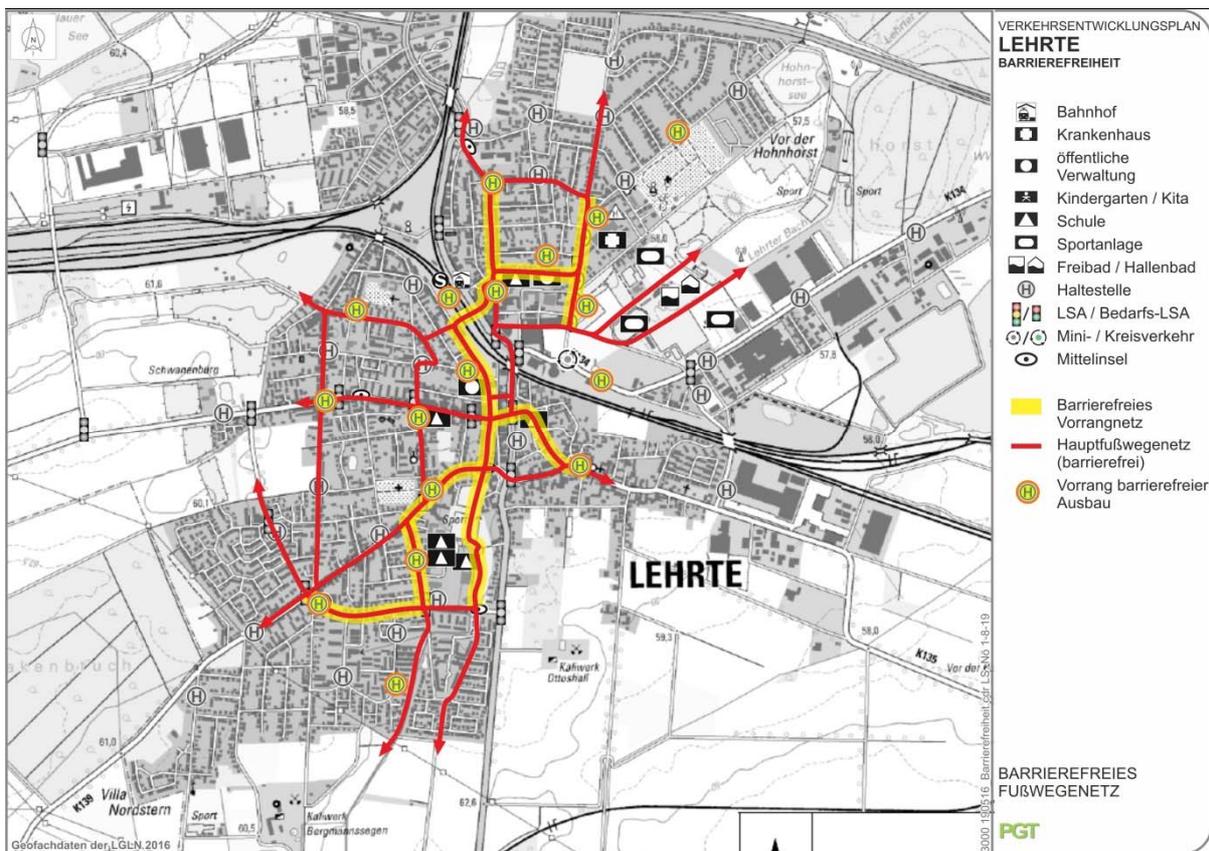


Abb. 6.5: Hauptfußwegnetz Lehrte

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 Autofahrerende 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 Hannover¹³

¹³ 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.



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.

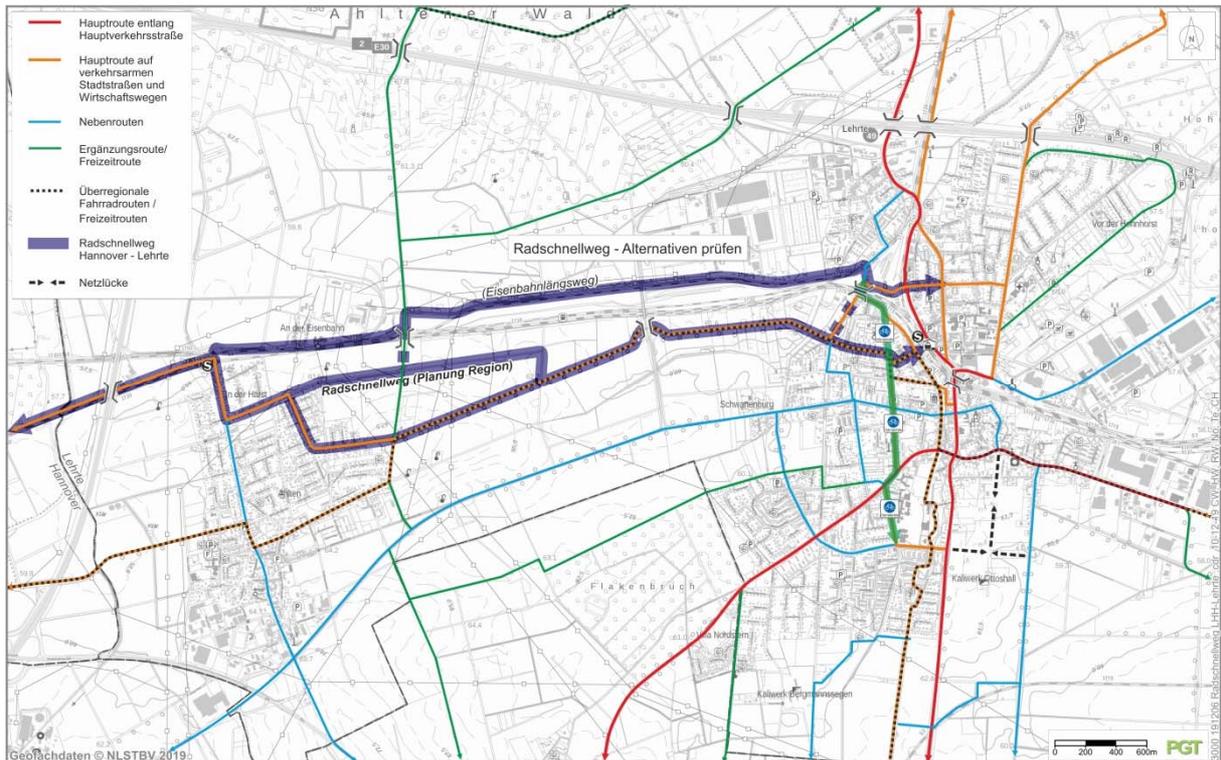


Abb. 6.8: Untersuchungsbedarf: Alternative Verläufe Radschnellweg Hannover – Lehrte

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 Verkehrsteilnehmenden 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 Verkehrsteilnehmenden sicher und möglich sein.

Für den Radverkehr gibt es ein Haupttroutennetz mit möglichst direkten und Umweg freien Verbindungen und sicheren Querungsstellen innerorts und außerorts.

Das Haupttroutennetz 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,*
- *Einfädelsstreifen,*
- *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.

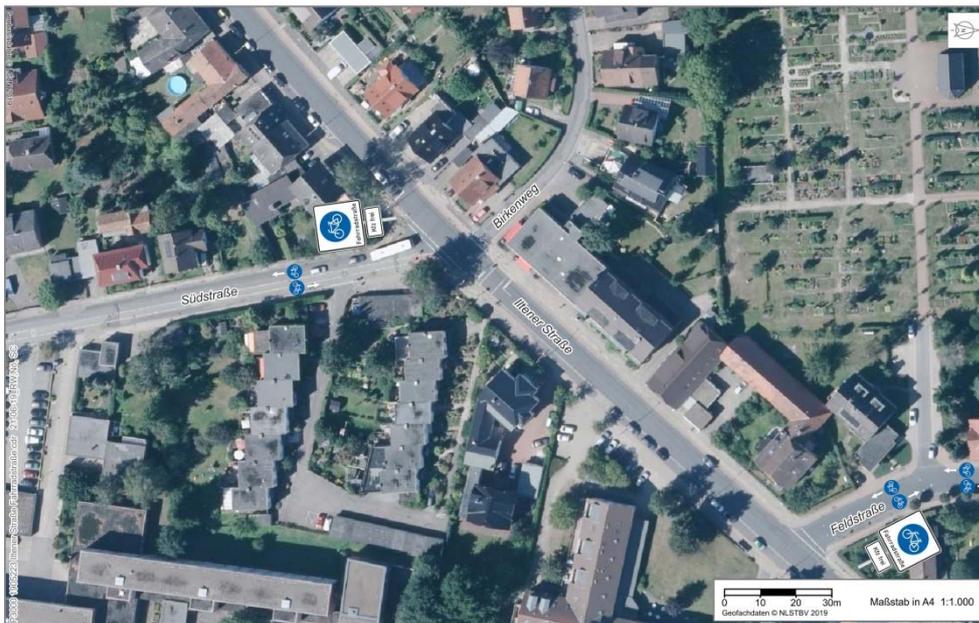


Abb. 6.10: *Maßnahmenvorschlag Fahrradstraße über Südring und Feldstraße*

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

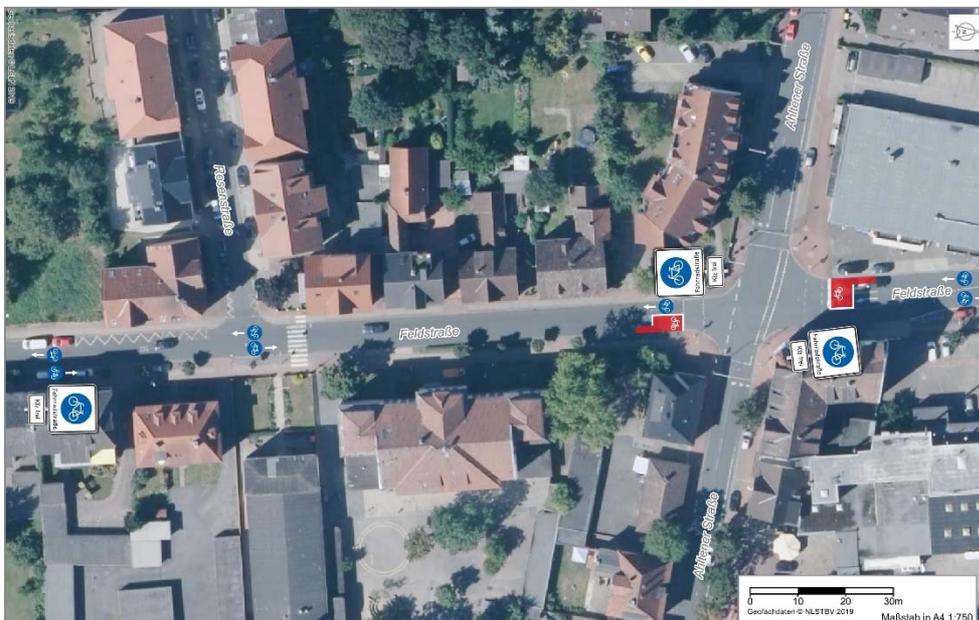


Abb. 6.11: *Maßnahmenvorschlag Radverkehr Feldstraße*

Die Ahlterer 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 und durch flankierende Maßnahmen (Halteverbote, Piktogramme, vorgezogene Aufstellflächen) umgesetzt werden.



Abb. 6.12: Maßnahmenvorschlag Ahltener Straße

Eine weitere Option, insbesondere zur Verbesserung der Radverkehrssituation unter Beibehaltung von Parkplätzen, ist die Prüfung einer abschnittswise Einrichtung einer Einbahnstraße. Dabei sind die Vor- und Nachteile verschiedener Varianten, auch unter Einbeziehung der Itener Straße, sorgfältig in einer separaten Untersuchung abzuwägen. Ergebnis dieser Untersuchungen könnten Verkehrsversuche sein, die die Auswirkung von Einbahnstraßenregelungen zeigen.

An mehreren Ortseinfahrten ist die Führung des Radverkehrs für den außerorts auf einem einseitigen 2-Richtungsradweg fahrenden Radverkehr zu einer richtungstrennten 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 NVP¹⁴ 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.

¹⁴ Nahverkehrsplan 2015 – Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 135, Region Hannover 2015.

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

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 Veränderung 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 Bahnhofstraße 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.

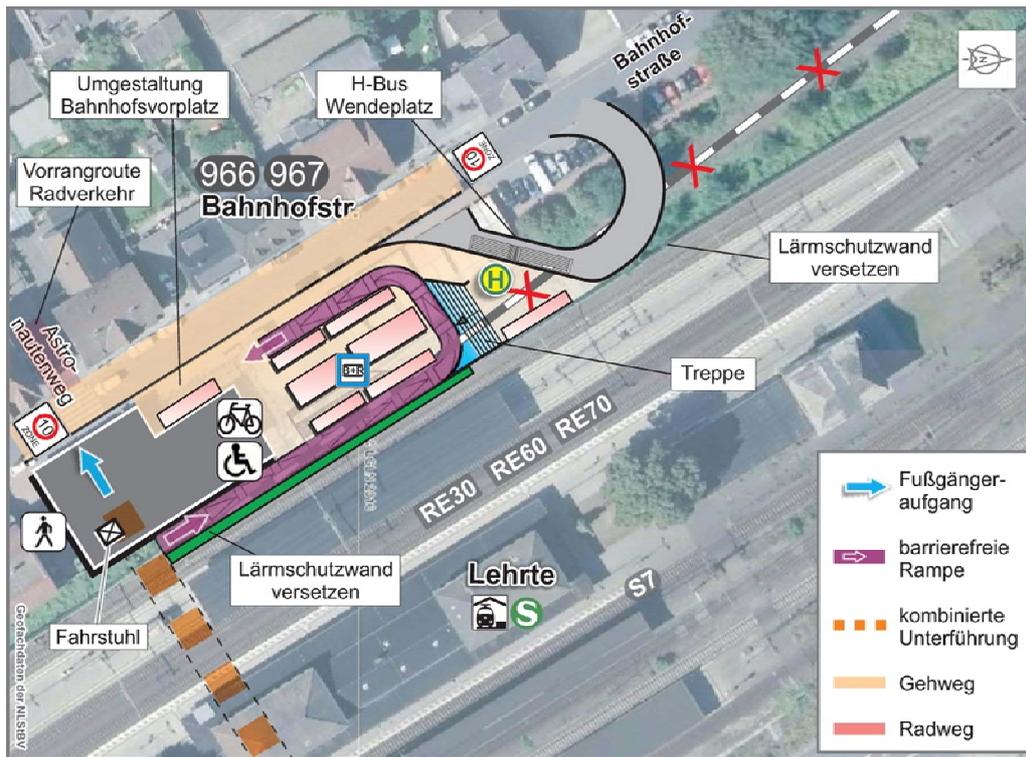


Abb. 6.14: Konzept zur Umgestaltung des Bahnhofsseite West

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 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.“¹⁵

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.

¹⁵ VCD (Hrsg.): VCD Masterplan – Vision Zero (Kurzfassung), Berlin 2009

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 Ahlthener 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 Rückbankperspektive 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
- 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

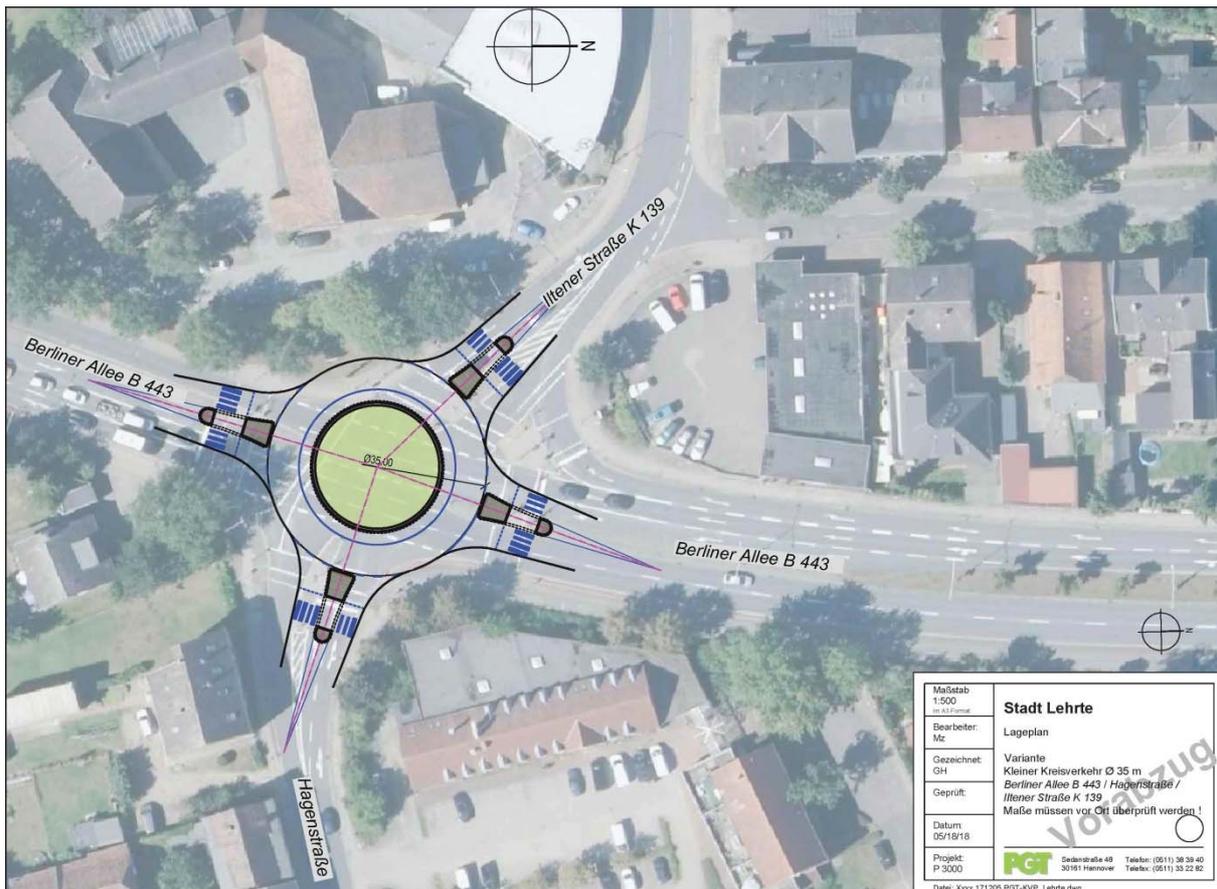


Abb. 6.16: Maßnahmenvorschläge B 443 / K 139 / K 135

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 Fußverkehr 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 Durchfahrhöhe 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.

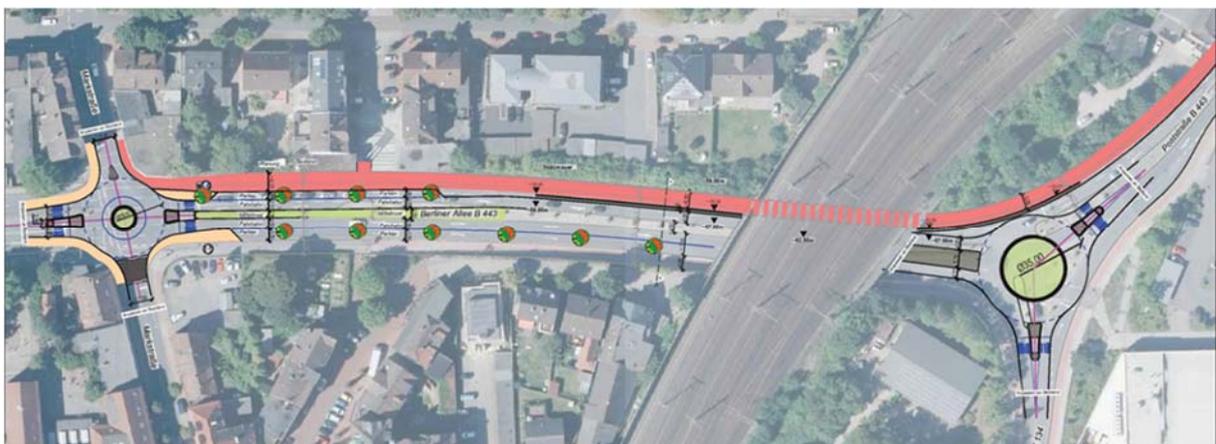


Abb. 6.17: Konzeptvariante 1 Umgestaltung der B 443 (Trogstrecke)

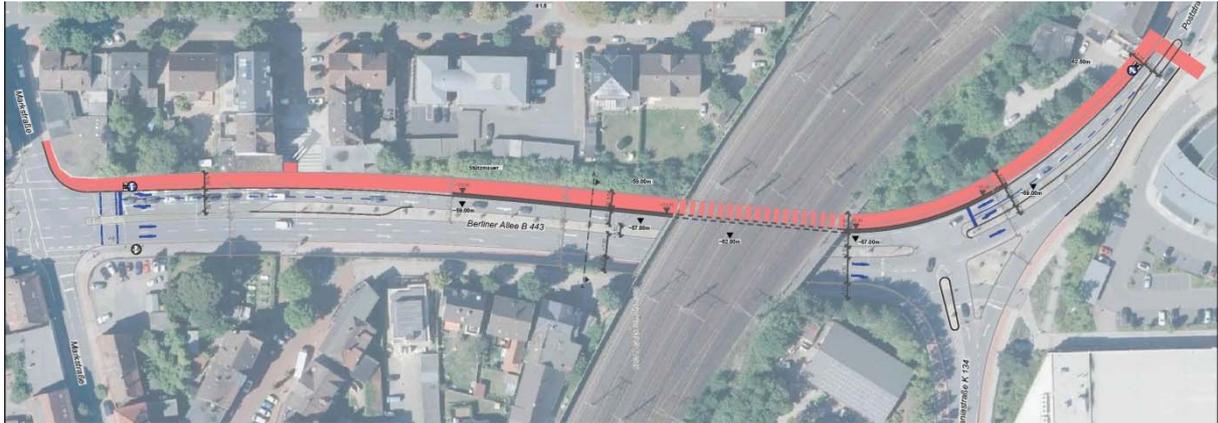


Abb. 6.18: Konzeptvariante 2 Umgestaltung der B 443 (Trogstrecke)

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).

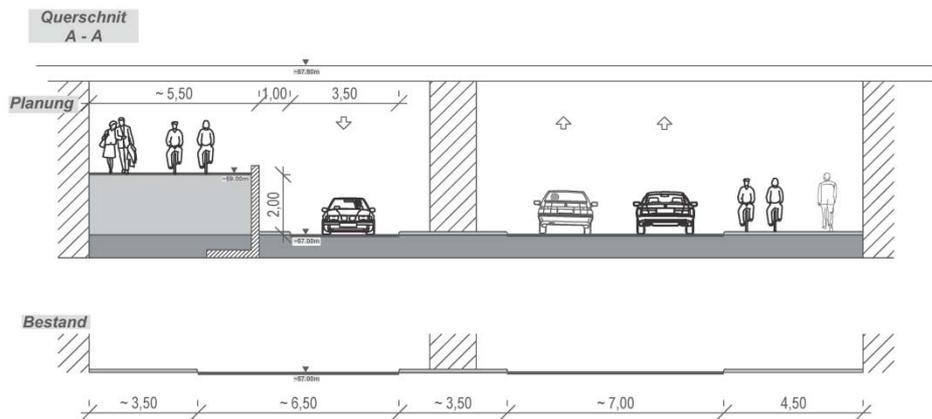


Abb. 6.19: Linksseitige Verbreiterung des vorhandenen Seitenraums um bis zu 2 m

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 Ahlthener 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 Kreisel (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 Ittener Straße mit der B443 zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut werden. Dies führt dauerhaft zu einer Verkehrsabwicklung mit niedrigeren Geschwindigkeiten und verbesserten Rad- und Fußführung. 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 Oelser 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 Bevölkerungsbeteiligung abzustimmen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind eventuelle Verbesserungen der Stellplatzsituation, das Angebot an behindertengerechten Stellplätzen und weitere Punkte.

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 Kundschaft 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-Verkehre 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*innen 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*innen 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-Teilnehmende 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 begonnen, 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.

6.11 Öffentlichkeit herstellen!

Die Möglichkeiten der Bevölkerungsinformation und -mitwirkung sind vielfältig.

Grundsätzlich sind

- Bevölkerung frühzeitig zu beteiligen,
- regelmäßig zu informieren und
- die Mitwirkung 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, lärm minderndes 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 Schüler*innen. Hier ist die Durchführung von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ oder Verkehrssicherheitstraining sinnvoll.

7 Schlüsselmaßnahmen

Im Rahmen der Abstimmung wurden neben der Befragung der Bevölkerung über online und schriftliche Fragebögen auch eine weitere Runde durch die Ortsräte durchgeführt, um den Entwurf des Berichtes nochmals zu reflektieren. Dabei sind zahlreiche Einzelmaßnahmen abgeleitet, die im Sinne der vorgestellten Schlüsselmaßnahmen einzelne Orte bezeichnen. Die einzelnen, vorgeschlagenen, ergänzenden Maßnahmen, die in einzelne Kategorien der Maßnahmen passen, sind im Anhang II aufgeführt (als Auszug aus den Protokollen aus den Ortsräten).

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 Bushaltstellen 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 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.

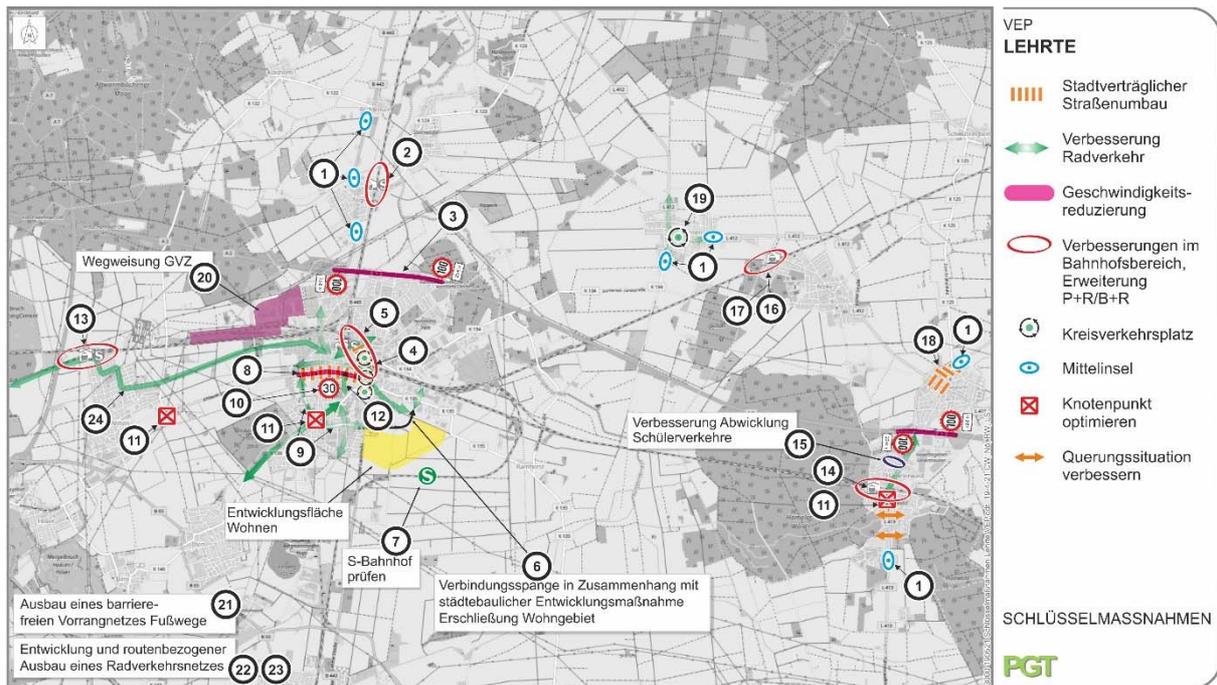


Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Lehrte (Auswahl)

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.

Ifd. Nr.	Maßnahme	Ortsteil	Pos. Auswirkungen			
			Fuß	Rad	ÖV	KFZ
1	Punktuelle Maßnahmen zur Dämpfung des Verkehrs und Querungssicherung in Form von Mittelinseln	gesamstädtisch	✓	✓		✓
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 Bahnhofbereiches inklusive Verbesserung der Verkehrsführung, der Radanbindung und der P+R / B+R-Situation	Lehrte	✓	✓	✓	✓
6	Verbindungsspanne im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme (Hornäcker)	Lehrte				✓
7	Prüfung eines S-Bahnhofs im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme	Lehrte			✓	
8	Verbesserung der Radverkehrssituation in der Ahlterer Straße	Lehrte		✓		

Ifd. Nr.	Maßnahme	Ortsteil	Pos. Auswirkungen			
			Fuß	Rad	ÖV	KFZ
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	gesamtstädtisch		√		
24	Radschnellweg Hannover – Lehrte	Ahlten, Lehrte		√		

Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen VEP der Stadt Lehrte

Eine Zusammenfassung der Schlüsselmaßnahmen inklusive Kostenschätzung und Umsetzungszeitraum befindet sich im Anhang II.

8 Fazit / Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan stellt 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 25. Juni 2021



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

Anhang I Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

A.1 Auswertung der Bevölkerungsbefragung

Ziel der Stadt Lehrte ist es, mit der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes die Umsetzung konsensfähiger Maßnahmen vorzunehmen, die von der Öffentlichkeit mitgetragen werden und möglichst effektiv Lehrter Verkehrsprobleme beheben bzw. mindern. Diesbezüglich wurde den Bürger*innen über die Teilnahme an Ortsrats- und Ausschusssitzungen hinaus, per Online-Bevölkerungsbeteiligung die Möglichkeit gegeben, ihre Meinung zu den Themen des Verkehrsentwicklungsplanes abzugeben.

Auf der Homepage der Stadt Lehrte wurde der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans sowie ein Faltblatt als Zusammenfassung veröffentlicht. Der Link zur Online-Befragung wurde auf dem Faltblatt sowie auf der Homepage der Stadt Lehrte bekannt gegeben. Zudem lagen das Faltblatt und der Fragebogen in den Verwaltungsnebenstellen aus und der Fragebogen konnte auch ausgedruckt und auf Papier beantwortet werden. Eine begleitende Kampagne sorgte dafür, dass nahezu 500 Teilnehmende einen ausgefüllten Fragebogen übergaben.

Zudem hatten Bürger*innen und Verbände die Möglichkeit eine Stellungnahme zum Entwurf zu verfassen. Bei der Stadt Lehrte sind 2 Stellungnahmen eingegangen.

Der Fragebogen bestand aus 27 Fragen und ist beigefügt. Die Multiple Choice Fragen erlaubten zu Einzelpunkten auch freie Beantwortungen.

Die Online-Befragung wurde mit dem Tool „Survey Monkey“ im Zeitraum vom 27.08.2020 – 11.10.2020 durchgeführt. Von den 460 Fragebögen wurden 454 online und nur 6 auf Papier ausgefüllt.

1. Allgemeines (Frage 1-4)

- Es haben etwa gleich viele männliche und weibliche Personen teilgenommen: 208 der Befragten sind weiblich und 247 männlich. 6 Befragte machten keine Angabe zum Geschlecht.
- Knapp die Hälfte der Befragten ist 20-40 Jahre alt, ca. 40 % sind 40-60 Jahre und ca. 12 % über 60 Jahre alt. Personen unter 20 Jahren sind unterdurchschnittlich vertreten.

- Etwa 97 % der Befragten kommen aus der Stadt Lehrte und seinen Ortsteilen. Die restlichen Personen kommen aus Hannover oder Städten der Region wie bspw. Burgdorf und Sehnde.
- Von den aus der Stadt Lehrte kommenden Personen sind ca. 59 % aus der Kernstadt Lehrte, wobei 35 % in Lehrte West und 24 % in Lehrte Ost wohnen. Alle Ortsteile Lehrtes sind vertreten. Aus Ahlten bspw. haben 15 % den Fragebogen ausgefüllt, aus Steinwedel 9 %.
- Ca. 96 % der Befragten gaben an, Bewohner*in der Stadt Lehrte und seinen Ortsteilen zu sein, 10 % sind dort beschäftigt und 4 % als Besucher*in. Hier waren Mehrfachnennungen möglich.

2. Verkehrsmittelwahl (Frage 5-9)

- Gründe für den Besuch des Zentrums
 - Tätigkeiten im Zentrum von Lehrte sind vor allem Einkaufen (71 %), private Erledigungen (49 %), Gesundheit (34 %) sowie Freizeit/Vergnügen (24 %). 20 % fahren ins Zentrum, um dort zu arbeiten.
- Für den privaten Gebrauch steht 91 % der Befragten ein Auto zur Verfügung und 89 % ein Fahrrad. Etwa 10 % besitzen ein Motorrad bzw. Motorroller und 2 % einen E-Roller. 1 % der Befragten ist gezwungen, einen Rollstuhl bzw. Rollator zu nutzen.
- Zwischen Frauen und Männer bestehen keine großen Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Der PKW ist Frauen sowie Männern zu 86% zugänglich. Frauen haben mit 87 % einen gering höheren Anteil an Fahrräder / E-Bike im Vergleich zu Männern (82 %). Lediglich die Wahl des Motorrads ist von Männern mit 12 % doppelt so hoch als von Frauen.
- 2/3 der Befragten nutzen oft und 15 % manchmal den Pkw. Zu Fuß gehen jeweils etwa 40 % oft und manchmal. Das Fahrrad wird auch zu 40 % oft und zu 36 % manchmal genutzt. Den Bus als Verkehrsmittel nutzen 4 % oft und 18 % manchmal, während die Bahn von 22 % oft und von 39 % manchmal genutzt wird (vgl. Abb. A.1).
- Gründe für die Verkehrsmittelwahl
 - Die Pkw-Nutzenden nennen als Gründe vor allem Schnelligkeit (80 %), Bequemlichkeit (61 %) sowie Zuverlässigkeit (37 %).
 - Für zu Fuß Gehende sind insbesondere die Gesundheit (78 %) und die geringen Kosten (36 %) wichtig.

- Radfahrende geben als Gründe vor allem Gesundheit (74 %), Schnelligkeit (64 %) und geringe Kosten (46 %) an.

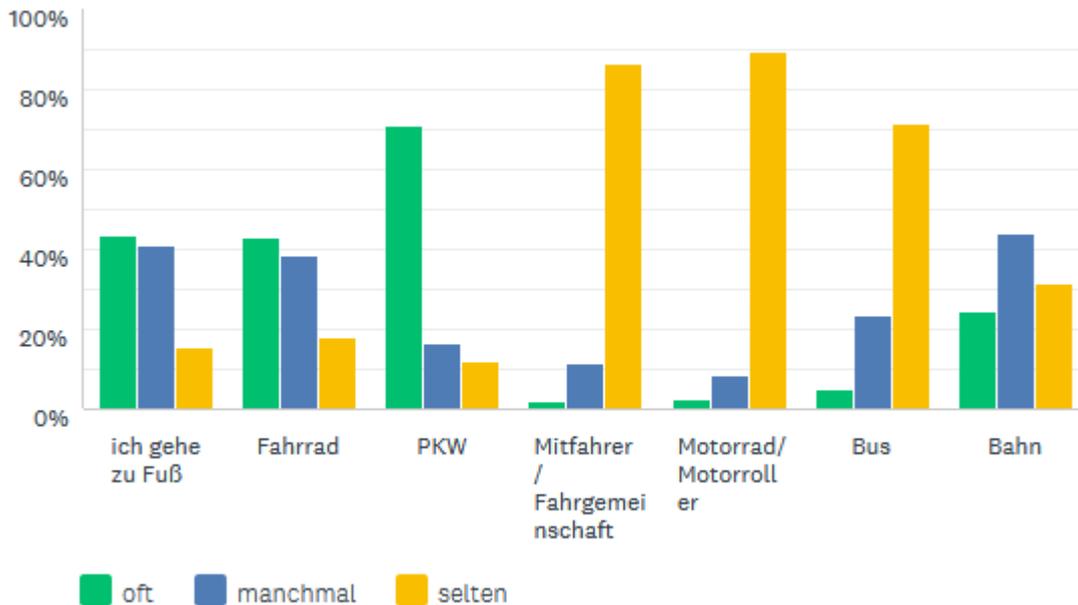


Abb. A.1: Verkehrsmittelwahl aller Befragten

- Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Strecke (vgl. Abb. A.2)
 - Um das Zentrum von Lehrte zu erreichen, nutzen mehr als die Hälfte der Befragten den PKW. Etwa 28 % fahren Fahrrad und 15 % gehen zu Fuß.
 - Personen aus Lehrte Ost nutzen zu je 35 % das Fahrrad oder gehen zu Fuß und 30 % fahren mit dem PKW, um das Zentrum von Lehrte zu erreichen. Von den Befragten aus Lehrte West nutzen 44 % den PKW, 34 % das Fahrrad und 18 % gehen zu Fuß. Aus den Ortsteilen kommend wird vorrangig das Auto genutzt, an zweiter Stelle folgt das Fahrrad. Der Fahrradanteil der Befragten aus Lehrte Ost und West ist mit ca. 35 % in etwa gleich hoch.
 - Für Strecken innerhalb des gesamten Stadtgebiets Lehrte wird zu 63 % der PKW, zu ca. 27 % das Fahrrad als wichtigste Verkehrsmittel genutzt

- Wege nach Hannover werden hauptsächlich mit dem PKW (49 %) und mit der Bahn (41 %) zurückgelegt. Das Fahrrad hat einen Anteil von 9 %.
- Bewohner*innen der Ortsteile mit und ohne Haltepunkt nutzen vergleichsweise ähnlich die Bahn, um Hannover zu erreichen.
- Für Fahrten innerhalb und außerhalb der Region Hannover ist der PKW das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel. Auch die Bahn wird hier mehrfach genutzt.
- Die Verkehrsmittelwahl zwischen Frauen und Männern ist vergleichbar. Unterschiede sind eher auf längeren Strecken festzustellen. Frauen wählen eher die Bahn; Männer das Rad.
- Zu Fuß werden täglich durchschnittlich bis zu 3 km und mit dem Fahrrad bis 5 km in Lehrte zurückgelegt. Mit dem Pkw werden vor allem durchschnittliche Strecken > 3 km zurückgelegt.

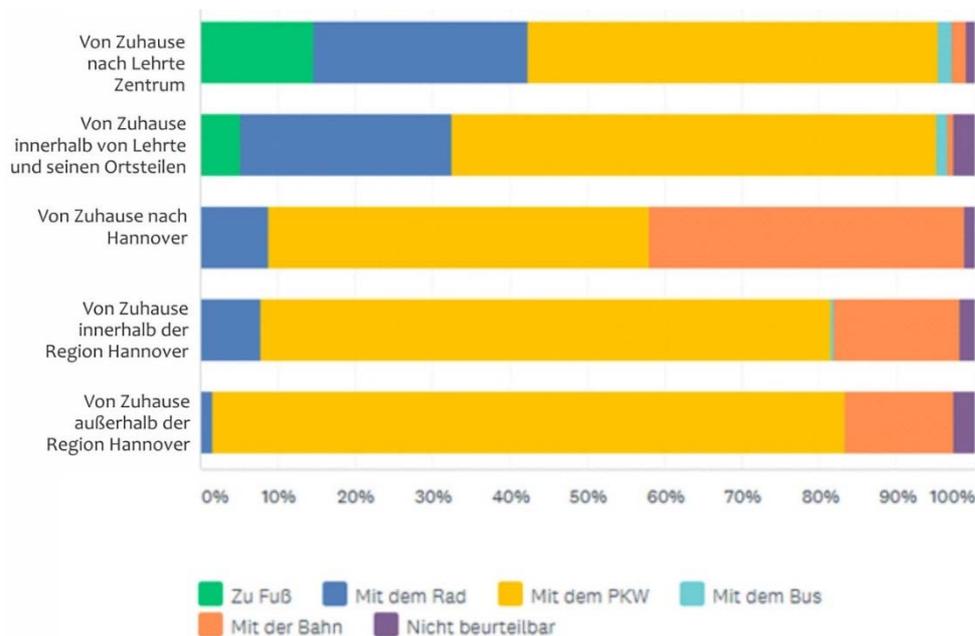


Abb. A.2: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Strecke

3. Verkehrsentwicklungsplan

Ziele des Verkehrsentwicklungsplans (Frage 10-11)

- Notwendigkeit zur Optimierung der Verkehrssituation (vgl. Abb. A.3)

- 80 % der Befragten sehen insbesondere die Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation im Radverkehr.
- Die Optimierung der Verkehrssituation für die weiteren Verkehrsmittel wird demgegenüber mit jeweils 25-35 % als „sehr wichtig“ angesehen.
- 94 % der Radfahrenden sehen insbesondere Handlungsbedarf bei der Verkehrssituation im Radverkehr und 75 % bei Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr.
- Für die zu Fuß Gehenden sind insbesondere Verbesserungen im Radverkehr, im Fußverkehr und auch im Bahnverkehr erstrebenswert.
- Auch die Autofahrenden sehen Handlungsbedarfe im Radverkehr aber auch beim Kfz-Verkehr und bei der Parkraumsituation des Kfz-Verkehrs.
- Geschlechtsspezifische Unterschiede sind gering. Insbesondere für Frauen ist die Verbesserung des Kfz-Verkehrs und des Kfz-Parkens wichtiger als für Männer.
- Ziele des Verkehrsentwicklungsplans (vgl. Abb. A.4)
 - Die Erhöhung der Verkehrssicherheit als Ziel des VEP ist den Befragten mit 90 % am wichtigsten.
 - Weitere wichtige Ziele sind der Umweltschutz, die Förderung des Radverkehrs, die Förderung der Barrierefreiheit sowie die Änderung des Verkehrsverhaltens.
 - Als weniger relevant werden die Förderung der Elektromobilität sowie ein langsamerer Kfz-Verkehr angesehen.
 - Geschlechtsspezifische Unterschiede sind gering. Frauen ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit etwas wichtiger als Männer. Männer hingegen bewerten die Förderung von Elektromobilität als wichtiger als Frauen.
- Unterschiede zwischen den Ortsteilen konnten in Bezug auf die Ziele des VEP nicht festgestellt werden.

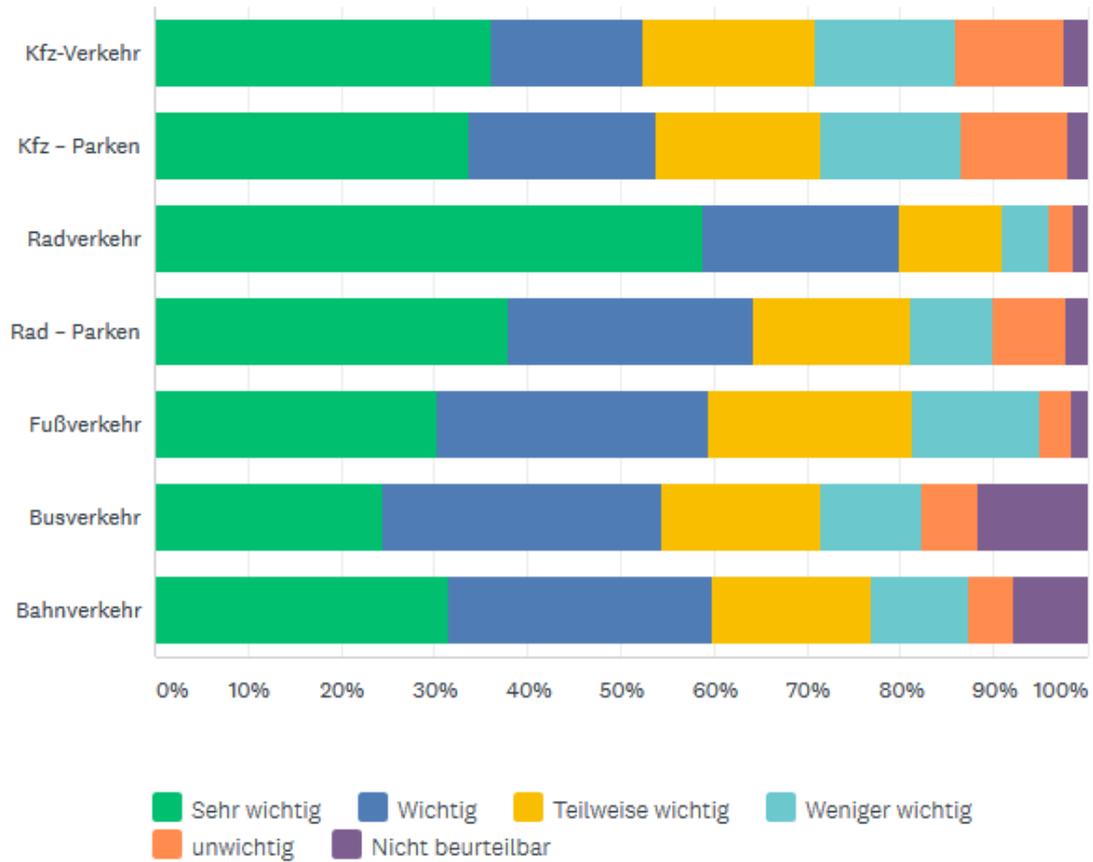


Abb. A.3: Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation der Verkehrsarten

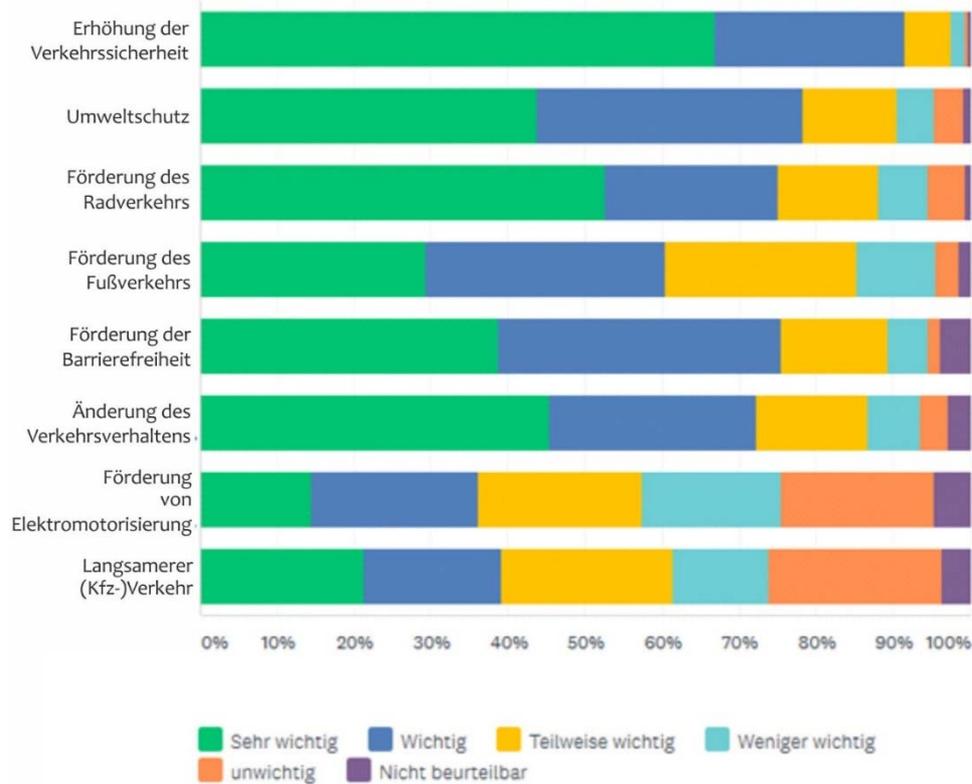


Abb. A.4: Beurteilung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans

Radverkehr (Frage 12)

- Förderung des Radverkehrs
 - Die Förderung des Radverkehrs wird von einem Großteil der Befragten als notwendig und sinnvoll angesehen.
 - Wichtige Radrouten sollen bevorzugt werden. Insbesondere die Radfahrenden bewerten diese Aussage positiv (94 %).
 - Etwa 70 % der Befragten insgesamt bzw. 82 % der Radfahrenden bewerten Fahrradstraßen (bspw. aus der Weststadt über Schulzentrum und Bahnhof bis ins Zentrum) positiv.
 - Auch die Einrichtung eines Radschnellwegs nach Hannover wird von 70 % der Befragten bzw. 80 % der Radfahrenden befürwortet. Es konnten keine signifikanten Unterschiede zwischen den Ortsteilen festgestellt werden.
- Maßnahmen zur Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs (vgl. Abb. A.5)

- Für das gemeinsame Fahren mit dem Pkw-Verkehr in der Fahrbahn finden 50 % der Befragten, dass Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h helfen würden, um die subjektive Sicherheit zu erhöhen. Dies sehen auch 56 % der Radfahrenden so.
- Schutzstreifen werden von ca. der Hälfte der Befragten bzw. der Hälfte der Radfahrenden als hilfreich angesehen.
- Frauen befürworten den Schutzstreifen sowie Geschwindigkeitsreduzierungen jeweils mit 14% als hilfreiche Maßnahmen während 20% Männer Geschwindigkeitsreduzierungen bevorzugen.
- Die Autofahrenden empfinden eher Schutzstreifen als Geschwindigkeitsreduzierungen als hilfreich für die Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs.
-

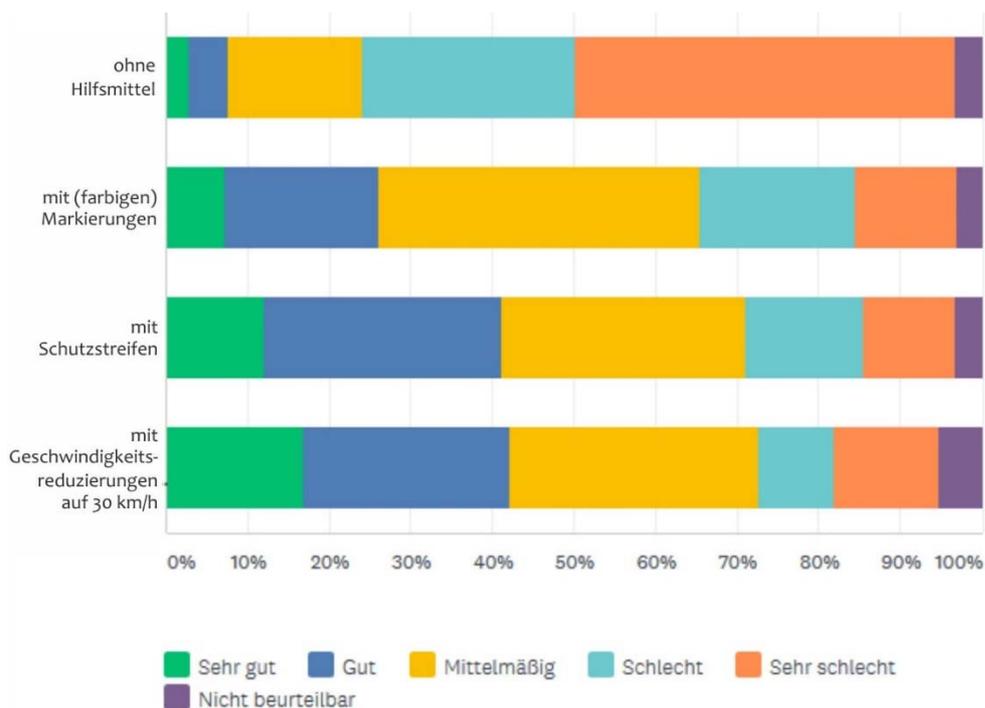


Abb. A.5: Bewertung von radverkehrsunterstützenden Maßnahmen

- Radwege im Bestand
 - 163 Befragte, fast 60 % der Personen, die die Frage beantworten haben, sehen die Ahltener Straße als Straße, in der die Radverkehrssituation besonders mangelhaft ist.

- Weitere Straßen, die als besonders mangelhaft für den Radverkehr beschrieben werden, sind u.a. die Iltener Straße, die Manskestraße, die B 443, Westring, Burgdorfer Straße, Schützenstraße, Köthenwaldstraße.
- Nicht ausreichende Überholabstände und Schäden auf den Radwegen werden von einigen Befragten problematisiert.
- Bei Straßen, die als besonders gut geeignet für Radfahrende eingeschätzt werden, werden ebenso die Manskestraße, die Iltener Straße und die Burgdorfer Straße genannt. Weitere sind bspw. die alte Bahntrasse, die Köhlerheide und Wege abseits von Hauptverkehrsstraßen.

Fußverkehr / Barrierefreiheit (Frage 13)

- Verkehrssituation Fußverkehr und Barrierefreiheit
 - Wichtige Fußwegeachsen (65 % der Befragten) sollen barrierefrei ausgebaut werden.
 - 40 % der Teilnehmenden bzw. der zu Fuß Gehenden bewerten die Breite der Gehwege als ausreichend. Die Radfahrenden empfinden nur zu ca. 30 % die Breite als ausreichend.
 - Etwa 32 % finden, dass die Gehwege häufig zugeparkt / zugestellt sind. Die zu Fuß Gehenden sagen zu 37 % und die Radfahrenden zu 44 %, dass die Gehwege zugeparkt / zugestellt sind.

Busse und Bahnen (Fragen 14-17)

- Verkehrssituation des Bus- und Bahnverkehrs
 - Etwa 1/3 der Befragten geben an, ausreichend mit Bus und Bahn an ihre Ziele angebunden zu sein.
 - Knapp 50 % der Befragten stimmen der Aussage zu, dass Busse und Bahnen das Potential haben, die Stadt von Kfz zu entlasten.
 - Jeweils ca. 34 % stimmen der Aussage zu, dass Busse und Bahnen modern bzw. pünktlich sind.
 - Bus- und Bahnfahrende bewerten die Verkehrssituation von Bussen und Bahnen deutlich besser als der Durchschnitt. Ca. 56 % sind ausreichend an ihre Ziele angebunden. Gut 50 % geben an, dass Busse und Bahnen modern bzw. pünktlich sind.

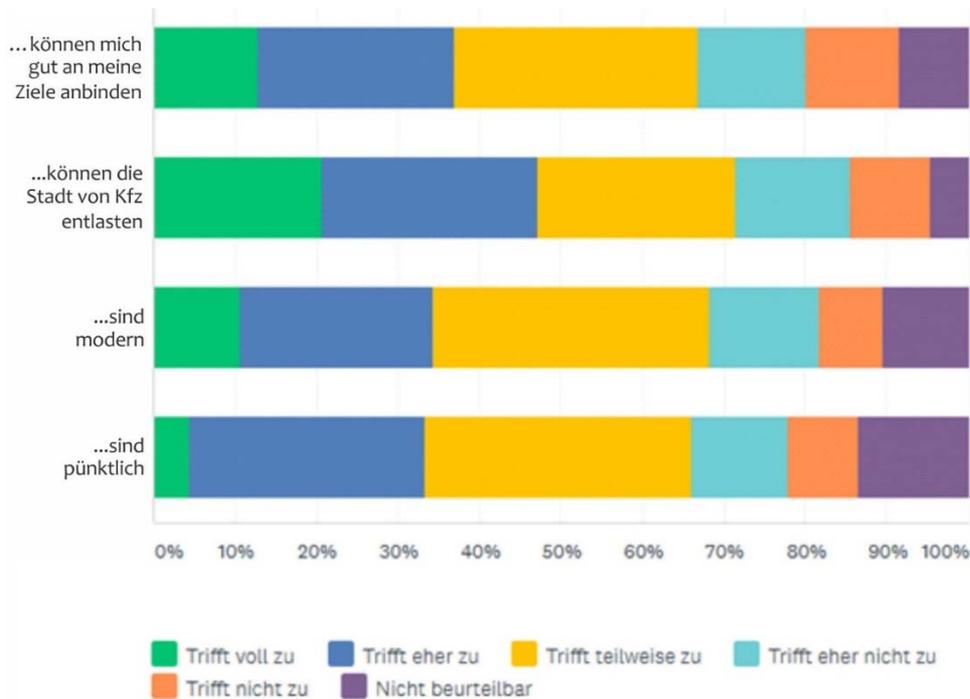


Abb. A.6: Bewertung von Aussagen zu Bussen und Bahnen

- Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Bus
 - Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Bus sollte verbessert werden (33%)
 - Viele sehen Nachholbedarf in der Erreichbarkeit der Ortsteile (78 %), hier wurden vor allem Ahlten, Steinwedel und Röddensen benannt
 - Zudem wurden auch häufig Nachbarkommunen wie Sehnde oder Anderten genannt.
- Optimierung von B+R- und P+R-Plätzen an den Bahnhaltepunkten (vgl. Abb. A.7)
 - Insbesondere am Bahnhof Lehrte besteht Handlungsbedarf in Bezug auf die B+R- und P+R-Stellplätze. Jeweils etwa 40 % der Befragten sagen, dass hier sowohl B+R- als P+R-Stellplätze fehlen. Ladestationen für E-Bikes und E-Autos fehlen ebenfalls (ca. 20 %).
 - Am Haltepunkt Ahlten fehlen ebenfalls sowohl B+R- als auch P+R-Stellplätze mit 23 % bzw. 26 %.
 - In Aligse besteht insbesondere Handlungsbedarf bei den P+R-Plätzen (26 %).

- An den Haltepunkten Immensen / Arpke und Hämelerwald ist der Handlungsbedarf eher gering, wobei der Anteil der Befragten, die „nicht beurteilbar“ angegeben hat, besonders hoch ist.

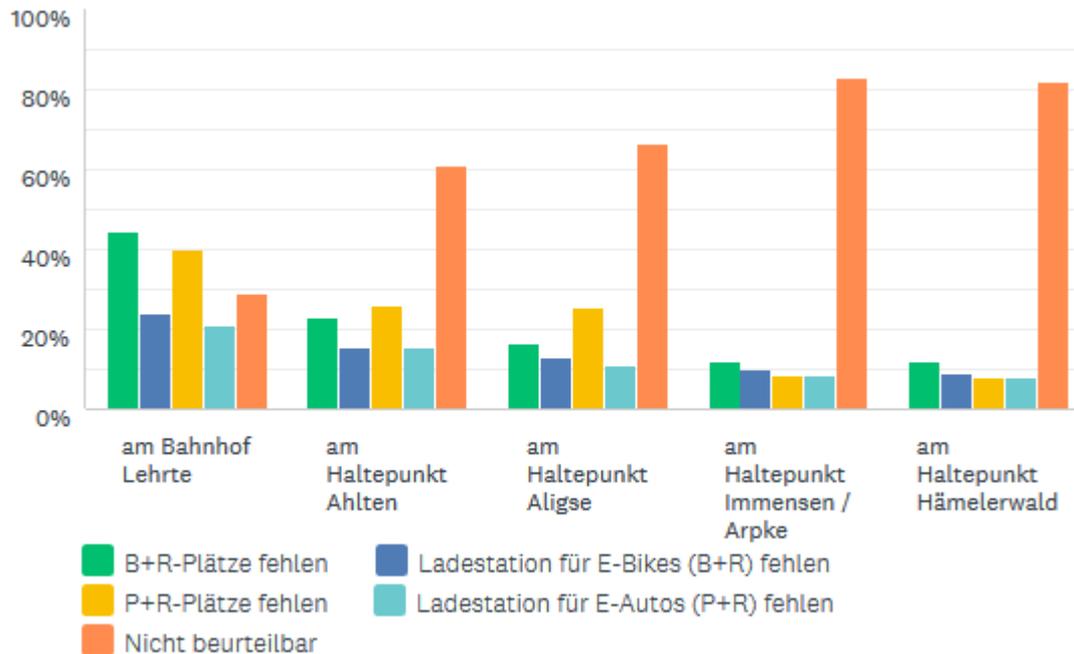


Abb. A.7: Verbesserungsbedarfe an den Bahnhofhaltepunkten

- Erreichbarkeit des Bahnhofs
 - Die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs Lehrte wird von etwa 75 % der Befragten als gut angesehen. Auch für Radfahrende wird die Erreichbarkeit mit ca. 62 % als gut bewertet. Dies entspricht auch den Aussagen der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
 - Weniger als die Hälfte der Befragten bzw. 44 % der Autofahrenden bewerten die Erreichbarkeit mit dem Kfz als gut.
 - Werktags sehen knapp 40 % eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Bus. Abends und am Wochenende wird die Erreichbarkeit als schlecht bewertet. Viele der Befragten konnten diese Aussage jedoch nicht beurteilen.
 - Die Bahnfahrenden bewerten die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Fahrrad mit ca. 50 % als unterdurchschnittlich. Die Erreichbarkeit mit den anderen Verkehrsmittel entspricht in etwa dem Durchschnitt

- Die Busfahrenden, die zwar nur einen geringen Anteil an den Teilnehmenden haben, bewerten die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Bus deutlich besser als die Befragten insgesamt. Dies gilt sowohl für die Erreichbarkeit werktags als auch abends und am Wochenende.
- Die fußläufige Erreichbarkeit wird von den Bewohnern Lehrte Ost etwas besser bewertet als die von Lehrte West. Die Erreichbarkeit mit den weiteren Verkehrsarten wird ähnlich bewertet.
- Die Barrierewirkung durch die Bahn soll für den Rad- und Fußverkehr aufgehoben werden. Verschiedene Varianten wurden zur Optimierung entwickelt (vgl. Abb. A.8).
 - Etwa 65 % beurteilen die Verbesserung der Rad- und Fußsituation in der Trogstrecke (Berliner Allee, B 443) als gut bis sehr gut.
 - Die Rampen des Bahnhofstunnels zu verbessern und barrierefrei nutzbar zu machen, sehen ebenfalls etwa 65 % positiv.
 - Eine neue Brücke über die Schienen (evtl. mit Gleiszugang) bewerten ca. 53 % als gut.
 - Sowohl die Radfahrenden als auch die zu Fuß Gehenden sehen Verbesserungen der Trogstrecke (gut 70 %) sowie Verbesserungen im Bahnhofstunnel (ca. 65 %) als zielführend an. Eine neue Brücke wird mit gut 50 % am schlechtesten bewertet.
 - Die Autofahrenden bewerten Verbesserungen im Bahnhofstunnel mit ca. 65 % am besten und ca. 59 % stimmen Optimierungen der Trogstrecke zu.
 - Für Bahn- und Busfahrende sind die Varianten Optimierung der Trogstrecke sowie der Rampen im Bahnhofstunnel am attraktivsten.

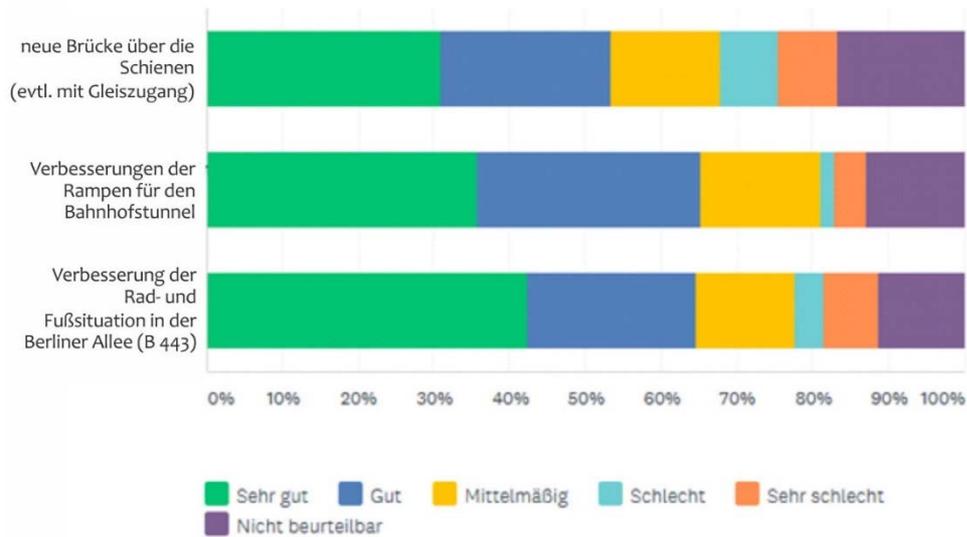


Abb. A.8: Bewertung der Varianten zur Aufhebung der Barrierewirkung der Bahn

Kfz-Verkehr (Frage 18)

- Bewertung des Kfz-Verkehrs
 - Etwa 60 % der Befragten sehen das Potenzial, dass Kreisverkehre Staus vermeiden könnten. PKW-fahrende stimmen dem zu knapp 60 % zu.
 - Ca. 42 % der Befragten bewerten eine Verlangsamung des innerstädtischen Autoverkehrs als sinnvoll. Insbesondere Radfahrende sehen dies positiv. Etwa 32 % der PKW-Fahrenden stimmen der Aussage nicht zu.
 - Auf wichtigen Radrouten sehen etwa 57 % der Befragten eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h als sinnvoll an. Insbesondere die Radfahrenden stimmen der Aussage zu (74 %). Die Autofahrenden sehen dies lediglich zu 45 % so.
 - 35 % der Befragten insgesamt bzw. der Autofahrenden finden im Zentrum immer einen Parkplatz. Dagegen stimmen 32 % der Befragten insgesamt bzw. 37 % der Autofahrenden der Aussage nicht zu.
 - Mittelinseln an Ortseingängen reduzieren die Fahrgeschwindigkeiten (55 %).

Bewertung der Verkehrssituation insgesamt (Frage 19)

297 Personen haben diese Frage beantwortet. Folgende Punkte wurden besonders häufig genannt:

- Der Situation des Kfz-Verkehrs wird oft bemängelt (hohes Verkehrsaufkommen, viel Schwerlastverkehr, hohe Fahrgeschwindigkeiten, häufig Stau). Diese Mängel im Kfz-Verkehr schaden der Umwelt. Insbesondere wenn es zu Behinderungen / Stau auf der BAB 2 kommt, wird die Verkehrssituation in Lehrte schlecht bewertet.
- Für den Kfz-Verkehr wird die Einrichtung von Kreisverkehren oder eine Verbesserung der Ampelschaltung im Stadtgebiet als sinnvoll angesehen
- Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr wird oft schlecht bewertet. Insbesondere an viel befahrenen Straßen (B 443, Ahltener Straße) kommt es zu zahlreichen Konfliktsituationen
- Die Bedingungen für den Radverkehr sind unbefriedigend, Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden oder schlecht ausgebaut
- Den Schulweg mit dem Rad zurückzulegen, wird als zu unsicher angesehen.
- Die Situation für den Fußverkehr ist verbesserungsfähig, die Nebenanlagen sind schlecht ausgebaut und die Sicherheit ist eingeschränkt
- Die Ampelschaltungen werden sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Rad- und Fußverkehr als ungünstig angesehen und sollten optimiert werden.
- Der ÖPNV ist teilweise bereits gut ausgebaut. Dieser kann aber weiter verbessert werden (Anbindung der Ortsteile, Taktung).
- Es sollte verstärkt kontrolliert werden, um die Verkehrssituation insgesamt zu verbessern
- 21 Befragte bewerten die Verkehrssituation insgesamt bzw. die Verkehrssituation einzelner Verkehrsarten als sehr schlecht und 131 als schlecht. 73 Personen sind jedoch auch zufrieden und 5 Personen beschreiben diese als sehr gut.

Verbesserungsvorschläge (Frage 20)

Von den 276 Beantwortungen wurden folgende Punkte häufiger genannt und werden beispielhaft aufgeführt:

- Wege für zu Fuß Gehende sollen sicherer und barrierefrei ausgebaut werden.
- Die Radverkehrsinfrastruktur soll im gesamten Stadtgebiet durchgängig ausgebaut werden. Die Radverkehrsanlagen sollen sicherer werden.
- Für den Radverkehr sollten möglichst eigene Wege angelegt werden, da die fahrbahnintegrierte Führung als sehr unsicher angesehen wird. Auch straßenunabhängige, ortsteilverbindende Routen oder ein Rad(schnell)weg sollten ausgebaut oder verbessert werden.
- Mehr Kfz- / Radparkplätze insbesondere im Bereich des Zentrums sollten vorgesehen werden. P+R und B+R sollen ausgebaut werden.
- Da Kreisverkehre positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssituation haben, sollen lichtsignalgeregelte Knoten teilweise in Kreisverkehre umgebaut werden.
- Ampelschaltungen sollten überprüft und intelligenter bzw. verkehrabhängig eingerichtet werden
- Die Fahrgeschwindigkeiten sollten weitgehend auf 30 km/h reduziert werden.
- Eine Ortsumgehung wird für verschiedene Ortsteile wie z.B. Immensen von einigen Befragten gewünscht. Der Umleitungsverkehr der BAB 2 soll nicht durch Lehrte führen.
- Die Durchfahrt für den Schwerlastverkehr soll einschränkt werden. Dies gilt insbesondere für die Wohngebiete.
- Die Einhaltung der Verkehrsregeln sowohl vom Kfz- als auch vom Radverkehr sollten vermehrt und strenger kontrolliert werden.
- Für verschiedene Straßenräume wie z.B. die Iltener und Ahltener Straße oder die Burgdorfer Straße sollten Konzepte zur Aufwertung und Optimierung der Verkehrssituation erarbeitet werden.
- Für den ÖPNV werden u.a. die stärkere Anbindung der Ortsteile, kostenlose Fahrradmitnahme, günstigere Fahrkarten sowie eine höhere Taktung gewünscht.
- Angebote wie Carsharing oder Ladestationen sollten realisiert werden.

Fazit

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erbrachte eine deutliche Zustimmung zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln. Dabei zeigt sich, dass die

Verkehrsteilnehmenden, die jeweils ihr bevorzugtes Verkehrsmittel nutzten, dieses am detailliertesten bewerten konnten. Gleichwohl wichen die Ergebnisse nur teilweise von den Ergebnissen der Gesamtbefragten ab.

Der wesentliche Teil des Verkehrsgeschehens des Kfz-Verkehrs wird in der Gesamtstadt durchgeführt. In der Kernstadt sind viele Wege fahrradorientiert, die Befragten sprechen von fast 1/3 bis etwa 40 % Fahrradnutzung.

Die besondere Bedeutung, den Radverkehr zu optimieren, wird betont. Die Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation des Fußverkehrs und des ÖPNV wird in etwa gleich bewertet. Immerhin 50 % der Befragten sehen auch den Kfz-Verkehr als verbesserungsbedürftig an.

Die Mehrheit der Befragten ist sich einig darin, dass Radverkehrsfördermaßnahmen ergriffen werden sollen. Der Schwerpunkt soll auf der Kernstadt liegen. Der Radschnellweg und andere Vorhaben werden ebenfalls von vielen Befragten als positiv bewertet. Im Detail gibt es Differenzen bei der Bewertung von Maßnahmen zur Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs, die zu einer Verbesserung der subjektiven Sicherheit führen sollen. Hier bevorzugen Autofahrende eher eine Markierung von Schutzstreifen, andere Verkehrsteilnehmende weisen besonders auf die Geschwindigkeitsreduzierungen hin.

Fußverkehr und Barrierefreiheit spielen keine große Rolle bei der Beantwortung des Fragebogens, die im Verkehrsentwicklungsplan aufgeführt sind. Nur 1/3 der Befragten weist ausdrücklich auf zugeparkte Gehwege und zu schmale Gehwege hin. Gleichwohl unterstützen mehr als 2/3 der Befragten die Ansicht, dass die Barrierefreiheit ein sehr wichtiges Ziel ist und die Umsetzung erfolgen sollte.

Beim Kfz-Verkehr geht es sowohl um die Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen und Gefährdungen als auch um den Ausbau von Verkehrsanlagen. Knotenpunkte sollen optimiert werden, was auch aus der Sicht der anderen Verkehrsarten hilfreich ist. Insbesondere die Ampelschaltungen sind ein häufiger Kritikpunkt aus Sicht aller Verkehrsteilnehmenden, der zur Zufriedenheit aller schwierig zu optimieren ist. Der Umbau von/zu Kreisverkehren wird größtenteils befürwortet.

Die Elektromobilität bzw. der langsamere Kfz-Verkehr wird nicht als prioritär angesehen.

Der Busverkehr ist in den Ortsteilen grundsätzlich und in der Kernstadt abends und an Wochenenden verbesserungsfähig, wenn er eine Verknüpfung mit der Bahn hat und als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel genutzt werden soll. Dessen ungeachtet ist sich die überwiegende Zahl der Befragten einig, dass der ÖPNV die Wege in Anbindung mit der Bahn zufriedenstellend bewältigt. Die Qualität des ÖPNV ebenso wie die Pünktlichkeit wird von den Nutzenden besser bewertet als von denen, die nur gelegentlich den ÖPNV nutzen. Die Wahrnehmung, nach der keine P+R- Parkplätze im Bereich des Bahnhofs der Stadt Lehrte vorhanden sind, steht im Widerspruch zu den aktuellen Erhebungen. Möglicherweise ist dies dadurch bedingt, dass im Wesentlichen die Weststadt als Anfahrt für den Bahnhof angesehen wird. Die Anbindung mit dem Rad wird von den Befragten als gut bewertet, das Stellplatzangebot wird jedoch ebenfalls bemängelt.

In Bezug auf die vorgeschlagenen Maßnahmen werden der Umbau der Trogstrecke sowie die Optimierung des Bahnhofstunnels überwiegend von den Verkehrsteilnehmenden als positiv bewertet und diese schneiden wesentlich besser ab, als die Brückenkonzepte.

A.2 Abwägung der Stellungnahmen zum VEP

Stellungnahme des Forum Radverkehr

Begrüßenswert ist, dass das Forum Radverkehr die wesentlichen Inhalte des VEP Lehrte unterstützt. Es verweist ausdrücklich darauf hin, dass die Radverkehrsförderung ein Schwerpunkt ist und zukünftig bei allen Entscheidungen der Stadt berücksichtigt werden sollte. Ein wichtiges Thema ist auch die Schulwegsicherheit, die im Rahmen weiterführender Untersuchung bearbeitet werden sollte, um den „Eltern-Taxi“-Verkehr zu unterbinden und die Schulwege sicherer zu gestalten.

Konkretisierung von Schlüsselmaßnahmen

Zu den Schlüsselmaßnahmen des VEP wurden für Einzelmaßnahmen ergänzende Ideen aufgeführt, die im Rahmen der konkreten Durchführung von Maßnahmen berücksichtigt und abgewogen bzw. vertiefend betrachtet werden sollten.

Zum Radverkehrsnetz gibt es eine Reihe von Ergänzungen, die nach Prüfung in das Netz des VEP eingearbeitet werden. Die ersten fünf Anregungen werden im Radverkehrsnetz als Ergänzungsrouten / Freizeitroute ergänzt. Die Verbindung von der Rethmarstraße nach Hämelerwald liegt hauptsächlich im Sehnder Stadtgebiet und damit nicht im Wirkungsbereich der Stadt Lehrte. Das im Rahmen des VEP erarbeitete Radverkehrsnetz für die Stadt Sehnde enthält diese Route.

Stadtexperiment

Der Vorschlag, am Stadtexperiment 2021 teilzunehmen, ist sinnvoll, sollte jedoch durch eine sorgfältige Prüfung der Vorschläge und eine Vorabdiskussion auch im über die Politik hinausgehenden Rahmen diskutiert werden. Die Maßnahmen „Einbahnstraße Iltener / Ahltener Straße“, „Innenstadtring“ und „nördliche Stadtausfahrt“ sind in ihrer Begründung zu hinterfragen. Möglicherweise ist es sinnvoller am Stadtexperiment im Sinne einer Offensive von Markierungsmaßnahmen für den Radverkehr im Straßennetz der Weststadt (Ahlener Straße, Südring, Westring) sowie in Teilen der Oststadt nachzudenken. Die Ausgestaltung einer Teilnahme am Stadtexperiment 2021 sollte mit der Region Hannover abgestimmt werden. Unbedingt zu vermeiden ist, unrealistische Vorschläge umzusetzen, die aufgrund ihres starken Widerspruchs bei der Bevölkerung nach kurzer Zeit abgebrochen werden. Die

Erfahrungen andernorts lassen eine äußerste Vorsicht bei der Durchführung möglicher Maßnahmenexperimente sinnvoll erscheinen.

Die 15 wichtigsten Vorschläge

Die aufgeführten 15 wichtigsten Vorschläge beziehen sich auf konkrete Maßnahmen, die teilweise nicht im eigentlichen Einwirkungsbereich der Stadt Lehrte liegen. Inwieweit hier eine Koordinationsstelle bei der Stadt zu einer engeren Zusammenarbeit mit Region, Nachbarkommunen, Baulastträgern etc. führen kann, sollte geprüft werden. Die weiteren Vorschläge werden im Rahmen der Weiterentwicklung der Maßnahmen in Abstimmung mit der Stadt Lehrte berücksichtigt.

Kommunikationskonzept

Das Kommunikationskonzept, das durch den großen Erfolg des Fragebogens und im VEP bereits begonnen wurde, wird zur Fortführung angeregt.

Stellungnahme des ADFC Lehrte-Sehnde (22.10.2020)

Trogstrecke (B 443)

Der ADFC unterstützt die Anhebung und Verbreiterung der Westseite der B 443 zugunsten einer Rad- und Fußverkehrsverbindung und betonte, dass kurzfristig die Knotenpunkte im Sinne einer sicheren Radverkehrsführung überprüft werden sollten. Da die LSA voraussichtlich Altanlagen sind, wird einer Überprüfung und Veränderung der Ampelschaltungen kurzfristig keine Chance eingeräumt und ist vermutlich mit hohen Kosten verbunden. Daher sollte zügig mit der Bewertung und dem Abstimmungsprozess der Gesamtmaßnahme begonnen werden. Es ist sinnvoll, die Untersuchungen für die Veränderung der Trogstrecke anzuschieben und zu vertiefen, um die erforderlichen, mit dem Baulastträger abgestimmten Schritte zu unternehmen. Möglicherweise kann in einem Stadtexperiment 2022 ein Teil der Lösungsansätze durchgeprüft werden, dies bedarf einer intensiveren Begutachtung.

Bahnhof

Parallel unterstützt der ADFC die Anlage von Rampen in den Tunnel am Bahnhof. Die Maßnahme einer Umsteigeanlage im Bereich des Bahnhofs auf der Westseite ist ein erster Schritt und mit Region und Stadt anzustoßen.

Erforderliche Überlegungen zur Umsetzung sind zunächst durch Prüfung der Baufelder und maßstäbliche Darstellung möglicher Lösungsvarianten auf vermessenen Unterlagen zu präzisieren.

Ahltener Straße

Der ADFC widerspricht den Schutzstreifen mit 1,25 m Mindestbreite. Der VEP weist auf die Notwendigkeit hin, im Bereich der Ahltener Straße etwas für den Radverkehr zu tun. Es sollten verschiedene Markierungsmaßnahmen diskutiert und kurzfristig umgesetzt werden. Im Zusammenhang mit der Diskussion von rotgefärbten Schutzstreifen, Velorouten in Grün und weiteren Markierungen kann hier beispielhaft für die Region Hannover eine Umsetzung von Maßnahmen, die Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Radverkehrsinfrastruktur sichtbar machende Maßnahmen beinhaltet, modellhaft geprüft werden.

Fahrradstraßen

Die Fahrradstraße über Südstraße und Feldstraße wird unterstützt und auf die Notwendigkeit zum Umbau der Iltener Straße in diesem Bereich hingewiesen. Die Bahntrasse wird als Flaniermeile angesehen. Vor dem Hintergrund der geplanten Schulerweiterungen ist allerdings eine Verdichtung des Radverkehrs bei entsprechender Ausrichtung der neu geplanten Schulgebäude durchaus möglich.

Iltener Straße

Die K 139 (Iltener Straße) im Abschnitt Westring – B 443 wurde für das Tempo 30-Pilotprojekt der Region Hannover auf Kreisstraßen bereits ausgewählt

Hämelerwald

Die Erweiterung der B+R-Anlagen am Haltepunkt Hämelerwald ist im VEP vorgesehen. Die Lage, der Umfang und die Qualität der Anlagen sollten zeitnah abgestimmt werden. In dem Zusammenhang sollte ebenfalls die Verbesserung der Zuwegung aus Richtung Norden in Varianten im Sinne des Haupttroutennetzes geprüft werden.

Radverkehrsnetz

Die Abbildung 6.7 Radverkehrsnetzentwurf wird als nicht zielführend bezeichnet. Der ADFC als Mitglied des Arbeitskreises zum VEP war am Prozess der Erstellung des Radroutennetzes beteiligt und hat in dem Zusammenhang keine Überarbeitung bzw. weitere Hinweise angeregt. Es ist zu hinterfragen, was genau gemeint ist, da das Forum Radverkehr das Radnetz mit einigen wenigen Ergänzungsvorschlägen als positiv ansieht.

Auswertung der Einzelnennungen der Befragung in der Stadt Lehrte

Ca. 60 % von den 460 Befragten verfassten keine Anmerkung zum VEP. Weitere ca. 15 % verneinen die Frage textlich.

Die weiteren Einzelnennungen zeigen eine rege Beteiligung an der verkehrspolitischen Diskussion in Lehrte. Etwa 40 % der Befragten reichen konkrete Vorschläge ein, die sich mit allen Verkehrsarten beschäftigen. Handlungsbedarf in der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wird häufig genannt. Kontrovers wird das grundsätzliche Herangehen diskutiert, das zwischen dem Miteinander im Verkehrsraum und der Auftrennung auf einzelne Verkehrsinfrastrukturen rangiert. Allgemein wird die Prioritätensetzung des VEP als richtig angesehen. Teilweise wird betont, dass der Radverkehr noch stärker berücksichtigt und der Kfz-Verkehr (Durchfahrbarkeit, Geschwindigkeit, Parken) dementsprechend stärker eingeschränkt werden sollte. Einzelstimmen bemerken jedoch, dass das Kfz unverzichtbar ist und der Radverkehr zu stark im Vordergrund steht. Eine schnelle und zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen wird als sinnvoll angesehen.

Die Einzelmaßnahmen unterstützen besonders Punkte, die im VEP bzw. auch im LAP genannt werden. Auch hier gibt es differenzierte Betrachtungen, die im weiteren Vorgehen berücksichtigt werden können.

A.3 Beteiligung der Ortsräte

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) erfolgte auch eine Vorstellung des Entwurfs in den Ortsräten der Stadt Lehrte, um die Maßnahmen zu diskutieren.

Der Ortsrat **Ahlten** stimmt den Vorschlägen des VEP grundsätzlich zu. Im Rahmen der Überprüfungen zum Routenverlauf des Radschnellwegs in Richtung Hannover wird die Streckenführung über den Eisenbahnlängsweg favorisiert. Ein Verlauf des Radschnellwegs über die Birkenstraße wird abgelehnt. Weiterhin sollte die Querungssituation an verschiedenen Punkten betrachtet werden. Eine Verbesserung der Verkehrssituation am Knotenpunkt Am Rehwinkel / L 385 wird im Zuge der angeregten, radverkehrsgerechten Umgestaltung von Knotenpunkten bereits im VEP berücksichtigt.

Die Ortsräte von **Röddensen, Kolshorn** und **Aligse** unterstützen die Aussagen des VEP in allen Punkten. In Bezug auf die Aufwertung des Haltepunkts Aligse wird darauf hingewiesen, dass neben der Erweiterung der P+R-Anlage auch die Optimierung der B+R-Anlage, z.B. mit abschließbaren Fahrradkäfigen notwendig ist. Die Erweiterung der B+R-Anlagen sollte auch ohne komplette Umgestaltung des Bereichs umgesetzt werden. Dies ist im Entwurf des VEP bereits vermerkt.

Auch der Ortsrat **Immensen** schließt sich den Maßnahmen des VEP an und weist zusätzlich auf die Prüfung einer ÖPNV Anbindung der Scharl-Siedlung hin. Diese wird im Rahmen des VEP nicht vertiefend betrachtet. Der Vorschlag ist im Zuge der Fortschreibung des NVP an die Region weitergeleitet.

Der Ortsrat **Hämelerwald** nimmt die Vorlage zum VEP zur Kenntnis und unterstützt die darin enthaltenen Maßnahmen.

Im Ortsrat **Arpke** wurde besonders die Situation im südlichen Bahnhofsbereich bemängelt, welcher ergänzend betrachtet werden soll. Angeregt wurde eine Untersuchung, die die örtliche Situation in Bezug auf Falschparker und die P+R-Situation prüft und konkrete Maßnahmen zur Sicherung eines geordneten Verkehrsablaufes darstellt. In einer Detailuntersuchung sollten die möglichen Maßnahmen mit den Anliegern abgestimmt werden. Der VEP

weist darauf hin, dass die Nordseite Schwerpunkt der Anbindung für den P+R-Verkehr des Bahnhofes ist. Gleichwohl ist die vorgesehene Untersuchung sinnvoll zur Sicherung der Verkehrsverhältnisse auf der Südseite. Zudem wurde im Ortsrat darauf verwiesen, dass die Radverkehrssituation und die Anbindung an die weiteren Ortsteile für Arpke nicht ausreichend betrachtet wurden. Das Radverkehrsnetz enthält allerdings die verschiedenen Routen zwischen Arpke und der Kernstadt bzw. den übrigen Ortsteilen.

Der Ortsrat **Sievershausen** unterstützt die Maßnahmen des VEP und hebt die Bedeutung von Mittelinseln zur Verbesserung der Querungssituation und zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten hervor. Im Zuge der John-F.-Kennedy-Straße sollte mit der Eröffnung der neuen KiTa eine zusätzliche Querungshilfe eingebracht werden. Diese Maßnahme wird im VEP ergänzt.

Der Ortsrat von **Steinwedel** weist auf die besondere Belastung durch Schwerverkehre hin. Im Rahmen des VEP wurden Verkehrsmengen gezählt und es konnte gezeigt werden, dass es eine moderate Lkw-Belastung der genannten Straßen gibt, die jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht und aus der Sicht der Lärmsituation keinen dringlichen Handlungsbedarf aufweist. Die Verbesserung der Radverkehrssituation wird im Rahmen des Radverkehrsnetzes, welches verschiedene Routen in Steinwedel beinhaltet, berücksichtigt

Die Anregung des **Bau- und Umweltausschusses** zu einer verstärkten Berücksichtigung der E-Mobilität sowie der Barrierefreiheit sind im VEP enthalten. Die Radverkehrssituation ist insbesondere vor dem Hintergrund der Verbreitung von Pedelecs und Barrierefreiheit an vielen Stellen im Stadtgebiet zu verbessern. Der VEP sieht den routenbezogenen Ausbau eines beschlossenen Radverkehrsnetzes vor, was in vielen Bereichen die radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten und im Längsverkehr mit Hilfe von (farblichen) Markierungen beinhaltet. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass eine Trennung der Verkehrsarten Fuß und Rad mindestens so wichtig ist, wie das Trennen von Kfz- und Radverkehr, soweit und wo dies möglich ist.

Grundsätzliche Zustimmung zu den Inhalten und Vorschlägen bestand in allen Ortsräten, sodass Änderungen im Entwurf des VEP mit Ausnahme der

Querungshilfe in Sievershausen im Zuge des Neubaus der KiTa erforderlich wurden.

A.4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Autobahn GmbH des Bundes

Die Geschwindigkeitsregelungen auf Autobahnen hat den §45 der StVO und die Regularien der Lärmaktionsplanung, die gesetzlich vorgeschrieben sind, zu berücksichtigen. Demzufolge ist zum „Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen“, in den stark lärmbelasteten Bereichen des Lehrter Stadtgebiets, eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit nachts zwingend vorzunehmen. Nur mit dieser kurzfristig wirksamen, verkehrsbehördlichen Anordnung kann die Situation in der Örtlichkeit verbessert werden kann.

Eine „dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung“ von 100 Km/h nachts steht der „Funktion der Autobahn“ nicht entgegen, zumal der besonders wichtige Wirtschaftsverkehr davon unberührt bleibt. Insofern sollte die „derzeit neu zu planende Verkehrsbeeinflussungsanlage“ alle Abschnitte, nicht nur die auf Lehrter Stadtgebiet, so programmiert werden, dass bewohnte Bereiche mit Geschwindigkeitsreduzierungen auf 100 km/h belegt werden können.

Zahlreiche Beispiele sowohl in Niedersachsen als auch bundesweit zeigen Geschwindigkeitsreduzierungen auf BAB-Abschnitten aus Gründen der Lärmreduzierung auf 100 km/h oder sogar auf 60 Km/h nachts.

Eine Beeinträchtigung des Verkehrsgeschehens ist nicht zu erkennen, da rechnerische Zeitnachteile für die durchfahrende Strecke gegenüber einer Durchschnittsgeschwindigkeit (Richtgeschwindigkeit 130 Km/h) beim Durchfahren des Lehrter Stadtgebiets kaum entstehen – ca. 30 Sekunden bei Durchfahrt Lehrte.

Die Geschwindigkeitsreduzierung stellt insgesamt die kostengünstigste und effektivste Maßnahme zur erforderlichen Lärmreduktion dar.

Beauftragte der Region Hannover für Menschen mit Behinderung

Die Beauftragte der Region Hannover für Menschen mit Behinderung begrüßt den Entwurf des VEP mit den darin enthaltenen Aussagen zur Barrierefreiheit sowie zum Rad- und Fußverkehr. Dass ein barrierefreier Ausbau nicht nur den mobilitätseingeschränkten Personen hilft, sondern allen zu Gute kommt, wird im VEP berücksichtigt.

Die ergänzenden Anmerkungen zur Ausgestaltung und Integration von Anlagen zur Barrierefreiheit werden im weiteren Verlauf des VEP berücksichtigt.

Region Hannover – Fachbereich Verkehr

Die Maßnahmen, die in Kreisstraßen im Aufgabenbereich der Region Hannover liegen (Markierung von vorgezogenen Ausstellflächen und Furten, Bau neuer Radverkehrsanlagen) haben aus Sicht der Region Hannover eine wichtige Bedeutung. Die Umgestaltung des Knotenpunkts L 412 / K 134 in einen Kreisverkehrsplatz konnte nicht beurteilt werden.

Für alle Maßnahmen wurden eine ergebnisoffene Untersuchung und Beurteilung zugesagt. Eine Entscheidung kann erst getroffen werden, wenn konkrete Planungen der Verkehrsanlagen vorliegen. Grundsätzlich werden der Verkehrssicherheit insgesamt und der Verbesserung von Radverkehrsanlagen eine hohe Priorität eingeräumt.

NLStBV – Geschäftsbereich Hannover

Für die im VEP vorgesehenen Mittelinseln zur Senkung der Einfahrtgeschwindigkeiten, zur Lärmreduzierung und zur Sicherung der Querung des Radverkehrs vom außerorts einseitigen 2-Richtungsradweg auf die innerorts richtungstrennte Führung wird kein vordringlicher Bedarf gesehen. Dennoch wird eine konstruktive Begleitung von Seiten der NLStBV in der Planung angeboten.

Für die Optimierung der Trogstrecke, die radverkehrsgerechte Umgestaltung der Ahltener Straße und der radverkehrsgerechten Umgestaltung der vorhandenen Knotenpunkte können keine Zusagen getätigt werden.

Für alle Maßnahmen wird jedoch eine ergebnisoffene Diskussion zugesagt, um die Verkehrssituation für alle Verkehrsarten zu verbessern.

Fazit

Eine Konkretisierung der einzelnen baulichen Maßnahmen ist demnach sinnvoll, um die konstruktive Begleitung von NLStBV und der Region Hannover zu nutzen.

In Bezug auf die BAB ist eine kommunenübergreifende Handlung, begleitet durch politische Aktionen, ebenfalls hilfreich.

STADT LEHRTE Verkehrsentwicklungsplan
Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Stadt Lehrte erarbeitet derzeit einen Verkehrsentwicklungsplan „Lehrte 2040“. Der Entwurf soll nun in der Öffentlichkeit diskutiert werden und ist zu diesem Zweck auf der Webseite der Stadt einsehbar. Er kann auch im Rathaus und in den Verwaltungsstellen eingesehen werden.
 Mit dem anliegenden Fragebogen können Sie zu den Inhalten des Verkehrsentwicklungsplans Stellung nehmen und Ihre Ideen mit einfließen lassen.

1) Allgemeines:

1: Sind Sie in Lehrte und seinen Ortsteilen...? (Mehrfachnennungen möglich)
 Bewohner*in [] Besucher*in [] Beschäftigte*r []

2: Sind Sie...?
 weiblich [] männlich [] divers [] keine Angabe []

3: Zu welcher Altersgruppe gehören Sie?
 unter 20 Jahre [] 20 – 40 J. [] 41 – 60 J. [] über 60 J. [] keine Angabe []

4: Wo wohnen Sie?
 Lehrte und seine Ortsteile [] Hannover [] Burgdorf []
 Peine [] Sehnde [] anderswo []

4b: Falls Sie aus Lehrte kommen: In welchem Ortsteil wohnen Sie?

Ahlten [] Allge [] Arpke [] Hämelerwald []
 Immensen [] Lehrte-Ost [] Lehrte-West [] Kolshorn []
 Röddensen [] Sievershausen [] Steinwedel []

5: Warum besuchen Sie üblicherweise das Zentrum von Lehrte?

Arbeit	regelmäßig	gelegentlich	nie
Schule / Ausbildung			
Einkauf			
Gesundheit			
private Erledigung			
Freizeit / Vergnügen			
Sonstiges:			

2) Verkehrsmittelwahl:

6. Aus welchen Verkehrsmitteln können Sie privat wählen? (Mehrfachnennungen mögl.)
 Fahrrad / E-Bike [] Pkw [] E-Roller []
 Motorrad / Motorroller [] Rollstuhl / Rollator []

7: Welche Strecken legen Sie üblicherweise wie zurück?

	Zu Fuß	Mit dem Rad	Mit dem PKW	Mit dem Bus	Mit der Bahn	nicht beurteilbar
Von Zuhause nach Lehrte Zentrum						
Von Zuhause innerhalb von Lehrte und seinen Ortsteilen						
Von Zuhause nach Hannover						
Von Zuhause innerhalb der Region Hannover						
Von Zuhause außerhalb der Region Hannover						

8: Wie oft und warum nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?

	oft	manchmal	nie	weil	schnell	bequem	kostengünstig	gesund	angenehm	zuverlässig
ich gehe zu Fuß										
Fahrrad										
Pkw										
Mitfahrer / Fahrgemein.										
Motorrad / Motorroller										
Bus										
Bahn										

9: Wie viele Kilometer bewegen Sie sich durchschnittlich pro Tag in Lehrte und seinen Ortsteilen?

	Bis zu 1 km	1 – 3 km	3 – 5 km	5 – 10 km	Mehr als 10 km	Gar nicht / nicht beurteilbar
Zu Fuß						
Mit dem Rad						
Mit dem PKW						
Mit dem Bus						
Mit der Bahn						

Abb. A.9: Fragebogen Seite 1-2

3) Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt klare Prioritäten für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs und der Barrierefreiheit, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie die optimierte Anbindung an die Bahn.

10: Wie beurteilen Sie die Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation für...

	Sehr wichtig	Wichtig	Teilweise wichtig	Weniger wichtig	unwichtig	nicht beurteilbar
Kfz-Verkehr						
Kfz – Parken						
Radverkehr						
Rad – Parken						
Fußverkehr						
Busverkehr						
Bahnverkehr						

12: Der VEP beachtet die Förderung des Radverkehrs. Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen zum Radverkehr?

	Trifft voll zu	Trifft eher zu	Trifft teilweise zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu	nicht beurteilbar
Der Radverkehr soll in Lehte und seinen Ortsteilen besonders gefördert werden						
Wichtige Hauptrouten sollen ausgebaut werden						
Fahrradstraßen (bspw. aus der Weststadt über Schulzentrum und Bahnhof bis ins Zentrum) sind wichtig						
Ein Radschnellweg nach Hannover sollte eingerichtet werden						

Auf Hauptverkehrsstraßen muss der Radverkehr innerhalb der Fahrbahn fahren. Wie beurteilen Sie das Radfahren innerhalb der Fahrbahn ...

	Sehr gut	Gut	Mittelmäßig	Schlecht	Sehr schlecht	Nicht beurteilbar
ohne Hilfsmittel						
mit (farbigen) Markierungen						
mit Schutzstreifen						
mit Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h						

In welchen Straßen ist die Radverkehrssituation besonders mangelhaft?

Welche Straßen bzw. Wege sind für Radfahrende besonders geeignet?

11: Der VEP führt folgende Ziele vorrangig auf. Wie beurteilen Sie die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans?

	Sehr wichtig	Wichtig	Teilweise wichtig	Weniger wichtig	unwichtig	nicht beurteilbar
Erhöhung der Verkehrssicherheit						
Umweltschutz						
Förderung des Radverkehrs						
Förderung des Fußverkehrs						
Förderung der Barrierefreiheit						
Änderung des Verkehrsverhaltens						
Förderung von Elektromotorisierung						
Langsamerer (Kfz-)Verkehr						

Abb. A.10: Fragebogen Seite 3-4

13: Der VEP will das zu Fuß gehen fördern. Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen zum Fußverkehr und der Barrierefreiheit?

	Trifft voll zu	Trifft eher zu	Trifft teilweise zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu	nicht beurteilbar
In Lehrte und seinen Ortsteilen sind die wichtigen Ziele gut zu Fuß zu erreichen						
Wichtige Fußwegeachsen sollen barrierefrei ausgebaut werden.						
Die Gehwege haben eine ausreichende Breite						
Die Gehwege sind häufig zugesperrt / zugestellt						
Es gibt ausreichend Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum						

Abb. A.11: Fragebogen Seite 5-6

15: Der VEP schlägt vor, die Bahnhofpunkte für B+R und P+R zu optimieren. Wo fehlen Ihrer Meinung nach insbesondere Fahrrad (B+R) bzw. PKW (P+R)-Plätze?

	B+R-Plätze fehlen	Lade-station für E-Bikes (B+R) fehlen	B+R-Plätze fehlen	Lade-station für E-Autos (P+R) fehlen	nicht beurteilbar
am Bahnhof Lehrte					
am Haltepunkt Ahlten					
am Haltepunkt Alligse					
am Haltepunkt Immensen / Arpke					
am Haltepunkt Hämelerwald					

16: Der VEP sieht vor, die Erreichbarkeit des Bahnhofs Lehrte für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern. Wie beurteilen Sie die Situation?

Der Bahnhof ist...	Trifft voll zu	Trifft eher zu	Trifft teilweise zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu	nicht beurteilbar
fußläufig gut erreichbar						
für Radfahrende gut erreichbar						
mit dem Auto gut erreichbar						
mit dem Bus werktags gut erreichbar						
mit dem Bus samstags & sonntags gut erreichbar						
mit dem Bus abends nach 20:00 gut angebunden						

14: Busse und Bahnen sollen gefördert werden. Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen?

Busse und Bahnen...	Trifft voll zu	Trifft eher zu	Trifft teilweise zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu	nicht beurteilbar
...können mich gut an meine Ziele anbinden						
können die Stadt von Kfz entlasten						
sind modern						
sind pünktlich						

Welche Ziele bzw. Ortsteile sollten Ihrer Meinung nach besser durch den Bus angebunden werden?

Zentrum [] _____

Ortsteile [] _____

Sonstiges [] _____



Umwelt und Verkehr GmbH

Vordere Schönneworth 18
D-30167 Hannover
Germany

Tel.: +49 (0)511 - 38 39 4-0
Fax: +49 (0)511 - 38 39 450
e-Mail: post@pgt-hannover.de
Internet: www.pgt-hannover.de

19: Wie beurteilen Sie die Verkehrssituation in Lehrte und seinen Ortsteilen insgesamt?

20: Haben Sie die Verbesserungsvorschläge für die Verkehrssituation?

21: Haben Sie weitere Anmerkungen zum vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan?

17: Die Barrierewirkung durch die Bahn soll aufgehoben werden. Der Verkehrsentwicklungsplan schlägt Folgendes vor:

Die Trogstrecke (Berliner Allee, B 443) soll einseitig komfortabel für den Rad- und Fußverkehr verbreitert werden, um eine direkte Verbindung zwischen Burgdorfer Straße und Ahltener Straße zu erhalten. Darüber hinaus schlägt er vor, den Bahnhofstunnel mit Rampen barrierefrei nutzbar zu machen. Als Alternative wurde die Brücke über die Gleisanlagen untersucht.

Wie beurteilen Sie die Varianten? (siehe auch Schlüsselmaßnahmen 11 + 12)

Varianten	Sehr gut	Gut	Mittel-mäßig	Schlecht	Sehr schlecht	Nicht beurteilbar
Verbesserung der Rad- und Fußsituation in der Berliner Allee (B 443)						
Verbesserungen der Rampen für den Bahnhofstunnel						
neue Brücke über die Schienen (evtl. mit Gleiszugang)						

18: Wie beurteilen Sie folgende Aussagen zum Kfz-Verkehr?

	Trifft voll zu	Trifft eher zu	Trifft teilweise zu	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu	nicht beurteilbar
Kreisverkehre verbessern den Verkehrsfluss						
Innerorts sollte der Autoverkehr verlangsamt werden						
Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf wichtigen Radrouten ist sinnvoll						
Im Zentrum finde ich immer einen Parkplatz						
Mittelsein an Ortseingängen reduzieren die Fahrgeschwindigkeiten						

Abb. A.12: Fragebogen Seite 7-8



Umwelt und Verkehr GmbH

Tel.: +49 (0)511 - 38 39 4-0
 Fax: +49 (0)511 - 38 39 450
 e-Mail: post@pgt-hannover.de
 Internet: www.pgt-hannover.de

Vordere Schöneworth 18
 D-30167 Hannover
 Germany

Anhang II Zusammenfassung der Schlüsselmaßnahmen

1. Punktuelle Maßnahmen zur Dämpfung des Verkehrs und Querungs-sicherung durch Mittelinseln

Beschreibung: In den Ortseingängen der Ortsteile Aligse, Röddensen, Hä-melerwald, Immensen und Sievershausen wird der Einbau von Mittelinseln zur Senkung der Einfahrtgeschwindigkeiten und zur Sicherung der Querung des Radverkehrs vom außerorts einseitigen 2-Richtungsradweg auf die innerorts richtungsgetrennte Führung empfohlen. Die Maßnahmen dienen zudem dem Lärmschutz. Sie unterstützen besonders mobilitätseingeschränkte Menschen, zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Wichtige Schritte: Für die Maßnahme ist eine örtliche Prüfung und ggf. ein Planverfahren erforderlich, um die notwendigen Flächen zu sichern und ggf. entstehende Lärmbetrachtungen formal abzuarbeiten, Abstimmung mit Land bzw. Region.

Kosten: 30.000-60.000 € je Mittelinsel

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

2. Aufwertung des Bahnhofbereichs mit Anlage von B+R-Stellplätzen am S-Bahnhof Aligse

Beschreibung: Die Ausweitung der B+R-Stellplätze am S-Bahnhof Aligse wird als erforderlich angesehen. Hierfür ist eine Antragstellung für den Bau von Bike+Ride Parkplätzen auf der Basis der Bedarfsermittlungen notwendig. Die Lage, der Umfang und die Qualität der Anlagen sind im weiteren Verlauf der Bearbeitung zu klären. Die konkreten Förderanträge sind Gegenstand des direkten politischen Beschlusses. Eine Untersuchung zur Aufwertung des Bahnhofsumfelds, der Lage und Zuwegung von P+R-Stellplätzen sollte ebenfalls forciert werden. Die Maßnahmen unterstützen vor allem Erwachsene, wie Pendelnde, sowie und nicht Kfz-Besitzende.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit der Region, LNVG

Kosten: nicht abschätzbar, von Variante abhängig

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

3. Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 2

Beschreibung: Zur Reduzierung der Lärmemissionen soll die Geschwindigkeit in Abschnitten der A 2 in den Ortsteilen Lehrte und Hämelerwald auf Tempo 100 im Zeitraum von 22-6 Uhr gesenkt werden. Diese Maßnahme unterstützt vor allem die lokale Bevölkerung in Siedlungen nahe zur A 2.

Wichtige Schritte: intensive Abstimmung mit Land, Straßenverkehrsbehörde, ggf. gemeinsames Vorgehen mit anderen betroffenen Kommunen (bspw. Langenhagen etc.) abstimmen, politischer Wille erforderlich.

Kosten: gering

Umsetzungszeitraum: langfristig

4. Stadtverträgliche Umgestaltung der B 443 inklusive Verbesserung der Radverkehrsführung in der Kernstadt Lehrte im Abschnitt zwischen Germaniastraße und Ahltener Straße

Beschreibung: Um die Barrierewirkung des Trogs bzw. der Bahn aufzuheben und den Rad- und Fußverkehr zu stärken, wird eine stadtverträgliche Umgestaltung der B 443 im Abschnitt Germaniastraße bis Ahltener Straße vorgeschlagen. Die Maßnahme beinhaltet den Umbau der beiden Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen sowie den Rückbau bzw. die Verschiebung von Fahrspuren zur Verbreiterung des Rad- und Fußwegs auf der Nordseite. Es wird vorgeschlagen, das Fahrbahnniveau der Rad- und Fußwegs von der Straße anzuheben, um die starken Höhendifferenzen für den Radverkehr, der weniger Durchfahrthöhe braucht, zu vermindern. Diese Maßnahmen fördern vor allem Jugendliche und Erwachsene Radfahrende.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Land, umfangreiche Untersuchungen notwendig bzgl. des Bauwerks, der technischen Ausgestaltung und ggf. der Leistungsfähigkeit

Kosten: hoch, ohne weitere Untersuchungen nicht abschätzbar bzw. von Variante abhängig

Umsetzungszeitraum: langfristig

5. Aufwertung des Bahnhofsbereiches inklusive Verbesserung der Verkehrsführung, der Radanbindung und der P+R- / B+R-Situation

Beschreibung: Das Bahnhofsumfeld Lehrte soll aufgewertet werden. Die Radanbindung und die Querung des Bahnhofsbereichs sind zu verbessern. Der Umstieg Bahn/Bus ist zu optimieren und die Bushaltestellen barrierefrei auszubauen. Ein Erschließungskonzept P+R, bei dem ein Schwerpunkt das Parken im Parkhaus auf der Nordseite sein könnte, die Erweiterung der B+R-Anlagen sowie die Anlage von K+R-Plätzen werden empfohlen. Die Maßnahmen unterstützen vor allem mobilitätseingeschränkte sowie und ältere Menschen.

Wichtige Schritte: Erheblicher Abstimmungsaufwand mit DB, Region, Land, zunächst Vorstudien, Machbarkeitsstudien etc. erforderlich

Kosten: sehr hoch, ohne weitere Untersuchungen nicht abschätzbar und von Variante abhängig

Umsetzungszeitraum: langfristig

6. Verbindungsspanne im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme (Hornäcker)

Beschreibung: Im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Entwicklungsgebiet Hornäcker mit ca. 1.800 WE soll eine stadtverträglich gestaltete Hauptsammelstraße als Verbindungsspanne zwischen dem Südring und der Mielestraße gebaut werden. Diese sichert die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets und entlastet geringfügig die Ahltener und Ittener Straße. Diese Maßnahme unterstützt vor allem Erwachsene Autofahrende sowie zu Fuß Gehende.

Wichtige Schritte: Abstimmungsbedarf mit Land, Stadt, hoher Planungsaufwand, Planfeststellung notwendig

Kosten: derzeit nicht abschätzbar

Umsetzungszeitraum: langfristig

7. Prüfung eines S-Bahnhofs im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme

Beschreibung: Neben der Anbindung an den innerörtlichen Busverkehr ist auch die Einrichtung einer neuen S-Bahn Haltestelle, die zu einer besseren Anbindung an Hannover und Sehnde / Hildesheim führen kann, im Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet Hornäcker zu untersuchen.

Wichtige Schritte: hoher Abstimmungsbedarf mit Region, LNVG, hoher Planungsaufwand, Planfeststellung notwendig

Kosten: derzeit nicht abschätzbar

Umsetzungszeitraum: langfristig

8. Verbesserung der Radverkehrssituation in der Ahltener Straße

Beschreibung: In der Ahltener Straße sind aufgrund der Breitenverhältnisse keine separaten Radverkehrsanlagen möglich. Hier sollten Radschutzstreifen durchgängig markiert und durch flankierende Maßnahmen (Halteverbote, Piktogramme, vorgezogene Aufstellflächen) ergänzt werden.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Land, Stadt, Anwohnerbeteiligung empf.

Kosten: gering (Markierungen, Entfernen vorh. Markierung, Beschilderung)

Umsetzungszeitraum: kurzfristig

9. Verbesserung der Radverkehrssituation im Bereich Westring und Südring

Beschreibung: Im Zuge des Süd- und Westrings sollten Radschutzstreifen markiert werden, bei gleichzeitiger Ausweisung Gehweg / Rad frei. Im Abschnitt Südring wird aufgrund des vorhandenen Parkraumbedarfs die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens vorzugsweise auf der Südseite vorgeschlagen. Ergänzend sollte Tempo 30 ausgewiesen werden. Im Zuge von Sanierungsarbeiten im Südring ist eine gesamtstraßenräumliche Betrachtung mit ggf. Änderung des bisherigen Straßenquerschnitts sinnvoll. Die Radverkehrsführung an den signalisierten Knotenpunkten ist zu optimieren.

Wichtige Schritte: Zuständigkeit Stadt, an den Knotenpunkten zus. Region bzw. Land, Abstimmung mit Verkehrsbehörde, Anwohnerbeteiligung empf.

Kosten: gering (Markierungen, Entfernen Mittelmarkierung, ggf. Anpassung der Signalsteuerung)

Umsetzungszeitraum: kurzfristig

10. Einführung Tempo 30 in der Ahltener Straße

Beschreibung: Vorgeschlagen wird die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Ahltener Straße, da der Straßenraum sehr eng ist und so die Verkehrssicherheit für Radfahrende und querende zu Fuß Gehende verbessert werden kann.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Land

Kosten: sehr gering, nur Beschilderungsaufwand

Umsetzungszeitraum: kurzfristig

11. Radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten

Beschreibung: Eine radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten beinhaltet Aufstellflächen, farbige Markierungen, eine direkte Führung etc. und sollte insbesondere an den Knotenpunkten im Zuge der Ahltener Straße, der B 443 und in der OD Sievershausen umgesetzt werden.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Land, Region, Verkehrsbehörde,

Kosten: gering (Markierungsaufwand, ggf. Anpassung der Signalsteuerung)

Umsetzungszeitraum: kurzfristig

12. Stärkung der Radverkehrsachse Schulzentrum Süd

Beschreibung: Die Aufwertung und Stärkung der innerörtlichen Haupttrachse durch Ausweisung einer Fahrradstraße, radgerechte Umgestaltung der Knotenpunkten etc. in Richtung Schulzentrum ist sinnvoll.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, an den Knotenpunkten mit Land und Region

Kosten: Beschilderungs-, Markierungsaufwand gering, ggf. begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zur Einführung (Flyer etc.)

Umsetzungszeitraum: kurzfristig

13. Erweiterung des B+R / P+R am S-Bahnhof Ahlten

Beschreibung: Die Ausweitung der B+R und P+R-Stellplätze am S-Bahnhof Ahlten wird als erforderlich angesehen. Hierfür ist eine Antragstellung auf der Basis der Bedarfsermittlungen notwendig. Die Lage, der Umfang und die Qualität der Anlagen sind im weiteren Verlauf der Bearbeitung zu klären. Die konkreten Förderanträge sind Gegenstand des direkten politischen Beschlusses.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit der Region, LNVG

Kosten: Die Kostenermittlung ist u.a. abhängig von den im Einzelnen noch zu ermittelnden Bedarfen und baulichen Anforderungen (Standards) und erfolgt im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

14. Erweiterung der B+R-Anlagen am Bahnhof

Beschreibung Die Ausweitung der B+R-Stellplätze am Bahnhof Hämelerwald wird als erforderlich angesehen. Hierfür ist eine Antragstellung für den Bau von Bike+Ride Parkplätzen auf der Basis der Bedarfsermittlungen notwendig. Die Lage, der Umfang und die Qualität der Anlagen sind im weiteren Verlauf der Bearbeitung zu klären. Die konkreten Förderanträge sind Gegenstand des direkten politischen Beschlusses.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit der Region, LNVG

Kosten: Die Kostenermittlung ist u.a. abhängig von den im Einzelnen noch zu ermittelnden Bedarfen und baulichen Anforderungen (Standards) und erfolgt im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

15. Verbesserung Abwicklung Schülerverkehre am Schulzentrum Hämelerwald

Beschreibung: In Hämelerwald am Schulzentrum (Riedweg) soll ein Konzept zur Verbesserung der Hol- und Bringsituation und zur optimierten Erschließung für den Rad- und Fußverkehr entwickelt werden.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Schule, Schülern, Eltern, Stadt

Kosten: Erstellung einer Konzeptstudie (rund 10.000 bis 15.000,--)

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

16. Verbesserung der P+R Zufahrt (Arpke)

Beschreibung: Im Zuge der L 412 (Arpker Straße) ist die Zufahrt zum Bahnhof Immensen / Arpke die Verkehrssicherheit sowohl für links abbiegende als auch links einbiegende Fahrzeuge ist zu verbessern. Aufgrund der Baulastträgerschaft ist zunächst unter Beteiligung des Baulastträgers im Rahmen eines Plankonzeptes zu untersuchen, welche Möglichkeiten für einen Kreisverkehrsplatz oder anderweitige Lösungsmöglichkeiten geboten werden können.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Land, Region. 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.

Kosten: Konzeptstudie etwa 20.000€

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

17. Erweiterung des Angebotes B+R / P+R-Plätzen

Beschreibung: Die Ausweitung der B+R- und P+R-Stellplätze am Bahnhof Immensen / Arpke wird als erforderlich angesehen. Hierfür ist eine Antragstellung auf der Basis der Bedarfsermittlungen notwendig. Die Lage, der Umfang und die Qualität der Anlagen sind im weiteren Verlauf der Bearbeitung zu klären. Die konkreten Förderanträge sind Gegenstand des direkten politischen Beschlusses.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit der Region, LNVG,

Kosten: Die Kostenermittlung ist u.a. abhängig von den im Einzelnen noch zu ermittelnden Bedarfen und baulichen Anforderungen (Standards) und erfolgt im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

18. Straßenräumliche Aufwertung der Ortsmitte im Bereich Kurfürstenstraße und Oelserer Straße

Beschreibung: In der Ortsmitte Sievershausen sind die Querungsverhältnisse sowohl in der Kurfürstenstraße (L 412) als auch in der Oelserer Straße (L 387) zu verbessern. Vorgeschlagen werden der Einbau von Mittelinseln und Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten unter Berücksichtigung von Zielen der Dorferneuerung, die auch gestalterisch zu einer Aufwertung der Ortsdurchfahrten beitragen sollen. Ebenfalls zu berücksichtigen u.a. sind eventuelle Verbesserungen der Stellplatzsituation, das Angebot an behindertengerechten Stellplätzen etc.

Wichtige Schritte: Vorstudien, Abstimmung mit Baulastträger (Land), Ortsrat. Schrittweise Umsetzungskonzepte auf Basis von qualifizierten Kostenschätzungen entwickeln und im Rahmen einer örtlichen Bürgerbeteiligung abstimmen.

Kosten: Erstellung einer Vorstudie (rund 20.000 bis 25.000 €)

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

19. Ortsangepasste Umgestaltung der Ortsdurchfahrt mit Kreisverkehr K 134 / L 385

Beschreibung: Im Zuge einer stadtverträglichen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Immensen wird vorgeschlagen, den Knotenpunkt K 134 / L 385 in einen überfahrbaren Mini-Kreisverkehrsplatz umzubauen.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Land, Region, Ortsrat, ggf. Planfeststellungsverfahren

Kosten: rund 120.000 bis 150.000 €

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

20. Wegweisung GVZ

Beschreibung: Die Wegweisung zum Gewerbegebiet West bzw. KLV-Anlagen sollte verbessert werden. Hier haben Gespräche mit den Straßenbaubehörden und der Verkehrsbehörde begonnen, die in den Feststellungsunterlagen festgesetzten Maßnahmen einzubringen.

Wichtige Schritte: derzeit in der Abstimmung,

Kosten: mittel

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

21. Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege

Beschreibung: Es wird ein örtliches Wegenetz vorgeschlagen, welches neben dem Hauptfußwegenetz ein Vorrangnetz beinhaltet, in dem prioritär der barrierefreie Ausbau umgesetzt werden soll.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Behindertenverbänden, Seniorenbeirat und Radfahrverbänden

Kosten: eine Kostenschätzung ist erst im Zuge der Festlegung der Ausbaustandards und des Ausbauumfangs möglich.

Umsetzungszeitraum: kurz- bis mittelfristig

22. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes

Beschreibung: Es soll ein Radverkehrsnetz, unterteilt in Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten, ausgearbeitet werden, das die Erreichbarkeit von Schulen, Versorgungseinrichtungen, Bahnhöfen sowie örtliche und übergeordnete Verbindungen sichert.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Region, Nachbarkommunen, ggf. ADFC

Kosten: gering (Abstimmungsaufwand)

Umsetzungszeitraum: kurzfristig

23. Routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes

Beschreibung: Das Radnetz ist routenbezogen auszubauen. Hierzu ist ein einheitlicher Standard der Radverkehrsanlagen, umzusetzen.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Land, Region, ggf. Nachbarkommunen, ggf. ADFC

Kosten: Kostenschätzung erfolgt nach konkreter Maßnahmenplanung im Zuge der Erstellung eines Handlungsprogramms Radverkehr (ca. 15.000 bis 20.000 €)

Umsetzungszeitraum: mittelfristig

24. Radschnellweg Hannover – Lehrte

Beschreibung: Der Radschnellweg in Richtung Lehrte soll in Varianten geprüft werden. Zur Diskussion steht neben der Regionsvariante südlich der Bahnstrecke die Führung entlang des Eisenbahnlängswegs. Ziel ist sowohl eine Stärkung der Anbindung an die LHH als auch eine Optimierung der zwischenörtlichen Anbindung z.B. an Ahlten.

Wichtige Schritte: Abstimmung mit Region, Land, Machbarkeitsstudie

Kosten: Erstellung einer Varianten- bzw. Machbarkeitsstudie (20.000 – 40.000 €)

Umsetzungszeitraum: mittelfristig