



Region Hannover in Zusammenarbeit mit dem Mobilnetzwerk Hannover

Abschlussbericht **Nahmobilitätskonzept Lehrte**

Förderung der Nahmobilität in Städten und Gemeinden der Region Hannover



Region Hannover

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	5
1.1.1	Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes	5
1.1.2	Ablauf und Zeitplanung	6
1.2	Überblick Untersuchungsgebiet	7
1.3	Vorhandene Planwerke und Konzepte	8
2	Bestandsanalyse	11
2.1	Fußverkehr	11
2.2	Radverkehr	20
2.3	ÖPNV	25
2.4	Schulische Mobilität	30
3	Handlungskonzept	31
3.1	Handlungsfeld Fußverkehr	33
3.2	Handlungsfeld Radverkehr	36
3.3	Handlungsfeld Kfz-Verkehr	43
4	Förderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover	46
	Quellenverzeichnis	47
	Anhang Maßnahmenliste	48

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Prozessablauf.....	6
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet Hämelerwald.....	7
Abbildung 3: Modal Split nach Wegeaufkommen in der Region Hannover.....	10
Abbildung 4: Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet.....	12
Abbildung 5: FGÜ im Dammweg (links) und in der Falkenberger Str. (rechts).....	12
Abbildung 6: Mittelinsel in Hämelerwald-Süd auf Höhe des Dammwegs.....	13
Abbildung 7: LSA am Knotenpunkt Niedersachsenstr./ Hildesheimer Str. (links) und kurz vor der Falkenberger Str. (rechts).....	15
Abbildung 8: Nachträglich abgesenkte Bordsteine in der Bergstr. (links), im Habichthorst (mittig) und weiterhin vorhandene nicht abgesenkte Bordsteine in der Dresdener Str. (rechts).....	15
Abbildung 9: Aufpflasterung im Kreuzungsbereich Riedweg/Alter Kirchweg (links) und am Quartierseingang des Starenwegs (rechts).....	15
Abbildung 10: Verengung der Gehwege durch Gehwegparken in der Försterstraße (links), starker Bewuchs in der Fortunastraße (mittig) und an der Kreuzung Falkenberger Str./ Im Sonnengrund (rechts).....	16
Abbildung 11: Breiter Geh- und Radweg in der Niedersachsenstr. (links) und Gehweg in der Falkenberger Str. (rechts).....	17
Abbildung 12: Einseitige Gehwege in der Eichwaldstr. (links), der Bürgerstr. (mittig) und der Steinfurtriiede (rechts).....	17
Abbildung 13: Nicht vorhandene Gehwege im Heckenweg (links), Görlitzer Weg (mittig) und hinterer Teil Alten Kirchweg (rechts).....	17
Abbildung 14: Spielplatz in der Dresdener Str. (links) und Sitzgruppe Im Heidegrund (rechts).....	18
Abbildung 15: Naturgebundene Wege in der Nähe der Bürgerstr. (links) und Eingang zum asphaltierten und beleuchteten Waldabschnitt beim Dammring (rechts).....	18
Abbildung 16: Geschwindigkeitsbegrenzungen im Untersuchungsgebiet.....	20
Abbildung 17: Schild für gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Hildesheimer Str. (links) und Niedersachsenstr. (rechts).....	21
Abbildung 18: Führungsformen des Radverkehrs entlang der Landesstr.....	22
Abbildung 19: Beschädigte Straßenoberfläche im Mardersteg (links) und Heinrich-Kobbe-Str. (rechts).....	22
Abbildung 20: Teilweise abgetragene Markierungen Landesstraße Höhe Starenweg (links), Falkenberger Str. (mittig) und einfache Markierungen Höhe Hasenwinkel (rechts).....	23
Abbildung 21: Wegweisungselement für den Radverkehr.....	23
Abbildung 22: Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet und fußläufige Erreichbarkeit.....	25
Abbildung 23: Haltestelle Hildesheimer Str. (links) und Hämelerwald Wohnpark mit taktilem Streifen, Witterungsschutz und Radabstellanlagen (rechts).....	26
Abbildung 24: Erreichbarkeit des Bahnhofs in Gehminuten.....	27
Abbildung 25: Radabstellanlagen am Bahnhof Seite Brückendamm (links) und Fahrradkäfig Seite Sternstr. (rechts).....	27
Abbildung 26: Unterführung am Bahnhof (links) und Eingang zur Unterführung Seite Sternstraße (rechts).....	28
Abbildung 27: Gehweg in der Nähe Meisenwinkel (links) und Radwegweisung (rechts).....	28
Abbildung 28: Elternhaltestelle Falkenberger Str.	30
Abbildung 29: Maßnahmenkarte Lehrte-Hämelerwald.....	32
Abbildung 30: Visualisierung Gehwegüberfahrt in der Bürgerstr. mit taktilem Streifen als Begrenzung.....	35
Abbildung 31: Visualisierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens in der Dessauer Straße.....	39
Abbildung 32: Querschnitt Fortunastraße im Bestand.....	39
Abbildung 33: Querschnitt Fortunastraße mit baulichem Radweg.....	40
Abbildung 34: Visualisierung des Eingangs zur Bahnhausunterführung mit Leuchtleisten im Boden, Piktogramm und geändertem Verkehrszeichen.....	42
Abbildung 35: Visualisierung einer Fahrbahnverswenkung durch Bauminself (Variante 1).....	45
 Tabelle 1: Beispielhafte Bedienung der Haltestelle Bahnhof Hämelerwald (Stand: Dezember 2025).....	26

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V.
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.
ARAS	aufgeweiteter Radaufstellstreifen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
dB (A)	Schallpegelmessung in Dezibel
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
LAP	Lärmaktionsplan
LSA	Lichtsignalanlage
Kfz	Kraftfahrzeug
NLStBV	Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

1.1.1 Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes

Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“

Die Region Hannover legt mit dem Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ (VEP 2035+) den Rahmen für die verkehrliche Entwicklung der nächsten Jahre fest. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035+ operationalisiert die Maßnahmen, die in der Region Hannover umgesetzt werden müssen, um das Ziel einer klimaneutralen Region und damit eine CO₂-Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen bis 2035 zu erreichen. Zusätzlich strebt dieser Plan auch eine höhere Aufenthalts- und Lebensqualität in der Region an.

Mobilnetzwerk Hannover als Initiator

Eine Kernbotschaft des VEP 2035+ lautet: In allen aufgezeigten Themenfeldern müssen sowohl kurz- als auch langfristige Maßnahmenansätze zeitnah angegangen werden, um die Verkehrswende voranzutreiben. Dabei müssen neben Anreizen und Angebotsverbesserungen auch regulierende Maßnahmen (Push- und Pull-Maßnahmen) in den Fokus genommen und die Vorzüge von Straßenraumumverteilungen in der Praxis verdeutlicht werden.

Eine Kernaufgabe in der Umsetzungsstrategie des VEP übernimmt das Mobilnetzwerk Hannover. Das Mobilnetzwerk, als Netzwerk für nachhaltige Mobilität, verknüpft Akteur*innen, die sich für das Thema Verkehrswende und Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Es bringt Menschen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung und -sicherheit sowie aus Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. Es unterstützt die Kommunen mit einem Anreizsystem und setzt mit ihnen zusammen zahlreiche Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans um.

Das Mobilnetzwerk hat das Ziel, die Nahmobilität¹ in den Kommunen zu verbessern und bietet interessierten Kommunen aus der Region Hannover die Möglichkeit für einen Ortsteil ihrer Kommune ein Nahmobilitätskonzept erstellen zu lassen. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist es die Kommune als Lebens- und Bewegungsraum zu begreifen und entwickeln. Dabei sollen konkrete Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung der jeweiligen Verkehrsmittelträger aufgezeigt werden. Grundsätzlich sollen durch Beteiligungsformate die Belange der Nahmobilität aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet und diskutiert werden. Im Fokus steht dabei eine Begehung, bei der auf zuvor abgestimmten Routen, die aktuelle Situation der Nahmobilität in der jeweiligen Kommune gemeinsam analysiert wird. Im weiteren Verlauf des Nahmobilitätskonzeptes werden in einer Ideenwerkstatt Maßnahmenansätze diskutiert. Diese Beteiligungsformate wurden von dem Planungsbüro Planersocietät durchgeführt und fachlich begleitet.

¹ „Nahmobilität bezieht sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff der „Nahmobilität“ ist dabei aus wissenschaftlicher Sicht zunächst nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien zielen jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten.“ (FGSV 2014)

Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes

Das Nahmobilitätskonzept verfolgt das Ziel eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung für die Handlungsfelder der Nahmobilität vor Ort zu fördern. Grundlage dafür bildet eine systematische Bewertung der Potenziale und Herausforderungen der bestehenden Infrastruktur im jeweiligen lokalen Kontext. Aufbauend darauf werden konkrete Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung der einzelnen Verkehrsmittel als auch deren Vernetzung aufgezeigt. Das Konzept ist so angelegt, dass es einen Mehrwert für die gesamte Region schafft, indem Lösungsansätze skalierbar sind und auf andere Ortsteile und Kommunen übertragen werden können. Ein wesentlicher Bestandteil ist zudem die aktive Beteiligung der Bevölkerung, um lokale Bedürfnisse und Perspektiven frühzeitig einzubeziehen und die Akzeptanz der Maßnahmen zu stärken.

1.1.2 Ablauf und Zeitplanung

Ablauf der Nahmobilitätskonzepte in der Region Hannover

Auf kommunaler Ebene umfasste jedes Nahmobilitätskonzept einen Planungsspaziergang sowie eine Ideenwerkstatt zu Maßnahmenansätzen. Im Rahmen eines Vorgesprächs wurden zunächst mit den Kommunen räumliche und thematische Schwerpunkte abgestimmt. Bei einer gemeinsamen Begehung in Form eines Planungsspaziergangs wurden die Stärken und Schwächen vor Ort diskutiert und erste Lösungsansätze besprochen. Darüber hinaus wurden weitere Hinweise aufgenommen, die sich im Laufe des Spaziergangs als relevant herausstellten. Daraufhin wurden bei der Ideenwerkstatt Maßnahmenansätze präsentiert, diskutiert und zusätzliche Verortungen sowie Maßnahmenansätze gesammelt. Der Spaziergang und die Ideenwerkstatt waren öffentliche Veranstaltungen und somit an Verwaltung, Politik, Bürger*innen sowie weitere Interessierte adressiert. Auf Grundlage aller Ergebnisse wurde für jede Kommune ein individuelles Nahmobilitätskonzept erarbeitet. Abschließend wurde das Nahmobilitätskonzept in einem politischen Gremium vorgestellt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Prozessablauf

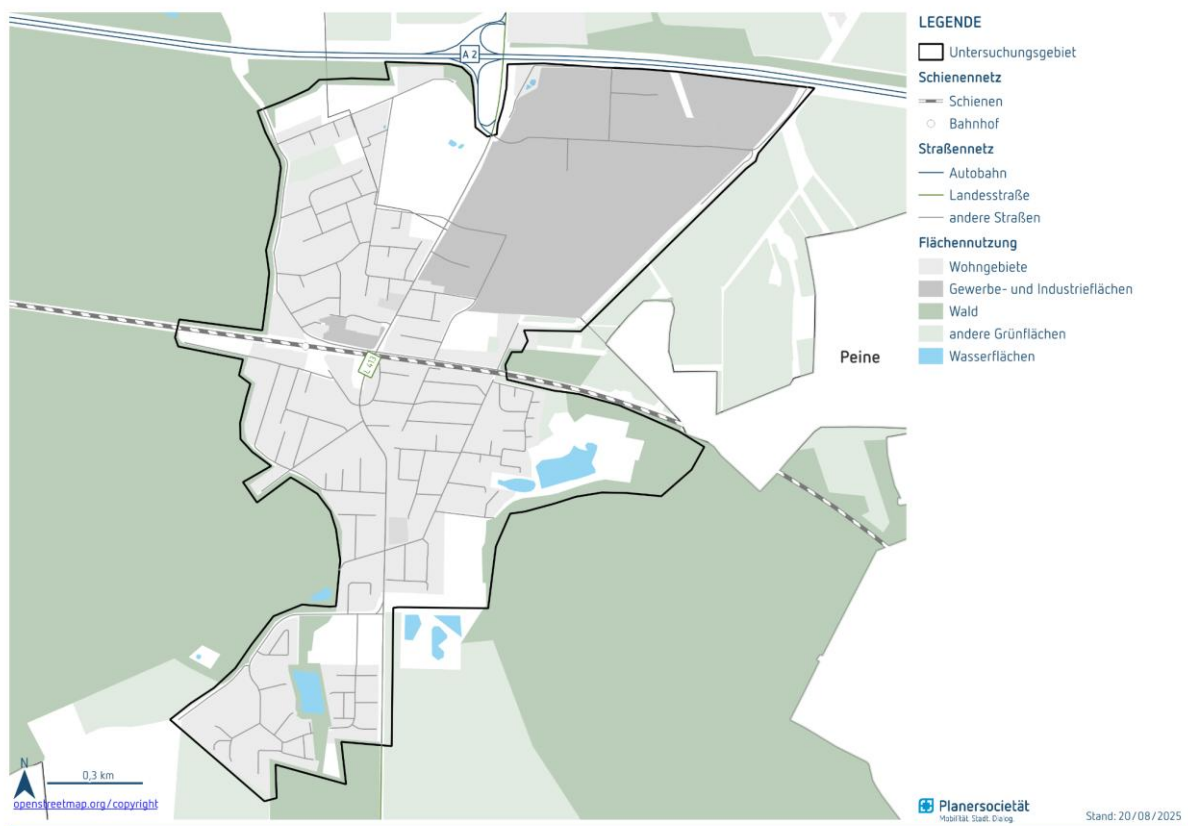


Das Nahmobilitätskonzept gliedert sich in eine Bestandsanalyse und ein Handlungskonzept. Die Bestandsanalyse fokussiert die bestehende Infrastruktur und das Angebot in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV. Daraufhin leitet das Handlungskonzept in Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus den öffentlichen Beteiligungsformaten individuelle Handlungsansätze ab, die in einer Maßnahmenliste sowie in Form von detaillierten Schlüsselmaßnahmen formuliert wurden. Daraufhin folgen Hinweise zur Förderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover. Die Dokumentationen zu den öffentlichen Beteiligungen sind auf der Internetseite der Stadt Lehrte abrufbar.

1.2 Überblick Untersuchungsgebiet

Die Stadt Lehrte liegt rund 25 Kilometer östlich der Landeshauptstadt Hannover und ist der Region Hannover zugehörig. Auf einer Fläche von rund 130 Quadratkilometern hat Lehrte elf Ortschaften mit insgesamt rund 44.000 Einwohnenden. Das betrachtete Untersuchungsgebiet befindet sich im Ortsteil Hämelerwald, welcher rund elf Kilometer westlich von der Kernstadt Lehrte liegt. Der Ortsteil umfasst rund 18,5 Quadratkilometer mit etwa 4.600 Einwohnenden. Hämelerwald verfügt über einen Bahnhof mit Direktverbindungen Richtung Hannover, Braunschweig, Bielefeld und Rheine. Wie in Abbildung 2 erkennbar wird Hämelerwald durch die Nord-Süd-Achse der Landesstraße sowie die Ost-West-Achse der Schienen räumlich aufgeteilt und im Norden durch die Autobahn A2 abgegrenzt. Neben einigen Grün- und Wasserflächen im südlichen Abschnitt des Untersuchungsgebiets wird Hämelerwald insbesondere durch das Gewerbegebiet im Nordwesten der Ortschaft gekennzeichnet.

Abbildung 2: Untersuchungsgebiet Hämelerwald



1.3 Vorhandene Planwerke und Konzepte

Das integrierte Nahmobilitätskonzept baut auf der vorhandenen und geplanten Infrastruktur in Hämelerwald auf. Bestehende Konzepte und Planungen, die für das Untersuchungsgebiet relevant sind, fließen in die Konzeption ein und werden für die weiteren Schritte im Erstellungsprozess berücksichtigt. Im Folgenden wird eine kurze Übersicht der vorliegenden Konzepte gegeben.

Verkehrsentwicklungsplan Lehrte (2021)

Mit der Vision „Lehrte 2030 / 40“ wurde im Juli 2021 der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lehrte politisch beschlossen. Dabei berücksichtigt der VEP alle Verkehrsmittelträger und „stellt verkehrliche Potenziale auch in Abwägung der Verkehrsarten und der Nutzung der Verkehrsmittel zueinander dar“ (Stadt Lehrte (2021), S. 2). Im Folgenden werden die Erkenntnisse und Maßnahmen, die das Untersuchungsgebiet Hämelerwald betreffen, kurz zusammengefasst:

- **Verkehrsmengen:** Laut VEP zählt die L413 mit bis zu über 20.000 Kfz/24h als hochbelastete Straße. Durch die Anschlussstelle an die A2 ist Hämelerwald stärker vom Durchgangsverkehr belastet und weist ein Schwerverkehrsaufkommen von rund 10 % auf. Die Verkehrsbelastungen sind wie im bundesweiten Trend rückläufig. Da der Schwerverkehr sich in Hämelerwald gegenläufig entwickelt, liegt der Schwerverkehrsanteil bei rund 20% und wird aufgrund gewerblicher und industrieller Ansiedlungen im Bereich des ehemaligen Kraftwerkes Mehrum noch weiter steigen.
- **Radverkehr:** Eine Zählung der Radverkehrsmengen aus 2017 lässt erkennen, dass in Hämelerwald insbesondere die Landesstraße L413 sowie die Verbindung über den Hämeler Wald nach Arpke genutzt werden. Zudem hebt der VEP hervor, dass die Radverkehrsführung in der Niedersachsenstraße, besonders an den Knotenpunkten, Defizite aufweist. Dazu zählen unter anderem fehlende oder unklare Markierungen für Radfahrende sowie mangelnde Aufstellflächen.
- **OPNV:** Der Bahnhof Hämelerwald wird täglich von ca. 2.900 Ein-/Aussteigenden genutzt, was als hohes Fahrgastaufkommen bewertet wird.
- **Park & Bike + Ride:** Am Bahnhof Hämelerwald wurde ein weiterer Bedarf an Parkplätzen für Fahrzeuge und Fahrräder identifiziert. Bei der geplanten Erweiterung der B+R-Anlagen am Haltepunkt Hämelerwald soll auch geprüft werden, wie die Wegebeziehung aus nördlicher Richtung verbessert werden kann. Dabei sind Varianten zu betrachten, die sich am vorgesehenen Haupttroutennetz orientieren.
- **Fußverkehr:** Im Zuge der Ortsdurchfahrt wurden teilweise fehlende Querungssicherungen festgestellt sowie eine überhöhte Einfahrtgeschwindigkeit auf der Ortseinfahrt aus Süden kommend.

In Hinsicht auf konkrete Maßnahmen identifiziert der VEP die folgenden Handlungserfordernisse:

- **Mittelinseln an Ortseingängen:** Zur Reduzierung der Einfahrtgeschwindigkeiten und zur Sicherung der Querung des Radverkehrs vom außerorts einseitigen 2-Richtungsradweg auf die innerorts richtungsgetrennte Führung wird die Errichtung von Mittelinseln empfohlen.

- **Erweiterung der Bike + Ride – Anlagen am Bahnhof**
- **Verbesserung Abwicklung Schülerverkehre am Schulzentrum Hämelerwald:** Es soll ein Konzept entwickelt werden, dass sowohl die Hol- und Bringsituation als auch die Erreichbarkeit für den Rad- und Fußverkehr verbessert.

Der Rat der Stadt Lehrte beschloss im Juli 2021 den VEP mit folgenden Schlüsselmaßnahmen als Starterprojekte, die für den Ortsteil Hämelerwald relevant sind:

- Punktuelle Maßnahmen zur Dämpfung des Verkehrs und Querungssicherung in Form von Mittelinseln
- Radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten
- Erweiterung der B+R-Anlagen am Bahnhof Hämelerwald
- Entwicklung und Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege

Lärmaktionsplan 4. Stufe (2024)

Als Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP) 3 wurde im Juli 2024 der LAP 4. Stufe für die Stadt Lehrte erstellt. In Hämelerwald wurde die Lärmbelastung entlang der A2 sowie L413 gemessen. Vereinzelt weisen Wohngebäude entlang der Landesstraße nachts Pegel über 60 dB(A)² auf. In der gesamten Ortsdurchfahrt werden Fassadenpegel von > 55 dB(A) erreicht. Daraufhin schlägt der LAP folgende Maßnahmen vor:

- Entlang der A2: Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h im Abschnitt Hämelerwald / Sievershausen nachts (22:00 – 06:00 Uhr).
- Entlang der L413: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit südlich der Ortstafel auf 50 km/h einhergehend mit Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten³, und zur Erhöhung der Querungssicherheit. Zudem soll bei Fahrbahnsanierungen in der Ortsdurchfahrt ein lärmindernder Asphaltbelag genutzt werden (Stadt Lehrte (2024), S. 57).

Weitere Dokumente

Für die Grundschule Hämelerwald-Sievershausen wurde 2025 ein Schulwegplan erstellt, welcher Eltern und Kinder über sichere Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad informiert. Darüber hinaus werden Hinweise zum Fahren mit dem Bus sowie über die Elternhaltestelle an der Falkenberger Straße gegeben. Eine Konsequenz aus der Schulwegplanung, die Schulwege führen nahezu alle entlang der L 413, war die Anordnung von Tempo 30 in der gesamten Ortsdurchfahrt.

² Schallpegelmessung in Dezibel, wobei die „A“-Bewertung der Frequenzen der Tatsache Rechnung trägt, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.

³ Als konkrete Knotenpunkte werden in Abbildung 7.13 des LAPs die Kreuzungen der Landesstraße L413 mit der Fortunastraße und der Knotenpunkt an der Försterstraße genannt. Die Verbesserung der Querungssituation wird empfohlen entlang der Landesstraße L413 auf Höhe der Bürgerstraße und der Bergstraße.

Momentan erfolgt die Erstellung des Radverkehrskonzepts für die Stadt Lehrte, welches 2026 veröffentlicht werden soll. Die dabei ausgewiesenen Haupt- und Nebenrouten sollen bei den im Nahmobilitätskonzept ausgewiesenen Maßnahmen des Radverkehrs berücksichtigt werden.

ADFC-Fahrradklimatest (2025)

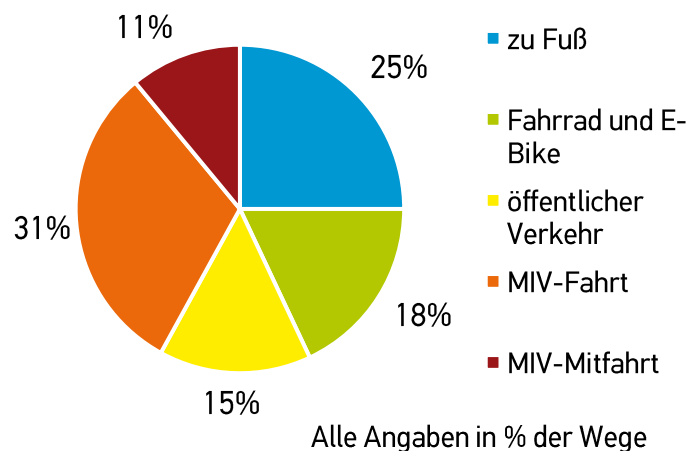
Der Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) ist ein Zufriedenheits-Index von Radfahrenden in Deutschland und wird alle zwei Jahre durchgeführt. Radfahrende haben dort die Möglichkeit, ihre Radverkehrsinfrastruktur vor Ort anhand von verschiedenen Kriterien wie der Breite der Radwege, Abstellmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit nach Schulnoten zu bewerten. Anhand von Ortsgrößenklassen lassen sich die Ergebnisse nicht nur zwischen den Jahren, sondern auch mit ähnlich großen Städten und Gemeinden vergleichen und geben Aufschluss über Stärken und Schwächen der Radinfrastruktur.

Die Stadt Lehrte hat 2024 zum 5. Mal am ADFC-Fahrradklima-Test teilgenommen. In der Gesamtbewertung schneidet sie mit einer Benotung von 4,1 ab und bleibt gegenüber den Vorjahren auf einem ähnlich niedrigen Niveau. Verglichen mit Kommunen aus der gleichen Ortsgrößenklasse (20.000 – 50.000 Einwohnende) landet Lehrte im Mittelfeld (288 von 429 Orten). Besonders positiv schneiden die Bereiche Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr, geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung sowie Wegweisung für Radfahrende ab. Im Gegensatz dazu werden die Oberflächen der Radwege, die Verfügbarkeit öffentlicher Fahrräder sowie die Fahrradförderung bemängelt. Besonders wichtig sind den Radfahrenden in Lehrte die Themen Sicherheitsgefühl, Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden sowie Hindernisse auf Radwegen. Diese Ergebnisse beziehen sich auf die gesamte Stadt Lehrte, so dass nicht auf konkrete Herausforderungen in Hämelerwald geschlossen werden kann. Nichtsdestotrotz zeigen die Ergebnisse allgemeine Herausforderungen in der Radverkehrsinfrastruktur der Stadt auf.

Mobilität in Deutschland (2023)

Im Zuge der systematischen Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ werden in regelmäßigen Abständen Haushalte zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten befragt. Dabei wurde in der letzten Erhebungswelle die Region Hannover näher betrachtet. Wie in Abbildung 3 dargestellt, wird ein Viertel aller Wege zu Fuß und rund ein Fünftel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Zwar kann das lokale Mobilitätsverhalten in Hämelerwald von diesem Modal Split abweichen, gleichzeitig bietet der Modal Split einen ersten Ansatzpunkt für die grundsätzliche Verkehrsmittelwahl in der Region Hannover. Im Vergleich mit weiteren Räumen im Umfeld von Großstädten weist die Region Hannover einen geringeren Anteil an Wegen auf, die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden.

Abbildung 3: Modal Split nach Wegeaufkommen in der Region Hannover



2 Bestandsanalyse

2.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr bildet den ersten Grundpfeiler der Nahmobilität. Gehen ist die elementarste Art der Mobilität, die fast allen zu jeder Zeit zur Verfügung steht und insbesondere im Nahbereich, also auf Strecken von bis zu zwei Kilometern, besonderes Potenzial entfaltet. Eine funktionierende Fußverkehrsförderung ist die Voraussetzung für lebendige Orte. Im Vordergrund steht dabei neben einer verkehrssicheren und attraktiven Straßenraumgestaltung die Sicherstellung der Teilhabe aller Gruppen (v. a. von Kindern, älteren Menschen und Personen mit Behinderungen) am gesellschaftlichen Leben. Insbesondere sind unter Einhaltung der Standards für den Fußverkehr nach dem aktuellen Stand der Forschung und der Planungspraxis Belange der Barrierefreiheit, des Querens, der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. In dem Nahmobilitätskonzept wird eine Verknüpfung mit dem Radverkehr und ausgewählten Bushaltestellen im ÖPNV hergestellt. Im Folgenden werden die Stärken und Schwächen des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet mit aktuellen Standards verglichen und zusammengefasst.

Querverkehr

In Hinsicht auf die Qualität der vorhandenen Querungsmöglichkeiten ergibt sich in Hämelerwald ein gemischtes Bild. Wie in Abbildung 4 dargestellt, liegen im südlichen Teil von Hämelerwald zwei Fußgängerüberwege (FGÜ). Der FGÜ im Bereich der Grundschule in der Falkenberger Straße dient als Positivbeispiel und verfügt sowohl über eine Beleuchtung als auch taktile Leitelemente sowie abgesenkte Bordsteine. Zudem liegt ein weiterer FGÜ in Hämelerwald-Süd im Dammweg vor, welcher insbesondere durch die Schulkinder in Richtung Grundschule genutzt wird (vgl. Abbildung 5). Der FGÜ in Hämelerwald-Süd verfügt über eine Beleuchtung sowie abgesenkte Bordsteine, jedoch fehlen taktile Leitelemente für eine vollständige Barrierefreiheit.

Abbildung 4: Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet

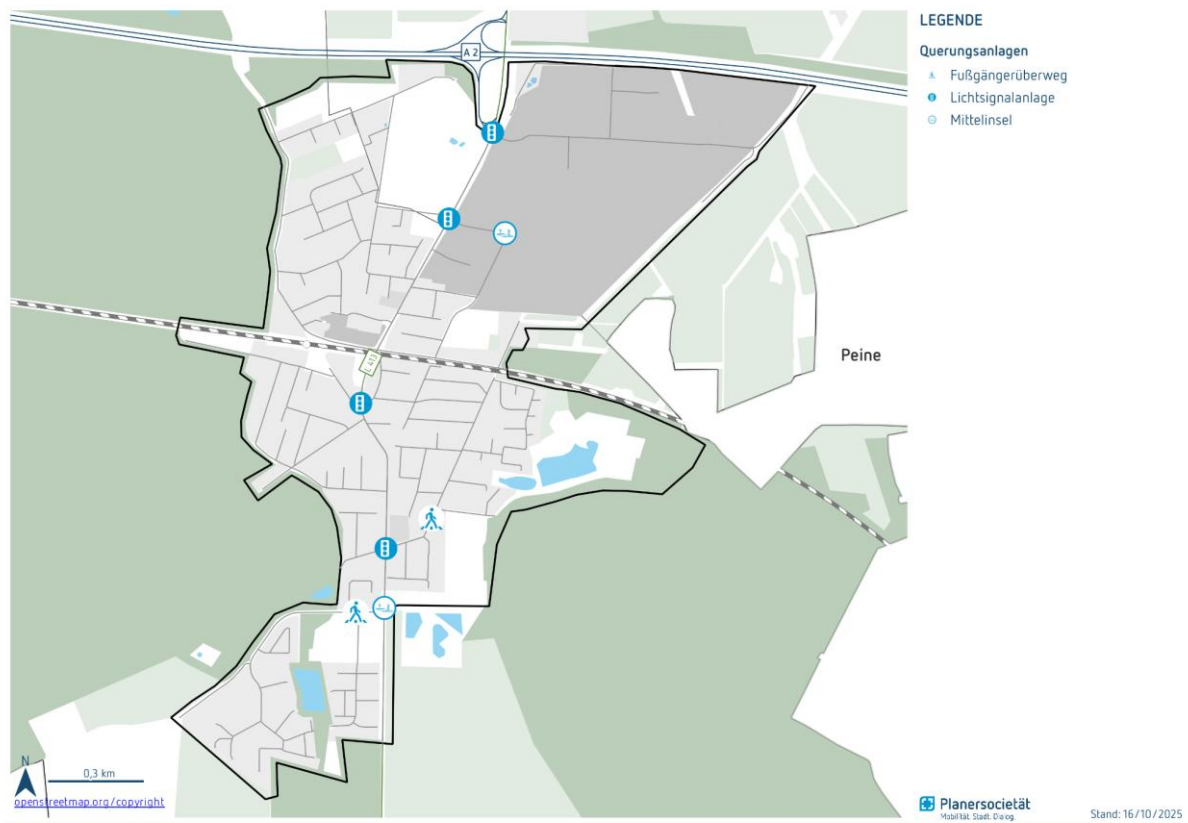
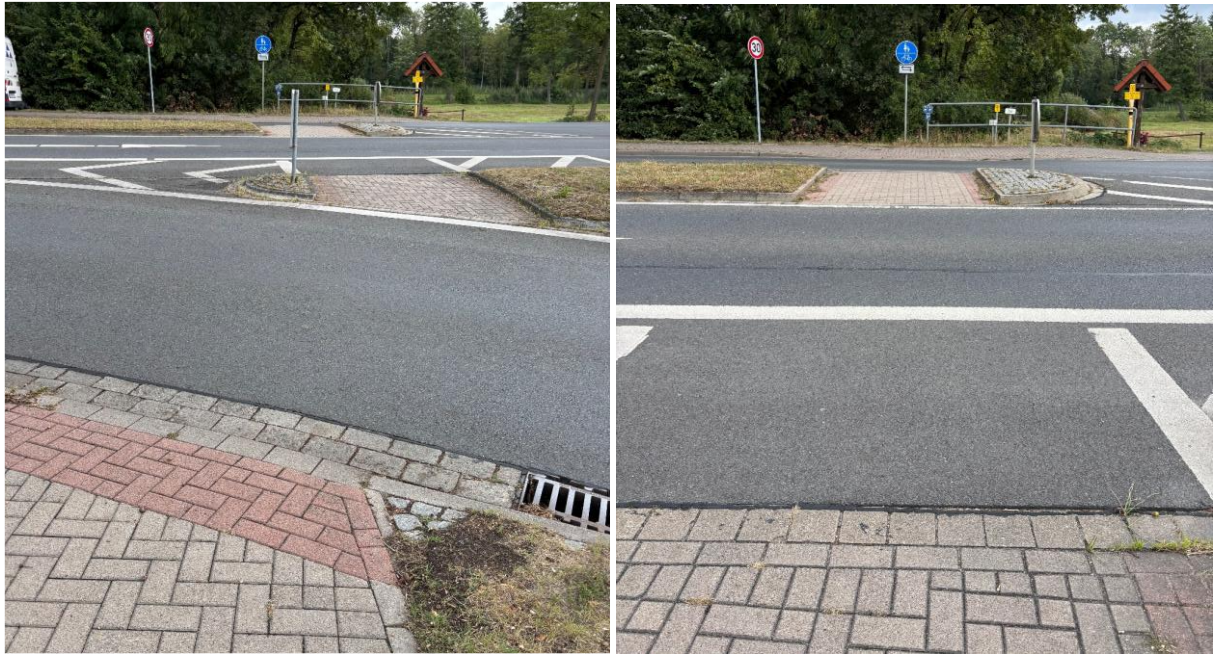


Abbildung 5: FGÜ im Dammweg (links) und in der Falkenberger Str. (rechts)



In unmittelbarer Nähe vom südlichen Ortseingang befindet sich zudem eine Mittelinsel (vgl. Abbildung 6). Die Errichtung dieser Mittelinsel erleichtert das Queren, jedoch wird die Einfahrtgeschwindigkeit aufgrund einer fehlenden Fahrbahnverschwenkung nur geringfügig reduziert. Die Mittelinsel wird nicht beleuchtet und ist somit insbesondere in den Abendstunden und nachts schwer erkennbar. Darüber hinaus verfügt die Mittelinsel zwar über abgesenkte Bordsteine, aber durch das Fehlen von taktilen Elementen sowie eines differenzierten Bords (Nullabsenkung auf Fahrbahnniveau und Bordsteinhöhe von 6 cm für Taktilität) ist eine Barrierefreiheit nicht gegeben.

Abbildung 6: Mittelinsel in Hämelerwald-Süd auf Höhe des Dammwegs



Entlang der Landesstraße (Hildesheimer Str./Niedersachsenstr.) befinden sich mehrere Lichtsignalanlagen (LSA), die ein sicheres Queren ermöglichen. Diese LSA sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Während die Bordsteine an allen LSA zwar abgesenkt sind, fehlen taktile Elemente und teilweise Absenkungen auf Fahrbahnniveau (Nullabsenkung). Wie in Abbildung 7 veranschaulicht, kann es im Bereich der Masten zu Konflikten zwischen wartenden Fußgänger*innen und vorbeifahrenden Radfahrenden kommen aufgrund der geringen Aufstellflächen. Zudem wurde in den Beteiligungen darauf hingewiesen, dass die Wartezeiten an den LSA als sehr lang wahrgenommen werden. Darüber hinaus wurde im Austausch mit den Bürger*innen und bei der Begehung deutlich, dass weitere sichere Querungsanlagen entlang der Landesstraße notwendig sind. Dabei wurde insbesondere auf die Querung im Bereich Bürgerstraße/ Hildesheimer Straße/ Görlitzer Weg hingewiesen, da diese durch Schulkinder der Grundschule genutzt wird. Diese Verortung wird ebenfalls im LAP (vgl. Abschnitt Mit der Vision „Lehrte 2030 / 40“ wurde im Juli 2021 der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lehrte politisch beschlossen. Dabei berücksichtigt der VEP alle Verkehrsmittelträger und „stellt verkehrliche Potenziale auch in Abwägung der Verkehrsarten und der Nutzung der Verkehrsmittel zueinander dar“ (Stadt Lehrte (2021), S. 2). Im Folgenden werden die Erkenntnisse und Maßnahmen, die das Untersuchungsgebiet Hämelerwald betreffen, kurz zusammengefasst:

- **Verkehrsmengen:** Laut VEP zählt die L413 mit bis zu über 20.000 Kfz/24h als hochbelastete Straße. Durch die Anschlussstelle an die A2 ist Hämelerwald stärker vom Durchgangsverkehr belastet und weist ein Schwerverkehrsaufkommen von rund 10 % auf. Die Verkehrsbelastungen sind wie im bundesweiten Trend rückläufig. Da der Schwerverkehr sich in Hämelerwald gegenläufig entwickelt, liegt der Schwerverkehrsanteil bei rund 20% und wird aufgrund gewerblicher und industrieller Ansiedlungen im Bereich des ehemaligen Kraftwerkes Mehrum noch weiter steigen.
- **Radverkehr:** Eine Zählung der Radverkehrsmengen aus 2017 lässt erkennen, dass in Hämelerwald insbesondere die Landesstraße L413 sowie die Verbindung über den Hämeler Wald nach Arpke genutzt werden. Zudem hebt der VEP hervor, dass die Radverkehrsführung in der Niedersachsenstraße, besonders an den Knotenpunkten, Defizite aufweist. Dazu zählen

unter anderem fehlende oder unklare Markierungen für Radfahrende sowie mangelnde Aufstellflächen.

- **OPNV:** Der Bahnhof Hämelerwald wird täglich von ca. 2.900 Ein-/Aussteigenden genutzt, was als hohes Fahrgastaufkommen bewertet wird.
- **Park & Bike + Ride:** Am Bahnhof Hämelerwald wurde ein weiterer Bedarf an Parkplätzen für Fahrzeuge und Fahrräder identifiziert. Bei der geplanten Erweiterung der B+R-Anlagen am Haltepunkt Hämelerwald soll auch geprüft werden, wie die Wegebeziehung aus nördlicher Richtung verbessert werden kann. Dabei sind Varianten zu betrachten, die sich am vorgesehenen Hauptroutennetz orientieren.
- **Fußverkehr:** Im Zuge der Ortsdurchfahrt wurden teilweise fehlende Querungssicherungen festgestellt sowie eine überhöhte Einfahrtgeschwindigkeit auf der Ortseinfahrt aus Süden kommend.

In Hinsicht auf konkrete Maßnahmen identifiziert der VEP die folgenden Handlungserfordernisse:

- **Mittelinseln an Ortseingängen:** Zur Reduzierung der Einfahrtsgeschwindigkeiten und zur Sicherung der Querung des Radverkehrs vom außerorts einseitigen 2-Richtungsradweg auf die innerorts richtungsgetrennte Führung wird die Errichtung von Mittelinseln empfohlen.
- **Erweiterung der Bike + Ride – Anlagen am Bahnhof**
- **Verbesserung Abwicklung Schülerverkehre am Schulzentrum Hämelerwald:** Es soll ein Konzept entwickelt werden, dass sowohl die Hol- und Bringsituation als auch die Erreichbarkeit für den Rad- und Fußverkehr verbessert.

Der Rat der Stadt Lehrte beschloss im Juli 2021 den VEP mit folgenden Schlüsselmaßnahmen als Starterprojekte, die für den Ortsteil Hämelerwald relevant sind:

- Punktuelle Maßnahmen zur Dämpfung des Verkehrs und Querungssicherung in Form von Mittelinseln
- Radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten
- Erweiterung der B+R-Anlagen am Bahnhof Hämelerwald
- Entwicklung und Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege

Lärmaktionsplan 4. Stufe (2024)) hervorgehoben. Des Weiteren existiert auf dem rund 700 Meter langen Streckenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt Hildesheimer Straße/ Sternstraße/ Dessauer Straße und Niedersachsenstraße/ Riedweg/ Fortunastraße keine gesicherte Querungsanlage. Insbesondere in Hinblick auf die Errichtung einer Lebensmittelfabrik in Mehrum wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung durch Wirtschaftsverkehre entlang der Landesstraße erwartet. Dies betont die Wichtigkeit von sicheren Querungsanlagen trotz eines bereits existierenden Tempo 30 Streckenabschnitts. Wie bereits im VEP hervorgehoben wird, ist Hämelerwald bereits vor Errichtung der Fabrik durch ein erhöhtes Schwerlastaufkommen gekennzeichnet (vgl. Abschnitt Verkehrsentwicklungsplan Lehrte (2021)).

Abbildung 7: LSA am Knotenpunkt Niedersachsenstr./ Hildesheimer Str. (links) und kurz vor der Falkenberger Str. (rechts)



In den Wohngebieten abseits der Landesstraße sind unterschiedliche Zustände der Querungsmöglichkeiten vorzufinden. Teilweise wurden Bordsteine nachträglich abgesenkt, während in anderen Nebenstraßen weiterhin Bordsteinkanten in Kreuzungsbereichen als Herausforderung angesehen werden können (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Nachträglich abgesenkte Bordsteine in der Bergstr. (links), im Habichthorst (mittig) und weiterhin vorhandene nicht abgesenkte Bordsteine in der Dresdener Str. (rechts)



Zudem wurden bei der Begehung zwei Positivbeispiele zur Verkehrsberuhigung in Quartierseingängen und Kreuzungsbereichen identifiziert: Wie Abbildung 9 veranschaulicht wurden Aufpflasterungen in Kombination mit einer Markierung der Geschwindigkeit auf der Straßenoberfläche genutzt, um Autofahrende auf die Einfahrt ins Quartier und die Tempo-30-Zone aufmerksam zu machen.

Abbildung 9: Aufpflasterung im Kreuzungsbereich Riedweg/Alter Kirchweg (links) und am Quartierseingang des Starenwegs (rechts)



Längsverkehr

Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (vgl. FGSV 2006, RAS St S. 81ff).

Da der Großteil der Straßen im Untersuchungsgebiet als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist (vgl. Abbildung 16), wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt. Dadurch steht den Gehenden auf zahlreichen Gehwegen ausreichend Platz zur Verfügung. Vereinzelt wird die nutzbare Breite u. a. durch das Erlauben von Gehwegparken jedoch deutlich verengt, was den knappen Platzverhältnissen in den entsprechenden Straßen geschuldet ist. Häufig wurde bei der Begehung zudem das Thema Bewuchs angesprochen. Dieser schränkt die verfügbare Gehwegbreite und teilweise die Sichtbeziehungen ein (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Verengung der Gehwege durch Gehwegparken in der Försterstraße (links), starker Bewuchs in der Fortunastraße (mittig) und an der Kreuzung Falkenberger Str./ Im Sonnengrund (rechts)



Als positive Beispiele für ausreichend breite Gehwege kann insbesondere die Falkenberger Straße sowie der Abschnitt der Niedersachsenstraße, welcher als gemeinsamer Geh- und Radweg ausreichend Raum zum Begegnen der verschiedenen Verkehrsmittelträger schafft, gesehen werden (vgl. Abbildung 11). Gleichzeitig ergibt sich insbesondere in den Wohngebieten in Hämelerwald das klassische Bild historisch gewachsener Straßenräume, die teilweise nur einseitige Gehwege (vgl. Abbildung 12) oder keine Gehwege (vgl. Abbildung 13) vorweisen. Laut der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen kann auf einen separaten Gehweg in Wohnstraßen verzichtet werden, sofern eine Belastung von 50 Kfz pro Stunde nicht überschritten wird (vgl. FGSV 2002, EFA S. 13). Bei den aufgeführten Straßen ist davon auszugehen, dass diese aufgrund ihrer Lage und Nutzung (z. B. Görlitzer Weg ist eine Sackgasse; der hintere Teil des Alten Kirchwegs ist nur für Anlieger frei) keine Notwendigkeit für einen separaten Gehweg aufweisen. Zudem wurden diese Straßenräume während der Begehung von Teilnehmenden teilweise nicht als problematisch angesehen, da mit der Enge des Straßenraums ein rücksichtsvolles Verhalten der Verkehrsteilnehmenden einhergeht.

Wie im Abschnitt zum Radverkehr näher erläutert wird, sind insbesondere die gemeinsamen Geh- und Radwege entlang der Landesstraße, welche durch Hämelerwald verläuft, von Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr geprägt. Dabei sind die Seitenräume teilweise unterdimensioniert

oder werden durch Lampenmasten oder Bewuchs weiter in ihrer tatsächlich nutzbaren Breite eingeschränkt.

Die Oberflächenqualität der Gehwege ist größtenteils in einem guten Zustand. Wie die Abbildungen verdeutlichen, ist die Mehrheit der Gehwege in Hämelerwald gepflastert oder asphaltiert. Vereinzelte Nebenwege weisen naturgebundene Oberflächenbeläge auf.

Abbildung 11: Breiter Geh- und Radweg in der Niedersachsenstr. (links) und Gehweg in der Falkenberger Str. (rechts)



Abbildung 12: Einseitige Gehwege in der Eichwaldstr. (links), der Bürgerstr. (mittig) und der Steinfurriede (rechts)



Abbildung 13: Nicht vorhandene Gehwege im Heckenweg (links), Görlitzer Weg (mittig) und hinterer Teil Alten Kirchweg (rechts)



Aufenthaltsqualität

Mobilität im Ort benötigt auch Orte der Immobilität, also des Spielens, des Aufenthalts und der Begegnung. Dies erhöht die Lebensqualität, die Identifikation mit dem Wohnumfeld und belebt den öffentlichen Raum. Zudem tragen sie auch zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums bei, da durch Aufenthalts- und Sitzangebote die Möglichkeit des Rastens für Menschen mit eingeschränkter körperlicher Verfassung ermöglicht wird.

Im Untersuchungsgebiet liegen mehrere Elemente vor, die das Gehen weiter attraktivieren und fördern. Dabei sind insbesondere Wegeverbindungen durch den angrenzenden Wald sowie Sitzgelegenheiten hervorzuheben (vgl. Abbildung 14, Abbildung 15). Diese Sitzgelegenheiten verfügen in den meisten Fällen über eine Rückenlehne, selten jedoch über Armlehnen, die das Aufstehen insbesondere für ältere Menschen erleichtern würden. Wenn Sitzbänke direkt am Gehweg vorhanden sind (vgl. Abbildung 15) ist ein barrierefreier Zugang möglich. Darüber hinaus verfügt Hämelerwald über drei Spielplätze (Standorte: Dresdener Straße, Libellenring, Rotfederweg).

Abbildung 14: Spielplatz in der Dresdener Str. (links) und Sitzgruppe Im Heidegrund (rechts)



Abbildung 15: Naturgebundene Wege in der Nähe der Bürgerstr. (links) und Eingang zum asphaltierten und beleuchteten Waldabschnitt beim Dammring (rechts)



Handlungsbedarf

In Hämelerwald besteht Potenzial den Fußverkehr weiter zu verbessern. Insbesondere die Anzahl gesicherter Querungsmöglichkeiten entlang der Landesstraße sollte weiter ausgebaut werden. Gleichzeitig wurden in den letzten Jahren bereits einige Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umgesetzt (z. B. barrierefreie FGÜ Falkenberger Straße). Die Mehrheit der Gehwege in Hämelerwald verfügt über eine intakte Oberflächenbeschaffenheit und eine ausreichende Breite. Jedoch gibt es in den Wohngebieten teilweise Nebenstraßen, die einen Sanierungsbedarf aufweisen. Aspekte der Barrierefreiheit sollten im gesamten Untersuchungsgebiet stärker ausgebaut werden, während bereits erste Ansätze (z. B. in Form von taktilen Elementen an Haltestellen und LSA) vorhanden sind. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Aspekte der Barrierefreiheit stets nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (DIN 18040-3) berücksichtigt werden sollen (z. B. Nullabsenkung von Bordsteinen stets in Verbindung mit taktilen Elementen).

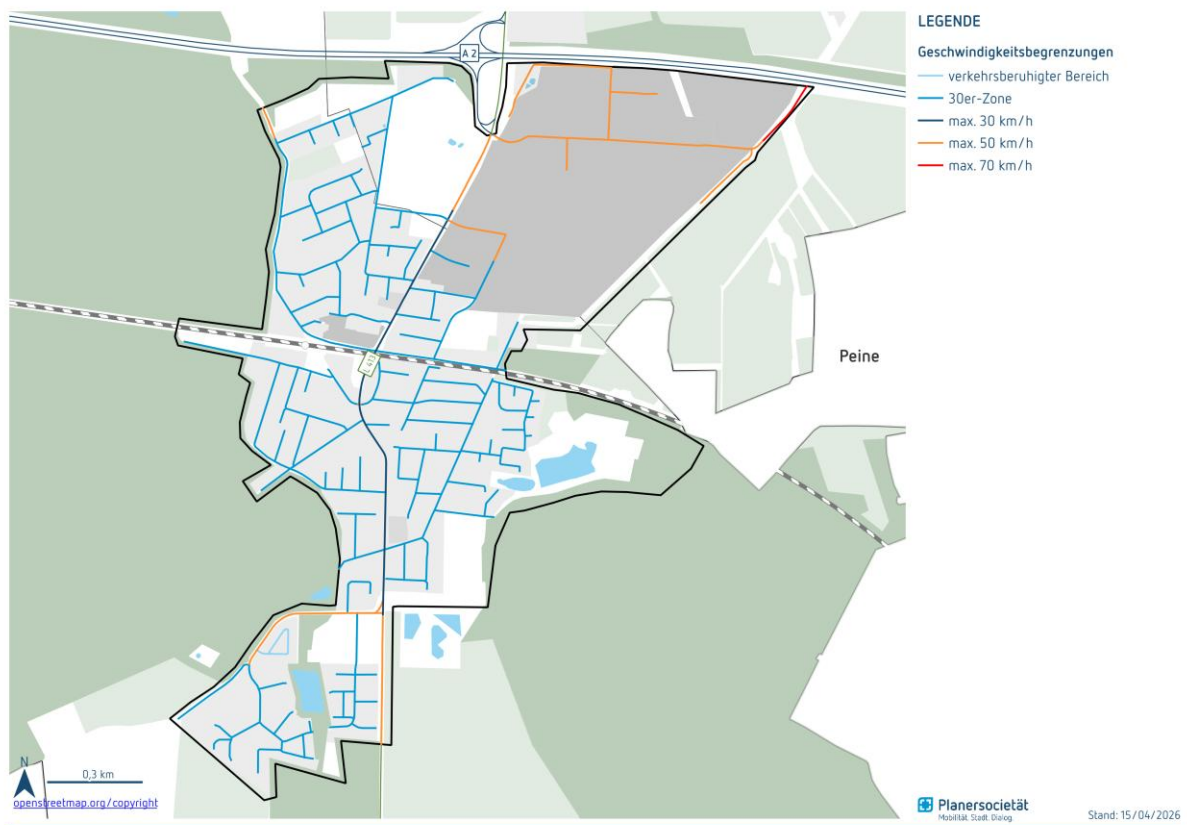
Stärken & Chancen	Schwächen & Herausforderungen
+ Fußgängerüberwege und Elternhaltestelle im Umfeld der Grundschule + Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten, Spielplätze und naturgebundene Wege + Mehrere gesicherte Querungen entlang der Landesstraße	- Barrierefreiheit nur stellenweise vorhanden (u. a. differenziertes Bord an Querungsstellen und LSA, Nullabsenkung an Bordsteinkanten aber ohne taktile Elemente) - Bedarfe für weitere gesicherte, barrierefreie Querungsstellen entlang der Landesstraße und innerhalb von Wohngebieten - Eingeschränkte Sichtbeziehungen innerhalb von Wohngebieten durch ruhenden Kfz-Verkehr - Gehwegparken/Bewuchs: Engstellen auf Gehwegen und Verschlechterung der Sichtbeziehungen aufgrund des ruhenden Verkehrs/ragenden Bewuchses auf dem Gehweg

2.2 Radverkehr

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr den zweiten Grundpfeiler der Nahmobilität dar. Im Gegensatz zum Fußverkehr zeigt er besonderes Potenzial für Entfernungen von mehr als zwei Kilometern auf und ergänzt den Fußverkehr nahräumlich. Das Nahmobilitätskonzept strebt die attraktive, komfortable und sichere Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr an.

Aufgrund der Wohngebietsstruktur ist ein Großteil der Straßen im Untersuchungsgebiet als Tempo-30-Zone ausgewiesen, wodurch der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird (vgl. Abbildung 16). Dabei berichten Bürger*innen im Austausch, dass insbesondere bei beidseitig ruhendem Verkehr sehr schlechte Sichtbeziehungen vorliegen und es zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr kommen kann. Insbesondere im Bereich von Kreuzungen. Des Weiteren werden in breiteren Straßenräumen in Wohngebieten (z. B. Falkenberger Straße) die Vorfahrtsregeln missachtet, was zu Gefahrensituationen zwischen dem Kfz- und Radverkehr führen kann.

Abbildung 16: Geschwindigkeitsbegrenzungen im Untersuchungsgebiet



Entlang der Landesstraße (Niedersachsenstraße/ Hildesheimer Straße), welche innerorts mit Tempo 30 ausgewiesen ist, wird der Radverkehr auf beiden Seiten auf dem gemeinsamen Rad- und Gehweg geführt (vgl. Abbildung 17). Die Seitenräume der gemeinsamen Geh- und Radwege sind teilweise unterdimensioniert (geringer als Mindestbreite 2,5 m) oder werden durch Lampenmasten und Bewuchs zusätzlich in ihrer tatsächlich nutzbaren Breite eingeschränkt. Im Austausch mit den Bürger*innen wird deutlich, dass es insbesondere im Bereich von Ampelmasten (vgl. Abbildung 7) und von Bushaltestellen (vgl. Abbildung 23) zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr aufgrund von engen

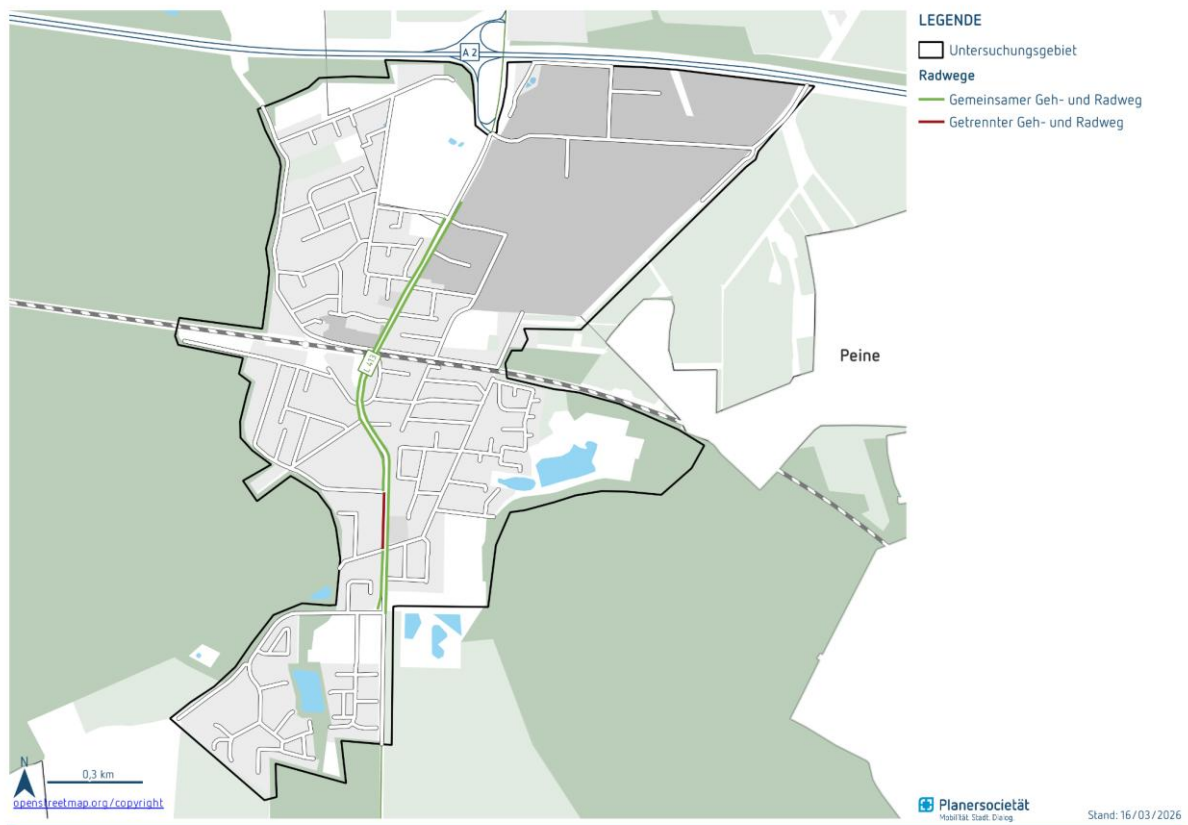
Platzverhältnissen kommen kann. Des Weiteren werden die Wege teilweise unerlaubt in Gegenrichtung befahren durch den Radverkehr.

Abbildung 17: Schild für gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Hildesheimer Str. (links) und Niedersachsenstr. (rechts)



Wie Abbildung 18 veranschaulicht wird entlang der Hildesheimer Straße ein kurzer Abschnitt des rechtsseitigen Seitenraums als getrennter Geh- und Radweg geführt (vgl. Abbildung 18). Solche unterschiedlichen Führungsformen führen zusätzlich zu Konfliktpotenzialen und Gefahrensituationen im Fuß- und Radverkehr.

Abbildung 18: Führungsformen des Radverkehrs entlang der Landesstr.



Die Straßenoberflächen in den Tempo-30-Zonen sind im Untersuchungsgebiet größtenteils asphaltiert. In einigen Abschnitten weisen sie einen Sanierungsbedarf auf (vgl. Abbildung 19). Die beschädigten Straßenoberflächen stellen Gefahrenstellen für Radfahrende dar.

Abbildung 19: Beschädigte Straßenoberfläche im Mardersteg (links) und Heinrich-Kobbe-Str. (rechts)



Im Vorrangnetz Alltagsradverkehr der Region Hannover (2024) wird der Abschnitt der L413 zwischen Sievershausen und dem Brückendamm in Hämelerwald als bereits nutzbare Vorrangroute ausgewiesen. Im Bereich entlang des Brückendamms nach Westen ist die Belagsqualität unzureichend. Im Austausch mit den Bürger*innen vor Ort wird insbesondere auf Konflikte entlang der Landesstraße zwischen Radfahrenden und aus den Seitenstraßen kommenden Kraftfahrzeugen hingewiesen. Die Markierungen entlang der Landesstraße sind teilweise abgetragen und nicht auffällig genug, um auf das mögliche Kreuzen des Radverkehrs hinzuweisen (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Teilweise abgetragene Markierungen Landesstraße Höhe Starenweg (links), Falkenberger Str. (mittig) und einfache Markierungen Höhe Hasenwinkel (rechts)



Wegweisungselemente in Form von Stelen und Radroutenzeichen sind im Untersuchungsgebiet vorhanden und befinden sich insbesondere in Nähe des Bahnhofes und von Ortseingängen (vgl. Abbildung 21). Diese Wegweisungselemente ermöglichen Ortsunkundigen eine Orientierung und sind im Untersuchungsgebiet gut sichtbar.

Abbildung 21: Wegweisungselement für den Radverkehr



Radabstellanlagen befinden sich vor allem am Bahnhof und vereinzelt im Umfeld von Einkaufsmöglichkeiten sowie an den Schulen. Am Bahnhof von Hämelerwald kommt es teilweise zu unsachgemäßen Anschließen von Fahrrädern an Absperrungen (sogenanntes Wildparken). Dies deutet auf eine hohe Auslastung der Radabstellanlagen hin. Die Stadt Lehrte sieht vor im Jahr 2026 eine zusätzliche

gesicherte Radabstellanlage am Brückendamm errichten zu lassen, wodurch auf das steigende Interesse an gesicherten Radabstellanlagen reagiert wird. Im Bereich der Schulen liegen Radabstellplätze jeweils auf dem Gelände vor (Grundschule Hämelerwald: nicht überdachte Radabstellanlagen draußen; Oberschule Lehrte-Hämelerwald: Radabstellanlagen im Keller des Gebäudes).

Handlungsbedarf

Der Radverkehr in Hämelerwald wird im Großteil des Untersuchungsgebietes im Mischverkehr (Tempo-30-Zonen) auf der Straße geführt. Dabei sollte die Verkehrssicherheit und der Fahrkomfort weiterhin verbessert werden. Insbesondere entlang der Landesstraße, wo der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt wird, bestehen zahlreiche Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr (im Wartebereich von Haltestellen und LSA) sowie dem Autoverkehr (beim Überqueren von Zufahrtsstraßen). In Wohngebieten (Tempo-30-Zonen) werden durch beidseitiges Parken teilweise Sichtbeziehungen eingeschränkt. Zudem beeengt starker Bewuchs entlang der Landesstraße und in Wohngebieten teilweise die Geh- und Radwege.

Stärken & Chancen	Schwächen & Herausforderungen
+ (Gesicherte) Radabstellanlagen am Bahnhof + Gute Oberflächenqualität bei Führung im Mischverkehr (Tempo-30-Zone) + Erstellung eines Radverkehrskonzepts für die Stadt Lehrte erfolgt	- Eingeschränkte Sichtbeziehungen in Wohngebieten bei beidseitig ruhendem Verkehr - Mangelnde/abgetragene Markierung entlang der Landesstraße - Konflikte im Bereich von Aufstellflächen am Knotenpunkt Sternstraße/ Dessauer Straße - Konflikte mit Fußverkehr auf gemeinsam geführten Flächen entlang der Landesstraße

2.3 ÖPNV

Das vorliegende Nahmobilitätskonzept legt den Fokus auf den Fuß- und Radverkehr als Teil der aktiven Mobilität. Zur weiteren Förderung der Nahmobilität wird zudem Wert auf die Integration und Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsarten gelegt. Aus diesem Grund sind ausgewählte Schnittstellen mit dem ÖPNV betrachtet worden, um den Umweltverbund im Ganzen als Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrsplanung zu stärken. Der ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil der Multimodalität. So werden die Zu- und Abgänge zu den Bushaltestellen in der Regel zu Fuß oder mit dem Fahrrad gemacht. Der Fokus liegt daher auf der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit durch den Fuß- und Radverkehr.

Im Untersuchungsgebiet liegen zahlreiche Bushaltestellen. Diese sind insbesondere an der Landesstraße verortet sowie vereinzelt in den umliegenden Gebieten. Abbildung 22 veranschaulicht die Lage der Haltestellen, sowie die Erreichbarkeit zu Fuß innerhalb von fünf Gehminuten. Daraus geht hervor, dass ein Großteil von Hämelerwald durch das Haltestellennetz in fußläufiger Erreichbarkeit abgedeckt ist.

Abbildung 22: Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet und fußläufige Erreichbarkeit

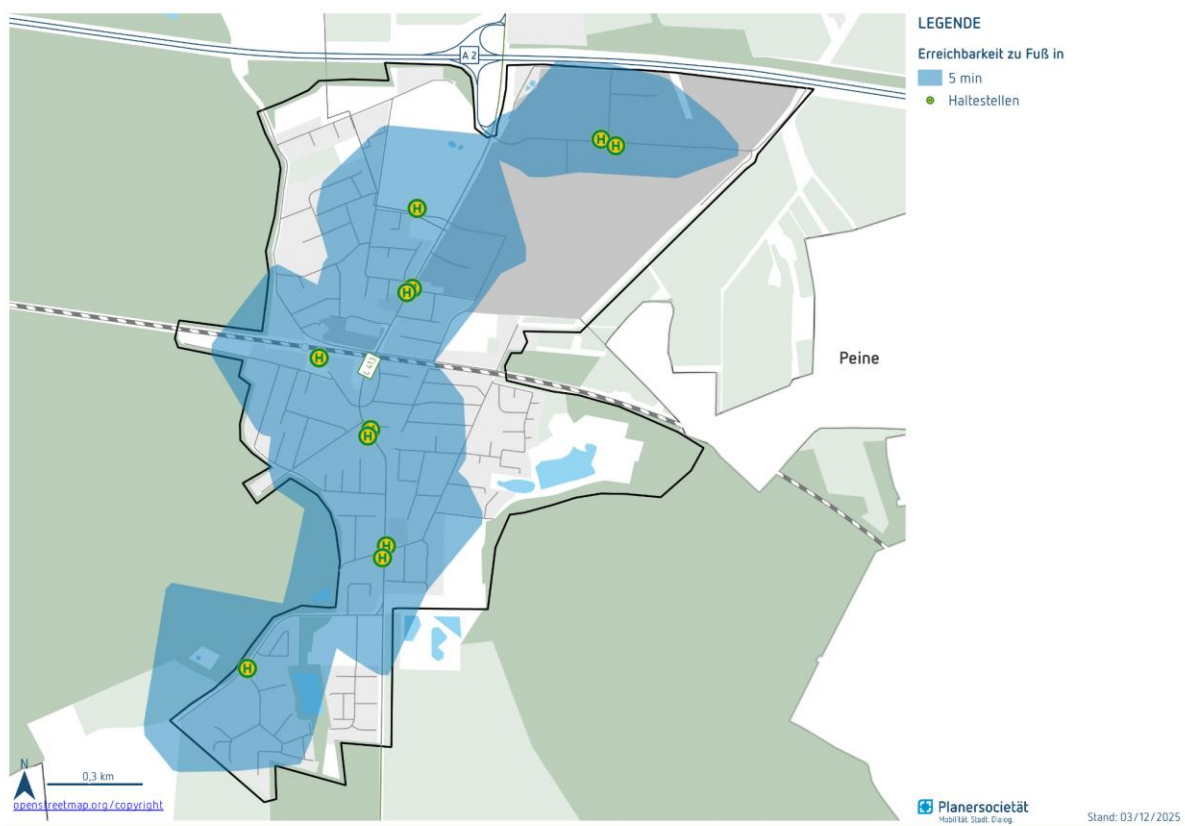


Tabelle 1 veranschaulicht die Taktung der Linien 948 und 949, die in Hämelerwald verkehren, beispielhaft an der Haltestelle Bahnhof wobei deutlich wird, dass keine Busverbindungen am Wochenende erfolgen. Für die Linie 949 bezieht sich die Taktung nur auf das Fahrangebot während der Schulzeit. In der Ferienzeit wird ein reduziertes Angebot zur Verfügung gestellt.

Tabelle 1: Beispielhafte Bedienung der Haltestelle Bahnhof Hämelerwald (Stand: Dezember 2025)

Haltestelle	Linie	Takt (Montag bis Freitag) während der Schulzeit	Wochenende und Feiertag
Bahnhof	948 (Hämelerwald – Hohenhameln)	5:40 Uhr, 6:40 Uhr, 8:20 Uhr, 16:20 – 18:20 Uhr stündlich	Keine Busverbindung
	948 (Hohenhameln – Hämelerwald)	5:37 – 7:37 Uhr stündlich, 12:37 Uhr, 17:15 Uhr, 18:15 Uhr	
	949 (Hämelerwald – Lehrte)	6:16 – 8:16 Uhr halbstündlich, 9:51 Uhr, 11:40 Uhr, 12:49 – 14:15 Uhr halbstündlich, 15:26 – 20:17 Uhr stündlich	
	949 (Lehrte – Hämelerwald)	6:28 Uhr, 7:37 – 9:07 Uhr halbstündlich, 10:07 – 14:02 Uhr stündlich, 15:09 – 16:48 Uhr halbstündlich, 17:42 – 21:41 ca. stündlich	

Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung nach ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Neben dem Linienverkehr ergänzt der On-Demand-Service „sprinti“, welcher per App gebucht werden kann, das Verkehrsangebot vor Ort. An virtuellen oder bestehenden Haltestellen im Untersuchungsgebiet kann eine Fahrt bis zu 7 Tage im Voraus gebucht werden. Besteht zur gewünschten Buchungsanfrage eine andere ÖPNV-Verbindung kann der Service nicht genutzt werden. Der Service kann mit einer ÜSTRA Fahrkarte (Erwachsene ab 3,60 €, Ermäßigte 1,40 €) oder dem Deutschlandticket genutzt werden und ist an Wochentagen ab 05:30 Uhr bis 01:00 Uhr bzw. freitags bis 04:00 Uhr des Folgetages; am Samstag und Sonntag jeweils ab 07:00 bzw. 08:00 Uhr bis 04:00 bzw. 01:00 Uhr des Folgetages verfügbar.

Die Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind größtenteils mit teilweise überdachten Sitzgelegenheiten ausgestattet. Zudem verfügen einige über Fahrradabstellanlagen und taktile Leitelemente (vgl. Abbildung 23).

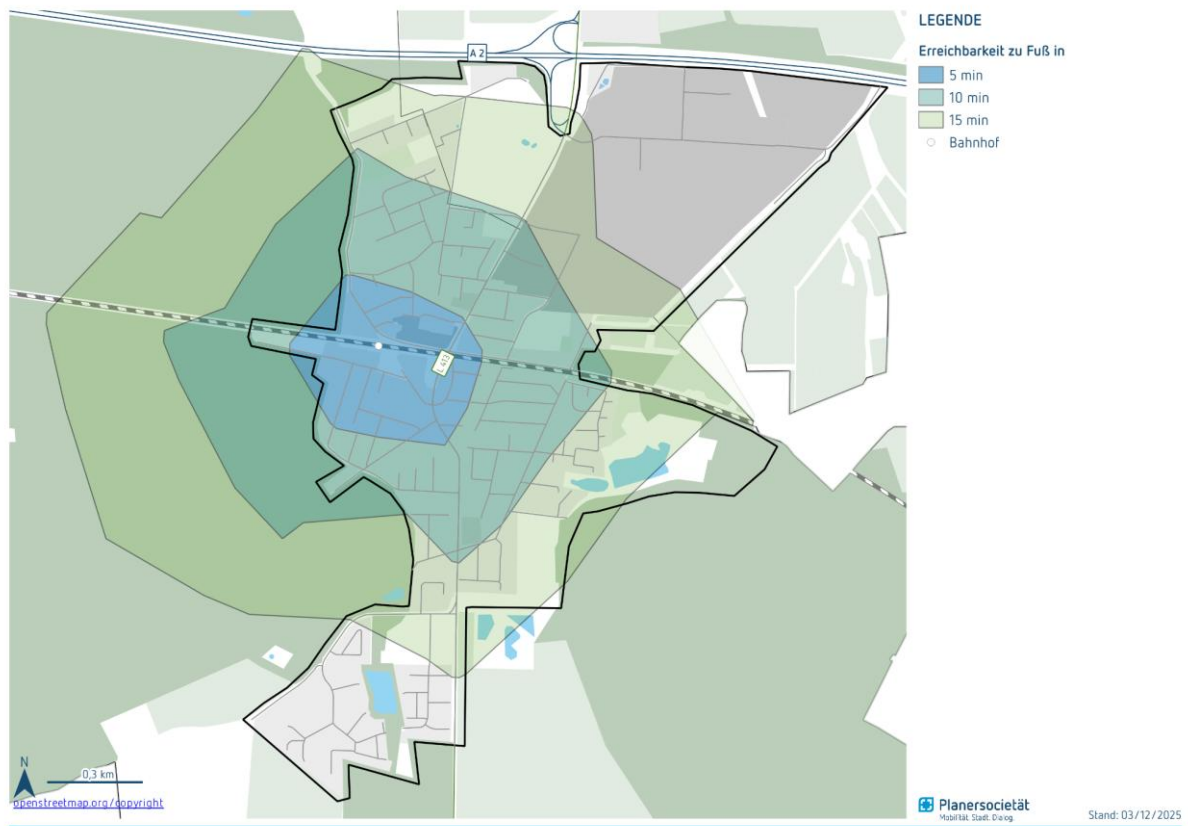
Abbildung 23: Haltestelle Hildesheimer Str. (links) und Hämelerwald Wohnpark mit taktilem Streifen, Witterungsschutz und Radabstellanlagen (rechts)



Aufgrund der geringen Taktung der Buslinien wird davon ausgegangen, dass die Entfernung bis zum Bahnhof in den meisten Fällen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Auto zurückgelegt wird. Abbildung 24 veranschaulicht die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofes und zeigt auf, dass mit Ausnahme von Hämelerwald-Süd, der Bahnhaltepunkt innerhalb von 15 Gehminuten erreicht werden kann. Um dieses Potenzial der Nahmobilität auszuschöpfen, sollten Wege dorthin sicher und attraktiv für den Fuß- und Radverkehr gestaltet sein. Am Bahnhof verkehren der Regionalexpress RE60 und RE70, welche Hämelerwald direkt an die Städte Hannover und Braunschweig anbinden. Zwischen 4:46 Uhr und

2:46 Uhr verkehren der Regionalexpress in den Nachtstunden stündlich und tagsüber im Halbstundentakt.

Abbildung 24: Erreichbarkeit des Bahnhofs in Gehminuten



Bahnhof

Der Bahnhof liegt im Zentrum des Untersuchungsgebietes und teilt durch die räumliche Trennwirkung der Schienen Hämelerwald auf (vgl. Abbildung 2). Als zentraler Anschluss in die umliegende Region Hannover verfügt der Bahnhof auf beiden Seiten über Bike+Ride- sowie Park+Ride-Anlagen, wobei ein gesicherter Fahrradkäfig bisher nur auf der Seite der Sternstraße vorhanden ist. Für 2026 visioniert die Stadt Lehrte den Bau eines weiteren Fahrradkäfigs auf der Seite des Brückendamm an (vgl. Abbildung 25).

Abbildung 25: Radabstellanlagen am Bahnhof Seite Brückendamm (links) und Fahrradkäfig Seite Sternstr. (rechts)



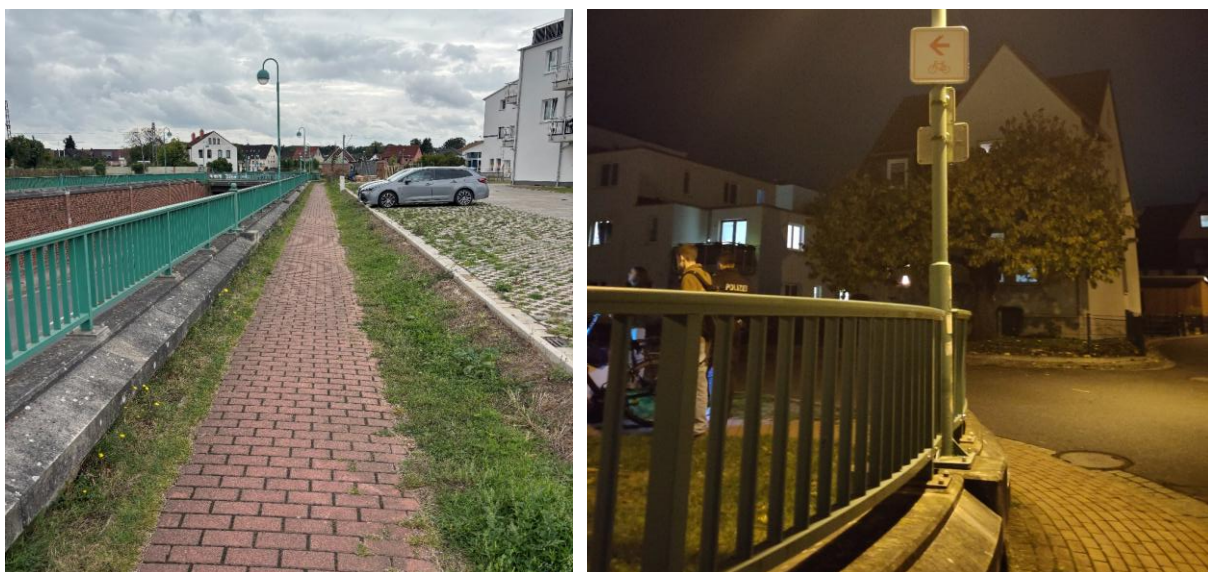
Die Unterführung des Bahnhofes ist mit Kunstwerken zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ausgestattet. Während der Begehung und im Austausch mit den Bürger*innen fällt auf, dass aufgrund der Baustruktur bereits am Nachmittag vor Einschalten der Beleuchtung schlecht ausgeleuchtete Bereiche entstehen. Zudem wird insbesondere auf die schlechte Einsehbarkeit von Fußgänger*innen, die die Treppen herunterkommen, hingewiesen, so dass es häufig zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr kommt.

Abbildung 26: Unterführung am Bahnhof (links) und Eingang zur Unterführung Seite Sternstraße (rechts)



Im Hinblick auf die Rad- und Fußwege zum Bahnhof wird der Radverkehr auf der Südseite (Sternstraße) auf der Straße im Mischverkehr (Tempo-30-Zone) und der Fußverkehr auf einem separaten Gehweg geführt. Nördlich des Bahnhofs gibt es keine klare Wegeverbindung zum Bahnhof. Zwischen Meisenwinkel und Brückendamm existiert parallel zur Landesstraße eine gepflasterte Wegeverbindungen deren Breite lediglich Fußverkehr zulässt. Gleichzeitig weist ein Radwegweiser darauf hin diese Wegverbindung zu nutzen. Eine eindeutige Beschilderung des Weges in Form von Verkehrszeichen liegt nicht vor. Im Austausch mit den Bürger*innen wird deutlich, dass diese Wegweisung verwirrend ist und Radfahrende häufig den Parkplatz der anliegenden Wohnanlagen queren (vgl. Abbildung 27). Zudem wurde auf den schlechten Zustand der Straße Brückendamm im weiteren Verlauf Richtung Ambosteler Weg hingewiesen.

Abbildung 27: Gehweg in der Nähe Meisenwinkel (links) und Radwegweisung (rechts)



Handlungsbedarf

Die Bushaltestellen in Hämelerwald sind größtenteils barrierefrei ausgebaut und verfügen über Sitzgelegenheiten. Bei Betrachtung der Taktzeiten sowie im Austausch mit Bürger*innen wird deutlich, dass insbesondere der Bahnhof und seine Anbindung nach Hannover sowie Braunschweig wichtig für die Einwohnenden sind. Dabei wird mehrfach auf die Notwendigkeit für mehr Radabstellplätze sowie eine konfliktfreie Lösung zur Begegnung in der Bahnhaltsunterführung hingewiesen (vgl. Abschnitt Fußverkehr). Das Bus- und Bahnangebot wird zudem durch das Rufbusangebot sprinti ergänzt, welches insbesondere Verbindungen in die anderen Ortsteile Lehrtes unterstützt.

Stärken & Chancen	Schwächen & Herausforderungen
+ Teilweise barrierefreie Haltestellen + Rufbusangebot sprinti	- Geringe Taktung der Linien - Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr in Unterführung am Bahnhof

2.4 Schulische Mobilität

Viele Eltern bringen täglich ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, wodurch zu Schulbeginn und -ende oft unübersichtliche und gefährliche Situationen vor den Schulen auftreten. Durch viele haltende Fahrzeuge werden beispielsweise die Sichtbeziehungen eingeschränkt und damit das Queren von Straßen für Kinder erschwert. Diese auch unter dem Begriff „Elterntaxi“ bekannte Problematik macht die Relevanz eines schulischen Mobilitätsmanagements deutlich. So ist der tägliche Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule für Kinder und Jugendliche wichtig, um möglichst früh zu lernen, sich im Straßenverkehr zu orientieren und sicher fortzubewegen. Ein schulisches Mobilitätsmanagement setzt genau daran an, indem es unter besonderen Sicherheitsaspekten die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördert.

In Hämelerwald befindet sich im Südosten die Grundschule Hämelerwald-Sievershausen und im Nordwesten die Oberschule Lehrte-Hämelerwald. Wie im Abschnitt Weitere Dokumente dargelegt, wurde für die Grundschule ein Schulwegplan angefertigt. Zudem wurde eine Elternhaltestelle in der empfohlenen Entfernung von 250 Metern zur Grundschule (ADAC, 2022) eingerichtet (vgl. Abbildung 28). Die Stadt Lehrte steht im kontinuierlichen Austausch mit der Grundschule und untersucht mit welchen Maßnahmen das Angebot der Elternhaltestelle attraktiver gestaltet und die Nutzung erhöht werden kann. Grundsätzlich ist mit einem gewissen Zeitraum zu rechnen bis Gewöhnungseffekte eintreten. Zur Entlastung der Straße Am Hainwald, welche durch Hol- und Bringverkehre am Morgen und Nachmittag stark belastet wird, wurden durch die Stadt Lehrte Senkrechtparkstände in Längsparkstände umgebaut. Durch den Umbau wurde die Anzahl der Stellplätze reduziert und die Sichtbeziehungen verbessert, da Längsparkstände weniger Platz zum Rangieren benötigen und eine bessere Einsicht auf die Straße ermöglichen.

Abbildung 28: Elternhaltestelle Falkenberger Str.



Insbesondere im Umfeld von Grundschulen ist hervorzuheben, dass Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren dürfen, weshalb ausreichend breite Gehwege vorhanden sein sollten. Die Falkenberger Straße in unmittelbarer Nähe zur Grundschule weist breite Gehwege auf (vgl. Abbildung 11). Gleichzeitig wurde in der Begehung darauf hingewiesen, dass der geradlinige Verlauf der Straße und die Breite des Straßenraums Autofahrende zu einer erhöhten Geschwindigkeit verleitet.

3 Handlungskonzept

Die Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis aus dem Zusammenspiel der partizipativen Veranstaltungen sowie der gutachterlichen Analyse des Ortsteils Hämelerwald. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während des Planungsspaziergangs und der Ideenwerkstatt sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden 14 Maßnahmenvorschläge in drei Handlungsfeldern (Fußverkehr (6), Radverkehr (5) und Kfz-Verkehr (3)) ermittelt (siehe Maßnahmenliste im Anhang). Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Gebiet des Ortsteils zutreffen. Zudem überschneiden sich einige Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern und sind daher ganzheitlich zu betrachten. Die Reihenfolge der Handlungsfelder und auch der Maßnahmen selbst stellt weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam.

Vier Maßnahmenvorschläge sind als Schlüsselmaßnahmen identifiziert und im Folgenden in Form von Steckbriefen aufbereitet. Die Steckbriefe beginnen mit einer Kurzbeschreibung der örtlichen Situation, um die Problematik zu erläutern. Innerhalb der Maßnahmensteckbriefe zeigt eine Auflistung von Bausteinen die Umsetzungsschritte für das organisatorische Vorgehen bzw. den inhaltlichen Ablauf der Umsetzung auf. Abschließend werden Skizzen zur Veranschaulichung der Maßnahme abgebildet und wo sinnvoll weitere Einsatzorte genannt.

Hinsichtlich des Umsetzungshorizonts wird eine zeitliche Differenzierung festgelegt. Die Umsetzungshorizonte stellen eine Richtschnur für das weitere Handeln dar. Bei entsprechenden Möglichkeiten durch Fördermittel oder Bereitschaft anderer Akteur*innen können Maßnahmen auch vorgezogen werden. Es wird unterschieden in:

- kurzfristig: bis 2027
- mittelfristig: bis 2029
- langfristig: länger als 2029
- Daueraufgabe

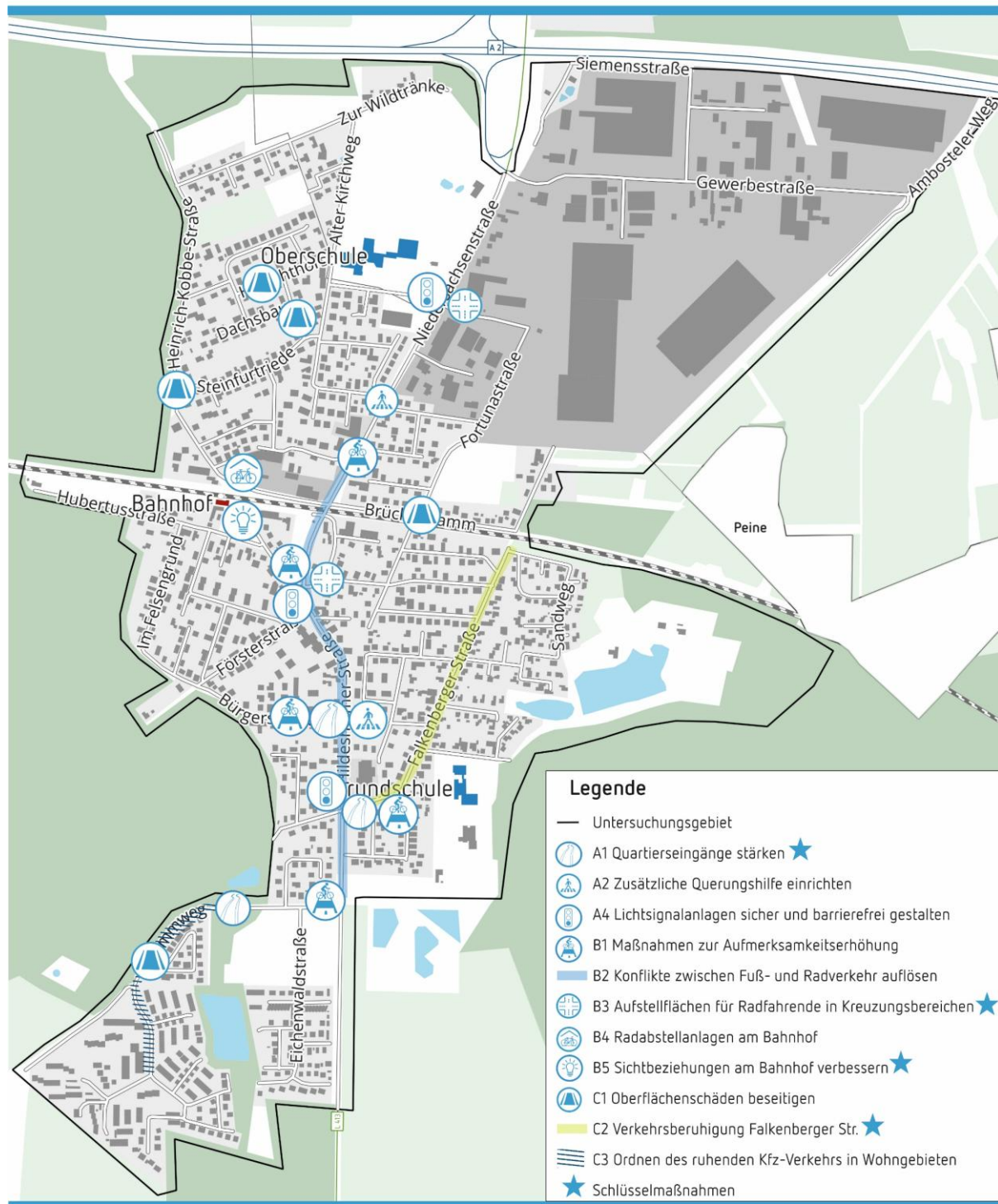
In der nachfolgenden Liste werden je Maßnahme auch der Kostenaufwand berücksichtigt, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass es sich um eine grobe Kostenschätzung und Einordnung in folgende Kostenklassen handelt:

- niedrig: < 25.000 Euro
- mittel: 25.000 – 75.000 Euro
- hoch: > 75.000 Euro

Zudem wurden die Maßnahmen priorisiert in der Einteilung mittel – hoch – sehr hoch. Die Benennung der beteiligten Akteur*innen und damit auch die personellen Zuständigkeiten verdeutlichen, dass an der Verbesserung der Nahmobilität in Hämelerwald neben der Stadtverwaltung weitere Akteur*innen beteiligt bzw. zu beteiligen sind. Wesentliches Kriterium für die Umsetzbarkeit sind dabei die finanziellen und personellen Ressourcen sowohl bei der Stadt als auch bei den weiteren Beteiligten.

Über die Schlüsselmaßnahmen hinaus folgt eine Maßnahmenliste im Anhang, die alle weiteren Maßnahmenvorschläge vereinfacht und übersichtlich darstellt. Die folgende Abbildung 29 visualisiert alle Verortungen.

Abbildung 29: Maßnahmenkarte Lehrte-Hämelerwald



3.1 Handlungsfeld Fußverkehr

Das Handlungsfeld zum Thema Fußverkehr beinhaltet sechs Maßnahmen. Die Schlüsselmaßnahme A1 „Quartierseingänge stärken“ wird im folgenden Maßnahmensteckbrief detailliert erklärt. Die Stärkung von Quartierseingängen soll die Verkehrssicherheit erhöhen und den Gehkomfort an Quartierseingängen verbessern.

Ein weiterer Aspekt der Fußverkehrsförderung sind Querungshilfen, die in Maßnahme A2 „Zusätzliche Querungshilfen einrichten“ behandelt werden. Dabei geht es um den Ausbau gesicherter Querungsanlagen entlang der Landesstraße (Niedersachsenstraße/ Hildesheimer Straße). Es wird benannt, an welchen Stellen in Hämelerwald der Einsatz weiterer Querungshilfen in Form von einer Dunkel-Dunkel-LSA zu prüfen ist. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite wird von der Errichtung von Mittelseln abgeraten. Bei Maßnahmen, die die Landesstraßen (Niedersachsenstraße und Hildesheimer Straße) betreffen, ist darauf hinzuweisen, dass die Straßenbaulast bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) liegt und die Stadt Lehrte somit über eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten verfügt. Darüber hinaus umfasst die Maßnahme zusätzliche Querungsanlagen innerhalb von Wohngebieten zur Verbesserung von Sichtbeziehungen und zum sicheren Queren bei einem hohen Fußverkehrsaufkommen.

Maßnahme A3 „Barrierefreiheit fördern“ sieht die systematische Unterstützung der Barrierefreiheit im gesamten Gebiet des Ortskerns von Hämelerwald vor. Insbesondere beim Aus- und Umbau von Straßenabschnitten, Seitenräumen und Querungsanlagen sollen geltende Richtlinien und Vorgaben umgesetzt werden. Ein wichtiger Aspekt von barrierefreien Wegeverbindungen sind barrierefreie Lichtsignalanlagen, die in der Maßnahme A4 „Lichtsignalanlagen sicher und barrierefrei gestalten“ hervorgehoben werden. Dabei steht die Optimierung bestehender Lichtsignalanlagen im Vordergrund. Gleichzeitig sollten beim Aus- und Umbau von gesicherten Querungsanlagen die Richtlinien und Empfehlungen zur Barrierefreiheit stets beachtet werden.

Neben barrierefreien Querungsmöglichkeiten und der Stärkung von Quartierseingängen stellen uneingeschränkte Sichtbeziehungen einen wichtigen Faktor für die sichere Nutzung der Fußverkehrsinfrastruktur dar: Mit der Maßnahme A5 „Sichtbeziehungen stärken“ soll deshalb der Verschmälerung von beengten Gehwegen durch Bewuchs entgegengewirkt werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist eine ausreichende Beleuchtung, die ebenfalls in dieser Maßnahme mit konkreten Verortungen betrachtet wird.

In Hinblick auf die Sicherheit von Schüler*innen auf dem Weg zur und von der Schule greift die Maßnahme A6 „Schulisches Mobilitätsmanagement fördern“ unterschiedliche Ansätze auf. Über Maßnahmen und Aktionen zum Thema Schulwegmobilität soll darauf hingewirkt werden, dass Kinder und Jugendliche bereits früh mit dem Thema Mobilität in Berührung kommen und ein Bewusstsein für eine selbstständige nachhaltige Mobilität entwickeln. Gemeinsam in Rücksprache mit Schüler*innen, Verantwortlichen der Schulen, den Eltern und Anwohnenden gilt es individuelle Lösungen für das jeweilige Umfeld finden.

Der folgende Maßnahmensteckbrief greift Maßnahme A1 „Stärkung von Quartierseingängen“ auf. Alle weiteren Maßnahmen werden im Anhang auf der Maßnahmenliste Fußverkehr kurz beleuchtet.

A1

Quartierseingänge stärken



Umsetzungshorizont



Kostenaufwand*



Priorisierung

**Kurzbeschreibung**

Quartierseingänge verbinden das Wohnumfeld mit dem übergeordneten Verkehrsnetz. Da hier unterschiedliche Verkehrsarten aufeinandertreffen, ist eine sorgfältige Gestaltung unerlässlich, um Konflikte zu vermeiden und die Verkehrssicherheit, insbesondere für Gehende und Radfahrende nachhaltig zu verbessern. Um den Gehkomfort in diesem Bereich zu erhöhen, kann eine funktionale Umgestaltung (z. B. Aufpflasterung, Einengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung, Nutzung sog. „Berliner Kissen“) zum Sichtbarmachen und barrierefreien Ausbau beitragen. Dadurch wird dem Kfz-Verkehr die Präsenz des Fuß- und Radverkehrs verdeutlicht, die Verkehrssicherheit an den Quartierseingängen gesteigert und das Queren erleichtert. Weitere Maßnahmenansätze in weniger befahrenen Nebenstraßen umfassen die Einführung von verkehrsberuhigten Bereichen.

Bausteine

- Identifizierung der Quartierseingänge mit Bedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Prüfung der vorhandenen Straßenraumbreite
- Berücksichtigung von Potenzialen zur Bewegungsqualität und Gestaltung
- Festlegung der geeigneten Umgestaltung (z. B. Gehwegüberfahrt, Aufpflasterung, Piktogramm)
- Bauliche Umsetzung der Maßnahme

Verortung

- Falkenberger Str.: In Zusammenhang mit Maßnahme „B1 Maßnahmen zur Aufmerksamkeitserhöhung“ und „C2 Verkehrsberuhigung der Falkenberger Str.“ bietet sich der Quartierseingang am Knotenpunkt Hildesheimer Str./Falkenberger Str. zum Errichten einer Gehwegüberfahrt oder einer Aufpflasterung (z. B. in Form eines Berliner Kissens) an, um die Geschwindigkeit einfahrender Fahrzeuge entsprechend der geltenden Geschwindigkeit von Tempo 30 zu sichern und auf das Wohnumfeld aufmerksam zu machen (vgl. Empfehlungen für Fußverkehrsanlage (ERA), 2002: S. 25). Zudem wird neben dem bereits existierenden Piktogramm („30“) auf der Fahrbahn ein weiterer Hinweis auf die naheliegende Grundschule und Elternhaltestelle, welche sich direkt nach dem Quartierseingang befindet, empfohlen. Dafür geeignet ist das Piktogramm „Kinder“ (Verkehrszeichen 136), womit Straßen gekennzeichnet werden, die in der Nähe von Schulen und Kindergärten verlaufen, bei denen die Gefahr besteht, dass Kinder unvermittelt auf die Straße laufen.
- Bürgerstr.: Beim Übergang von der Hildesheimer Str. in das Wohnumfeld der Bürgerstr. wird das Errichten einer Gehwegüberfahrt mit taktilen Elementen zur Seitenraumabgrenzung empfohlen (s. Abbildung 30). Dadurch wird der Vorrang des Fußverkehrs beim Einbiegen in die Bürgerstraße und die Einfahrt in das Quartier hervorgehoben. In Zusammenhang mit Maßnahme „B1 Maßnahmen zur Aufmerksamkeitserhöhung“ sorgt eine Gehwegüberfahrt für erhöhte Aufmerksamkeit und verbessert die Verkehrssicherheit.
- Dammweg (Hämelerwald Süd): Im Abschnitt des Dammwegs zwischen Hildesheimer Str. und Forellenweg gilt Tempo 50. Beim Übergang in das Wohngebiet (Tempo 30 Zone) an der Kreuzung

Dammweg/Forellenweg kann eine Aufpflasterung (z. B. Berliner Kissen) dazu beitragen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Aufgrund der teilweise eingeschränkten Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge ist eine erhöhte Aufmerksamkeit geboten.

Beteiligte Akteure

- Stadt Lehrte
- NLStBV

*Der geschätzte Kostenaufwand bezieht sich auf die bauliche Umsetzung je Quartierseingang. Je nach baulicher Maßnahme können die Kosten variieren.

Maßnahmenbezug

- A3 Barrierefreiheit fördern
- B1 Maßnahmen zur Aufmerksamkeitserhöhung
- C3 Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten

Abbildung 30: Visualisierung Gehwegüberfahrt in der Bürgerstr. mit taktilem Streifen als Begrenzung



3.2 Handlungsfeld Radverkehr

Neben den im vorherigen Handlungsfeld skizzierten Maßnahmen enthält das Nahmobilitätskonzept fünf weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, die Gegenstand dieses Handlungsfeldes sind. Um das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in Hämelerwald zu fördern, sind entsprechende attraktive und sichere Radwegeverbindungen eine Grundvoraussetzung. Mit der Maßnahme B1 „Maßnahmen zur Aufmerksamkeitserhöhung“ können in Verbindung mit Maßnahme A1 „Quartierseingänge stärken“ verschiedene Ansätze dazu beitragen, die Überschreitung von Geschwindigkeiten sowie das Missachten von Vorfahrtsregeln zu reduzieren. Insbesondere im Bereich von Einmündungen entlang der Landesstraße sowie an Kreuzungen in Wohngebieten können Piktogramme und Aufpflasterungen die Verkehrssicherheit verbessern.

Im Hinblick auf Herausforderungen der Führung des Fuß- und Radverkehrs entlang der Landesstraße empfiehlt Maßnahme B2 „Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auflösen“ mehrere Maßnahmen. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite entlang der Landesstraße ist die Errichtung einer Radverkehrsanlage nicht umsetzbar. Daher wird empfohlen auf der Fahrbahn Piktogrammketten zu markieren, um ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu steigern (siehe Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (2025)). Gleichzeitig soll entlang der Landesstraße die Beschilderung der gemeinsamen Geh- und Radwege sowie des kurzen getrennten Geh- und Radwegs (vgl. Abbildung 18) aufgehoben werden (Schaffung eines sog. Angebotsradwegs). Lediglich in Abschnitten, wo keine unterschiedliche Pflasterung erkennbar ist, soll ein Gehweg (Radverkehr frei) ausgewiesen werden. Die Landesstraße wird im Radverkehrsnetz als Hauptroute identifiziert und stellt eine wichtige Verbindungsachse für den Radverkehr dar. Angesichts der engen Straßenraumbreite und dem hohen Schwerlastaufkommen ermöglicht das Entfernen der Beschilderung im Seitenraum und das Markieren von Piktogrammen auf der Fahrbahn den Radfahrenden die Wahlfreiheit zwischen der Nutzung der Fahrbahn und des Seitenraums.

Vor diesem Hintergrund beleuchtet die Schlüsselmaßnahme B3 „Aufstellflächen für Radfahrende in Kreuzungsbereichen“ wie die Markierung von aufgeweiteten Radaufstellflächen weiter dazu beitragen kann, eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn sicherzustellen.

Ergänzend zu den zuvor genannten infrastrukturellen Verbesserungen sollen auch die Serviceangebote in Form von Radabstellanlagen ausgebaut werden. Ein Baustein ist dazu die Maßnahmen B4 „Radabstellanlagen am Bahnhof einrichten“, die den Bau eines gesicherten Fahrradkäfts am Bahnhof (Nordseite Brückendamm) vorsieht. Zu weiteren möglichen Ausstattungselementen werden in der Maßnahmenliste Vorschläge genannt. In unmittelbarer Nähe zur Radabstellanlage zielt Schlüsselmaßnahme B5 „Sichtbeziehungen in Bahnstufunterführung verbessern“ darauf ab die Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu reduzieren und die Beleuchtung zu verbessern.

Neben den im Nahmobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen gilt es die Maßnahmenempfehlungen aus dem momentan entstehenden Radverkehrskonzept für die Stadt Lehrte zu berücksichtigen. Entlang des konzipierten Netzes gilt es auch auf eine entsprechende Knotenpunktgestaltung und Instandhaltung der Radwege in Hämelerwald zu achten.

Die folgenden Maßnahmensteckbriefe greifen die Maßnahmen B3 „Aufstellflächen für Radfahrende in Kreuzungsbereichen“ und B5 „Sichtbeziehungen in Bahnstufunterführung verbessern“ auf. Alle weiteren Maßnahmen werden im Anhang auf der Maßnahmenliste Radverkehr kurz beleuchtet.

B3

Aufstellflächen für Radfahrende in Kreuzungsbereichen



Umsetzungshorizont



Kostenaufwand*



Priorisierung



Kurzbeschreibung

Aufgeweitete Aufstellflächen für den Radverkehr (ARAS) in Kreuzungsbereichen (untergeordneter Knotenpunktarm) erleichtern Radfahrenden die sichere Querung und das Linksabbiegen an Knotenpunkten durch eine erhöhte Sichtbarkeit. Die Aufstellflächen werden dabei als vorgezogenen Haltelinie über die gesamte Breite des Fahrstreifens markiert. Das Einfärben des Haltebereichs erhöht die Sichtbarkeit zusätzlich. Bei baulich getrennten Radwegen im Seitenraum wird der Radweg vor der Knotenpunktzufahrt als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf die Fahrbahn geführt. Wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, wird dieser auch über eine markierte Radverkehrsführung (Schutzstreifen) auf die Aufstellfläche geführt. Entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind die vorgezogenen Haltelinien 3,0 m bis 5,0 m vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs anzubringen.

Bausteine

- Identifizierung von Kreuzungen mit Bedarf für mehr Sichtbarkeit des Radverkehrs
- Ermitteln der Verkehrsbelastung (insbesondere durch Schwerverkehr) und Radverkehrsaufkommen
- Prüfung der vorhandenen Radverkehrsführung und -infrastruktur (inkl. Breiten) sowie der Zufahrtssituation auf die Aufstellfläche
- Festlegung und ggf. Anpassung der Zufahrtssituation (Schutzstreifen oder Führung von Seitenraum auf Fahrbahn) unter Gesamtbetrachtung des Knotenpunktes
- Festlegung des Abstands der Haltelinie zur Haltelinie des Kfz-Verkehrs, Anpassung LSA-Signalprogramm durch Veränderung der Räumzeiten (Abstimmung mit NLStBV erforderlich)
- Markierung und Einfärbung der aufgeweiteten Radaufstellstreifen inkl. des Vorbeifahrstreifens

Verortung

- Knotenpunkt Dessauer Str./Hildesheimer Str.: In der Dessauer Straße (Tempo 30) wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In der Knotenpunktzufahrt wird aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse die Einrichtung eines Schutzstreifens empfohlen, um das Vorbeifahren an haltenden Kfz auf den ARAS zu ermöglichen (s. Abbildung 31).
- Knotenpunkt Fortunastr./Niedersachsenstr.: Auf der Fortunastraße gilt Tempo 50. Die Straße ist durch ihre Lage im Gewerbegebiet durch einen hohen Schwerlastverkehr gekennzeichnet. In dem Gebiet befinden sich viele Arbeitsplätze. Separate Radverkehrsanlagen sind derzeit nicht vorhanden. Die Breite der Fahrstreifen (mit extra Linksabbieger) entsprechen den Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (s. Abbildung 32). Im nördlichen Bereich befinden sich Flächenkapazitäten (Grünstreifen) bei denen zunächst die Verfügbarkeit / Eigentumsverhältnisse

zu prüfen sind. Nach Ermitteln der tatsächlichen Verkehrsbelastung (insbesondere Schwerverkehrsaufkommen) soll unter Berücksichtigung des gesamten Knotenpunkts und der Fortunastraße eine geeignete Radverkehrsführung abgeleitet werden. Die folgenden Varianten liefern mögliche Ansatzpunkte.

Variante 1: Bei ausreichend vorhandenen Flächenkapazitäten wird aufgrund des vorhandenen Schwerlastverkehrs empfohlen einen baulichen Radweg herzurichten (s. Abbildung 33). Um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu vermeiden, sollte eine getrennte Führung angestrebt werden, insbesondere um eine klare Führung auf den ARAS im Knotenpunktbereich sicherzustellen. Bei vorhandener Flächenkapazität sollte der Gehweg in diesem Zuge auf 2,50 m verbreitert werden. Im Knotenpunktbereich wird der Radweg auf den ARAS geleitet. Eine Querung der Niedersachsenstraße im Seitenraum bleibt weiterhin möglich. Sollte aufgrund der Verkehrsbelastung ein ARAS ausscheiden, ist die Führung über den Knotenpunkt über eine Radverkehrsfurt zu prüfen.

Variante 2: Sollten im Norden keine Flächen zur Verfügung stehen, kann die Wegnahme des Linksabbiegers geprüft werden. Dies geht jedoch mit einer Leistungsfähigkeitsprüfung des Knotenpunktes einher. Die Markierung eines Radfahrstreifens (Regelbreite 2,00 m zzgl. Markierung) wäre ohne bauliche Eingriffe möglich. Größere Breiten oder ein breiterer Sicherheitsraum wären durch Platzverhältnisse dann möglich. Eine direkte Führung über den Radfahrstreifen auf den ARAS wäre gegeben.

Variante 3: Sollten nur geringfügig Erweiterungsflächen im Norden zur Verfügung stehen kann die Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs geprüft werden der min. eine Breite von 2,5 m aufweisen sollte. Weist die Spitzenstunde mehr als 70 Radfahrende und Gehende auf, sollte eine gemeinsame Führung vermieden werden.

Sofern aufgrund der Ergebnisse der Verkehrsbelastung und der Verfügbarkeit der Verkehrsflächen diese Variantenansätze nicht realisiert werden können, ist eine weitere Variantenuntersuchung mit Alternativen in Betracht zu ziehen.

Beteiligte Akteure

- Stadt Lehrte
- NLStBV

*Der geschätzte Kostenaufwand bezieht sich nur auf die Herstellung der ARAS.

Maßnahmenbezug

- A1 Quartierseingänge stärken
- B1 Maßnahmen zur Aufmerksamkeitserhöhung

Abbildung 31: Visualisierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens in der Dessauer Straße



Abbildung 32: Querschnitt Fortunastraße im Bestand

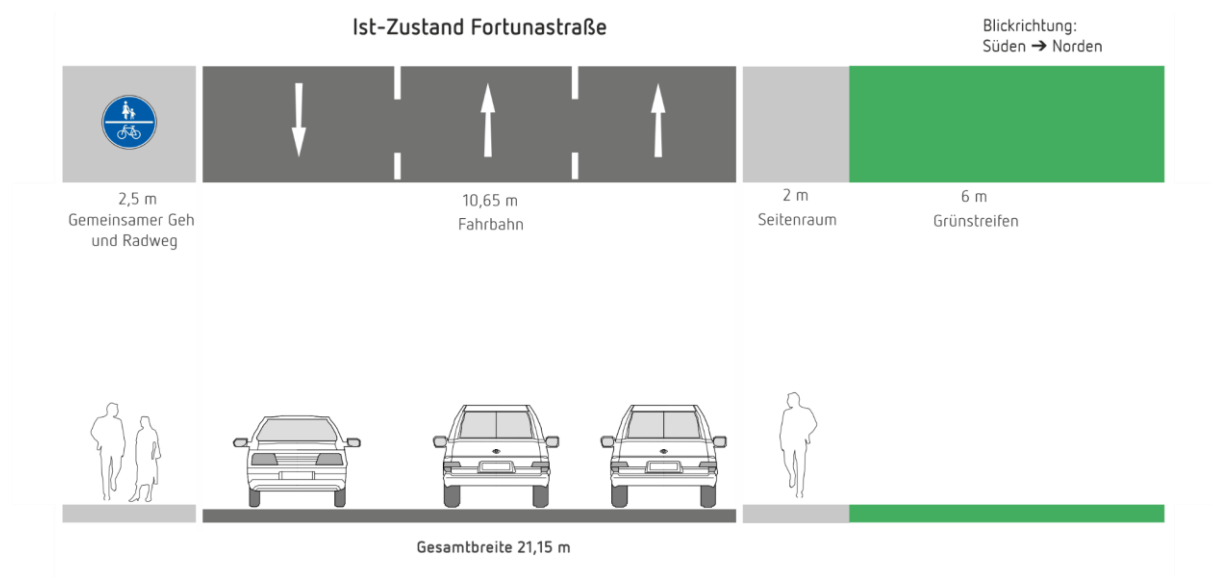
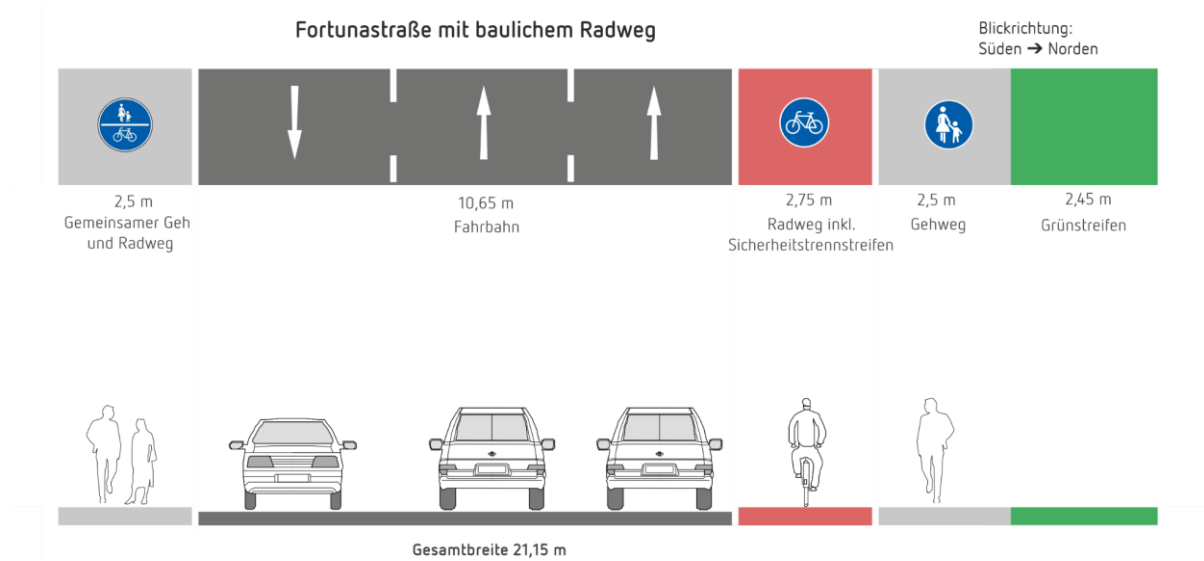


Abbildung 33: Querschnitt Fortunastraße mit baulichem Radweg



B5

Sichtbeziehungen in Bahnhofsunterführung verbessern



Umsetzungshorizont



Kostenaufwand*



Priorisierung



Kurzbeschreibung

Aufgrund der räumlichen Trennwirkung der Schienen ist die Unterführung am Bahnhof Hämelerwald für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung. Als Alternative steht lediglich die Unterführung entlang der Niedersachsenstraße zur Verfügung. Daher kommt es rund um den Bahnhof und in der Unterführung zu einem erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen. Dabei ist der Weg zur Unterführung als gemeinsamer Geh- und Radweg (s. Abbildung 26) ausgewiesen. Durch eingeschränkte Sichtbeziehungen im Tunnel kommt es insbesondere im Bereich der Treppenaufstiege zu den Bahnsteigen zu Konflikt- und Gefahrensituationen. Zudem wirken sich schlecht ausgeleuchtete Ecken im Tunnel auf das subjektive Sicherheitsempfinden aus.

Hinweis: Das Bauwerk der Bahnhofsunterführung liegt im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO. Umgestaltungen am Bauwerk können nur in Absprache mit der DB InfraGO stattfinden. Die Oberflächengestaltung und verkehrsrechtliche Anordnung liegen in der Zuständigkeit der Stadt Lehrte.

Bausteine

- Markieren von Piktogrammen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Appel an Rücksichtnahme durch die Stadtverwaltung
- Änderung des Verkehrszeichens „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ zu „Gehweg (Radverkehr frei)“ aufgrund geringer Breite und hohem Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr (s. Abbildung 34).
- Markierung von „Buchten“ zum Freihalten im Bereich der Treppenaufgänge, um den Radverkehr zu lenken und insbesondere diese Bereiche von Radverkehr freizuhalten
- Erstellung und Umsetzung eines Beleuchtungskonzepts (s. Abbildung 34): Beispiele für Beleuchtungskonzepte in Bahnhofsumfeldern und Unterführungen setzen unter anderem auf indirekte Lichtquellen durch Leuchtleisten im Boden (Bahnhof Holzwickede, Nordrhein-Westfalen), farbige LED-Panels als Wandbeleuchtung in der Unterführung (Bahnhof Miltenberg, Bayern) oder adaptive Beleuchtung mit Sensorik mit erhöhtem Lichtniveau bei sich nähernden Personen.
- Abstimmung mit DB InfraGO über ggf. erforderlich (bauliche) Aspekte des Beleuchtungskonzepts

Beteiligte Akteure

- Stadt Lehrte
- DB InfraGO

*Der geschätzte Kostenaufwand bezieht sich nur auf die Markierungsarbeiten. Die Kosten zur Erstellung und Umsetzung des Beleuchtungskonzepts variieren je nach Ausarbeitung.

Maßnahmenbezug

keine

Abbildung 34: Visualisierung des Eingangs zur Bahnstufunterführung mit Leuchtleisten im Boden, Piktogramm und geändertem Verkehrszeichen



3.3 Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Weitere drei Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr ergänzen das Nahmobilitätskonzept. Dabei empfiehlt Maßnahme C1 „Oberflächenschäden beseitigen“ die Ausbesserung von Oberflächenmängeln, welche gleichzeitig Radfahrenden und Fußgänger*innen insbesondere in Straßen ohne Gehweg zugutekommt. Des Weiteren sieht die Schlüsselmaßnahme C2 „Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Falkenberger Straße“ vor. Die konkreten Inhalte dieser Maßnahme werden im Maßnahmensteckbrief dargelegt.

Der ruhende Kfz-Verkehr prägt mit seinem hohen Flächenbedarf das Ortsbild von Hämelerwald. Gleichzeitig schränkte der ruhende Kfz-Verkehr die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden ein und begünstigt Gefahrensituation. Deshalb zielt Maßnahme C3 „Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten“ darauf ab, die Verkehrssicherheit durch die Neuordnung einzelner Parkflächen zu verbessern. Darüber hinaus soll eine Untersuchung den tatsächlichen Parkdruck abschätzen.

C2 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Falkenberger Str. 		
Umsetzungshorizont	Kostenaufwand*	Priorisierung
		
Kurzbeschreibung Die Falkenberger Straße weist eine erschließende Funktion auf, da sie das Wohngebiet östlich der Hildesheimer Straße und südlich der Bahnschienen an die Landesstraße anbindet. Zudem dient sie als Wegeverbindung zur Grundschule, dem Jugendzentrum und dem Kindergarten Hämelerwald. In Hinblick auf die Grundschule wurde im südlichen Bereich der Falkenberger Straße nach der Kreuzung mit Hildesheimer Straße eine Elternhaltestelle errichtet. Die Falkenberger Straße ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Der geradlinige Verlauf verleitet insbesondere Autofahrende zum Überschreiten der geltenden Geschwindigkeits- und Vorfahrtsregeln (Rechts-Vor-Links-Regelung). Durch die Lage im Wohngebiet und die zahlreichen Nutzungsansprüche in Verbindung mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen wird deutlich, dass Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit notwendig sind. Da die Falkenberger Straße kaum durch ruhenden Kfz-Verkehr gekennzeichnet ist, würde durch die vorgeschlagenen Maßnahmenansätze wenige bis keine Stellplätze wegfallen. Die folgenden Bausteine beziehen sich auf drei mögliche Varianten zur Verkehrsberuhigung der Falkenberger Straße. Grundlegend sind stets Anfahrtswege für Anliegende sowie die Rettungswege in umliegenden Wohnstraßen zu berücksichtigen.		
Variante 1: Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnverschwenkung - Verschwenkung der Fahrbahn der Falkenberger Straße im geradlinigen Abschnitt durch bauliche Maßnahmen (z. B. vorgezogene Gehwegnasen, Verschwenkungsinseln, Bauminselfen) oder mobile Elemente (z. B. Pflanzenkübel, Betonringe) wie sie in Abbildung 35 veranschaulicht wird. - Im Bereich von Kreuzungen mit weiteren Wohnstraßen Aufpflasterung zur Reduzierung der Geschwindigkeit und Markierungen zur Verdeutlichung der Vorfahrtsregel Rechts-Vor-Links (sog.		

Haifischzähne Verkehrszeichen 342).

- In der Falkenberger Straße sowie umliegenden Wohnstraßen gilt weiterhin die Tempo 30 Zone.

Variante 2: Ausbau zur Fahrradstraße und Verkehrsberuhigung angrenzender Wohnstraßen

- Aufgrund ihrer parallelen Führung zur Hildesheimer Straße kann die Falkenberger Straße als Fahrradstraße umgebaut werden. Die Falkenberger Straße weist mit ihrer Fahrbahnbreite sowie den Kfz-Verkehrsstärken die notwendigen Voraussetzungen zur Umgestaltung in eine Fahrradstraße vor. Die konkreten Voraussetzungen und Handlungsschritte werden im Steckbrief „A9 Fahrradstraßen“ des Maßnahmenkatalogs zur Förderung des kommunalen Radverkehrs der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) detailliert dargestellt. Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Knotenpunkten mit anderen Erschließungsstraßen ist möglich. Aufgrund des geradlinigen Verlaufs der Falkenberger Straße sollte jedoch, im Falle einer Bevorrechtigung, durch eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung (z. B. Fahrbahnverschwenkung mit Bauminseeln) eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs erzielt werden.
- In Zusammenhang mit Maßnahme B2 „Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auflösen“ könnte durch die Umgestaltung der Falkenberger Straße als Fahrradstraße eine alternative Route zur Hildesheimer Straße entstehen. Für eine verbesserte Führung Richtung Norden wird die Errichtung einer Bahnquerung (Falkenberger Str./Sandweg) zum Brückendamm empfohlen. Im weiteren Verlauf müsste die Wegeverbindung über den Ambosteler Weg bis zur Vöhrumer Straße ausgebaut werden.
- Bauliche Umsetzung der Fahrradstraße mit entsprechenden Markierungen und Verkehrszeichen.
- In der Falkenberger Straße gilt weiterhin eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Als zusätzliche Maßnahme ist eine Verkehrsberuhigung der angrenzenden Wohnstraße im Sinne eines verkehrsberuhigten Bereichs (Verkehrszeichen 325, Vorrang des Fußverkehrs und Fahren in Schrittgeschwindigkeit) möglich. Dafür ist das entsprechende Ändern der Verkehrszeichen in den jeweiligen Abschnitten sowie der niveaugleiche Ausbau der gesamten Straßenbreite und das Festlegen sowie Markieren von Parkplätzen notwendig.

Variante 3: Ausweisung der Falkenberger Straße als verkehrsberuhigter Bereich

- Für die Ausgestaltung der Falkenberger Straße als verkehrsberuhigter Bereich müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:
 1. Geringes Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs
 2. Hohes Fußverkehrsaufkommen, sodass Aufenthaltsfunktion überwiegt
 3. Niveaugleicher Ausbau in der gesamten Straßenbreite (Entfernung Gehwege)
- Bei der baulichen Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereichs können, insbesondere am Ein- und Ausgang des Bereichs, Elemente der Verkehrsberuhigung zum Einsatz kommen (z. B. Aufpflasterung, Blumenkübel, Kölner Teller).
- In einem verkehrsberuhigten Bereich (Verkehrszeichen 325) gilt für den Kfz- sowie Radverkehr Schrittgeschwindigkeit. Im Zusammenhang mit dem niveaugleichen Ausbau des Straßenraums dürfen Fahrzeuge nur in markierten Flächen geparkt werden.

Hinweis: In Hinblick auf eine mögliche weitere Entwicklung der Falkenberger Straße zu einem Shared Space gilt es insbesondere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung zu beachten. Grundlegend setzt das

Konzept „Shared Space“ auf eine Verkehrsraumgestaltung zur Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden und dient der Verkehrsberuhigung. Im Sinne der Barrierefreiheit müssen unter anderem geschützte Gehbereiche (z. B. Begrenzung durch Blumenkübel) und gesicherte Quermöglichkeiten vorhanden sein. Weitere Hinweise und Erfahrungswerte sind zu berücksichtigen.

Beteiligte Akteure

- Stadt Lehrte

*Der geschätzte Kostenaufwand ist von der gewählten Variante abhängig.

Maßnahmenbezug

- A1 Quartierseingänge stärken
- A6 Schulisches Mobilitätsmanagement fördern
- B1 Maßnahmen zur Aufmerksamkeitserhöhung
- B2 Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auflösen

Abbildung 35: Visualisierung einer Fahrbahnverschwenkung durch Bauminself (Variante 1)



4 Förderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover

Nahmobilitätsförderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover

Das Mobilnetzwerk der Region Hannover unterstützt die Maßnahmenumsetzung im Bereich der Nahmobilitätsförderung in den Umlandkommunen. Schwerpunktmäßig sollen die bauliche Umsetzung von Nahmobilitätsprojekten gefördert werden, die den Ausbau flächendeckender und attraktiver Nahmobilitätsinfrastruktur vorantreiben und so einen Beitrag zur Verbesserung der Nahmobilität in den Umlandkommunen leisten. Dazu zählen z. B. folgende Maßnahmen:

- Umgestaltung und Verkehrsberuhigung des Straßenraums
- Maßnahmen der Inklusion, barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur
- Fußgänger- und fahrradfreundliche Querungsanlagen
- Beschilderungen und Markierungen
- gestalterische Maßnahmen zur Aufwertung der Fußverkehrs- und Radverkehrsbereiche

Die finanzielle Bezuschussung der Region Hannover bezieht sich dabei auf investive Maßnahmen und beträgt für die einzelnen Maßnahmen grundsätzlich 75 % der Gesamtausgaben, maximal jedoch 100.000 € inkl. MwSt. Die zu fördernde Maßnahme muss Bestandteil der Maßnahmenvorschläge aus den durchgeführten Nahmobilitäts-Checks in der jeweiligen Umlandkommune sein.

Förderanfragen im Rahmen des Mobilnetzwerks sind zu richten an:

philipp.behnke@region-hannover.de

Fördermittelberatung des Mobilnetzwerks der Region Hannover

Das Mobilnetzwerk bietet den Regionsumlandkommunen seit 2023 eine kostenlose Beratung zu Fördermitteln des Bundes, des Landes und der EU. Bei dieser Fördermittelberatung geht es nicht nur um die Fördermittelgeberfindung, sondern auch um die Begleitung und Unterstützung bei der konkreten Antragsstellung. Bei der Umsetzung des Angebotes wird das Mobilnetzwerk von Rupprecht Consult und der steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH unterstützt.

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2022): Elternhaltestellen für Grundschulen. München, 2022.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) (2025): ADFC Fahrradklima-Test 2024. Berlin, 2025.

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) (2024): Maßnahmenkatalog zur Förderung des kommunalen Radverkehrs. Hannover, 2024.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2025): Mobilität in Deutschland. Regionale Ergebnisse – ein Überblick. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Vortrag_regionaleErgebnisse.pdf. (Letzter Zugriff: 03.11.2025).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinien zur Anlage von Stadtstraße (RASt).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014): Hinweise zur Nahmobilität. Köln, 2014.

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (2025): Piktogrammketten mit Sinnbild Radverkehr auf Fahrbahnen öffentlicher Straße. Hannover, 12.03.2025.

Stadt Lehrte (2020): Das Sofortprogramm Klima- und Umweltschutz (SPKlimaU) vom 12.02.2020. Aktueller Sachstand vom 29.11.23. <https://www.lehrte.de/de/klima/sofortprogramm-klima-und-umweltschutz.html>. (Letzter Zugriff: 06.11.2025).

Stadt Lehrte (2021): Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte. <https://www.lehrte.de/de/verkehrsentwicklung.html>. (Letzter Zugriff: 11.08.2025).

Stadt Lehrte (21.07.2021): Verkehrsentwicklungsplan. Schlüsselmaßnahmen als Starterprojekte VEP und Sofortmaßnahmen Beschluss des Rates am 21.07.2021. <https://www.lehrte.de/de/verkehrsentwicklung.html>. (Letzter Zugriff: 11.08.2025).

Stadt Lehrte (2024): Lärmaktionsplan 4. Stufe EU-Pflichtnetz und Erweiterung Betrachtungsraum Stadt Lehrte.

USTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe (o. D.): Fahrpläne: Abfahrtszeiten für alle Linien zum Download. <https://www.uestra.de/fahrplan/fahrplaene/>. (Letzter Zugriff: 05.11.2025).

Westfahlenbahn (14.12.2025): Fahrplan RE 60 Regional-Express, RE 70 Regional-Express. www.westfahlenbahn.de/fileadmin/user_upload/pdf/fahrplaene/FAHRPLAN_RE60_RE70_2025-26.pdf. (Letzter Zugriff: 27.01.2026).

Anhang Maßnahmenliste

Maßnahmenliste Fußverkehr

Nummer und Titel	Verortung	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Umsetzungshorizont
A1 Quartierseingänge stärken	Falkenberger Str. Bürgerstr. Dammweg (Hämelerwald Süd)	Siehe Schlüsselmaßnahme im Abschnitt Handlungsfeld Fußverkehr		sehr hoch	kurz- bis mittelfristig
A2 Zusätzliche Querungshilfen einrichten	Niedersachsenstr./ Hildesheimer Str. auf Höhe des Starenwegs, Görlitzer Wegs/ Bürgerstr. Wohngebiete (insb. Hämelerwald Süd, rund um die Falkenberger Str.)	Für ein sicheres Queren der Landesstraße sind zusätzliche barrierefreie Querungsstellen notwendig Innerhalb von Wohngebieten werden Sichtbeziehungen eingeschränkt und das Queren erschwert	Einrichten einer Dunkel-Dunkel-LSA als Bedarfsampel unter Berücksichtigung des fließenden Verkehrs Hinweis: Die Niedersachsenstr. und Hildesheimer Str. liegen in Baulast des NLStBV. Für Wohngebiete mit hohem Fußverkehrsaufkommen und Querungsbedarf erleichtern zusätzliche Querungsanlagen (z. B. Gehwegnasen) das Queren	sehr hoch	mittel- bis langfristig
A3 Barrierefreiheit fördern	Strategische Maßnahme im Gebiet des Ortskerns	Potenziale vorhanden für barrierefreien Ausbau, insbesondere entlang der Fußverkehrsachsen und Querungen	Umsetzung von geltenden Richtlinien und Vorgaben beim Aus- oder Umbau von Straßenabschnitten und Seitenräumen. Insbesondere: Orte und deren Umfeld mit hoher Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen überprüfen und passende Maßnahmen umsetzen	hoch	Daueraufgabe

			• Bereinigung von Oberflächenschäden und Stolperkanten, Freihalten der Gehwege von Einbauten, mobilen Aufstellern, Schildern und Mülltonnen • Neubau und Optimierung von Querungsmöglichkeiten entlang von Fußverkehrsachsen: taktile Leitelemente und differenziertes Bord (siehe Maßnahme A4) • Flächendeckender Einsatz taktiler Leitelemente und barrierefreier Elemente bei Neu- und Umbaumaßnahmen		
A4 Lichtsignalanlagen sicher und barrierefrei gestalten	LSA entlang der Hil-desheimer Str. und Niedersachsenstr.	Fehlende Elemente der Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen	Ausstattung mit differenzierter Bordhöhe und Bodenindikatoren („Zwei-Sinne-Prinzip“ bei Lichtsignalanlagen mit akustischem Signalgeber und Prägung, die Art der Querung und ggf. Querschnitt anzeigt) und Erneuerung der Furtmarkierung	sehr hoch	mittel- bis lang-fristig
A5 Sichtbeziehungen stärken (Grünschnitt/Beleuchtung)	Bewuchs - Entlang der Landesstraße - Fortunastr. Fehlende Beleuchtung - Alter Kirchweg - Heidegrund - Dammweg	Bewuchs: Verschmälerung bereits beengter Gehwege durch Bewuchs, wodurch Einschränkung der Sichtbeziehungen resultiert Beleuchtung: fehlend oder unzureichende Beleuchtung	Bewuchs: (regelmäßiger) Grünschnitt mit Priorität auf Sichtdreiecken, Schulwegen und Barrierefreiheit sowie Ansprache der Privateigentümer:innen bzgl. Grünschnitt Beleuchtung: Aufbau von Beleuchtung nach Möglichkeit an genannten Verortungen. Hinweise auf unzureichende Beleuchtung werden durch Stadt geprüft.	hoch	Daueraufgabe

	- Mittelinsel Dammweg				
A6 Schulisches Mobilitätsmanagement fördern	Grundschule Am Hainwald Oberschule im Riedweg	Grundschule: geringe Nutzung der Elternhaltestelle, hohe Verkehrsaufkommen während Hol- und Bringzeiten Oberschule: maroder Zustand des Vorplatzes und der Bushaltestelle	Grundschule: • Verbesserung der Nutzung der Elternhaltestelle • Teilnahme und selbstständige Durchführung von Aktionen: z. B. Durchführung von Fußgänger- und Radfahrtrainings, Laufbusprojekt • Organisation & Durchführung einer einführenden Informationsveranstaltung (für Schulen, Kitas, Eltern, Schüler*innen, Lehrkräfte etc.) • Informations- und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- & Bringverkehr (z. B. durch Flyer, Elternabende, Kooperation mit Polizei, ADFC etc.) Oberschule: • Erfassen der Bedarfe • Umgestaltung Bushaltestelle und Vorplatz	hoch	Dauer-aufgabe

Maßnahmenliste Radverkehr

Nummer und Titel	Verortung	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Umsetzungshorizont
B1 Maßnahmen zur Aufmerksamkeitserhöhung	Kreuzungsbereiche an Einmündungen (z. B. Falkenberger Str./Hildesheimer Str., Dammweg/ Eichwaldstr., Forellenweg) insb. Übergang der Landesstraße in Wohngebiete	Missachten von Vorfahrtsregelungen und Überschreiten der geltenden Geschwindigkeiten	Prüfen der für den Quartierseingang passenden Maßnahme (Zusammenhang mit Maßnahme A1): • Markierung von Piktogrammen (Hinweis auf Tempo 30, erhöhtes Aufkommen von Kindern) • Digitale Geschwindigkeitsanzeigen • Markierung im Kreuzungsbereich von Straßeneinmündungen, die auf querende Radfahrende aufmerksam machen • Kreuzungen in Wohngebieten und Einmündungen in Landesstr. mit Aufpflasterung umgestalten zur Verlangsamung der Fahrzeuge • Aufpflasterung und Pfeilmarkierungen (Rechts-	hoch	kurz- bis mittelfristig

			Vor-Links-Dreiecke) in Wohngebieten		
B2 Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auflösen	Entlang der Landesstr. insb. entlang Hildesheimer Str. im Bereich von Haltestellen/dem Seniorenheim/ der Sparkasse	Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf gemeinsam geführten Wegen insb. im Bereich von Haltestellen/Höhe Sparkasse aufgrund schmaler Seitenräume	- Entfernen der Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radwegs (nur in Abschnitten, wo keine unterschiedliche Pflasterung erkennbar ist, ausweisen als Gehweg (Radverkehr frei)) - Markierung von Piktogrammen auf der Fahrbahn - Alternative: - Östlich der Landesstr.: Wegeverbindung als Fahrradstraße über die Falkenberger Str. schaffen - Westlich der Landesstr.: Ertüchtigung des Weges zwischen Dammweg und Bürgerstr.	mittel	mittel- bis langfristig
B3 Aufstellflächen für Radfahrende in Kreuzungsbereichen	Dessauer Str./ Hildesheimer Str.	Siehe Schlüsselmaßnahme im Abschnitt Handlungsfeld Radverkehr		sehr hoch	kurz- bis mittelfristig

	Fortunastr./ Niedersachsenstr.			
B4 Radabstellanlagen am Bahnhof einrichten	Bahnhof Hämelerwald (Nordseite Brückendamm)	Wild abgestellte Fahrräder bzw. ungesichertes Abstellen von Fahrrädern auf Nordseite des Bahnhofs	Errichtung einer gesicherten Radabstellanlagen für Fahrräder mit unterschiedlichen Bedürfnissen (Lastenrad, E-Bikes) Weitere mögliche Ausstattungselemente: Ladeschrank für Batterien, Mülleimer	hoch kurzfristig
B5 Sichtbeziehungen in Bahnofsunterführung verbessern	Unterführung Bahnhof	Siehe Schlüsselmaßnahme im Abschnitt Handlungsfeld Radverkehr		hoch mittelfristig

Maßnahmenliste Kfz-Verkehr

Nummer und Titel	Verortung	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Umsetzungshorizont
C1 Oberflächen-schäden beseitigen	Brückendamm/Ambosteler Weg, Mardersteg, Habichthorst, Heinrich-Kobbe-Str., Abschnitte des Dammwegs	Schlaglöcher und Oberflächenschäden erschweren die Nutzbarkeit der Straße (insb. in Straßen ohne Gehweg für Fußgänger*innen)	- Erfassung der Zustände - Priorisierung der Abschnitte (z. B. im Bereich barrieresensibler Einrichtungen) - Oberflächenschäden ausbessern	sehr hoch	kurzfristig
C2 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Falkenberger Straße	Falkenberger Str.	Siehe Schlüsselmaßnahme im Abschnitt Handlungsfeld Kfz-Verkehr		hoch	langfristig
C3 Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten	Dammweg/Forellenweg Wohngebiete mit hohem Parkdruck/stark eingeschränkten Sichtbeziehungen und häufigem Querungsbedarf	Durch beidseitiges Parken werden die Sichtbeziehungen für Radfahrende und Fußgänger*innen insbesondere in Wohngebieten eingeschränkt	Neuordnung einzelner Parkflächen (z. B. durch Halteverbotszonen, alternierende Parkmöglichkeiten in gekennzeichneten Flächen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrende Ggf. Durchführung einer Parkraumerhebung zur Erfassung der Bedarfe	mittel	kurz- bis mittelfristig



Region Hannover

IMPRESSUM

DER REGIONSPRÄSIDENT

Fachbereich Verkehr

Hildesheimer Straße 20

30169 Hannover

Koordination:

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement

Philipp Behnke

Melina Michaelis

Melanie Saraval

Konzept und Text:

Planersocietät

Frehn Steinberg Partner GmbH

Ilka Bürling

Jelena Bucker

Titelbild:

Planersocietät

Stand:

April 2026