

**Stadt Lehrte**  
Der Bürgermeister



Fachdienst Straßen und Verkehr  
Bearbeitet durch: Niklas Nave  
Aktenzeichen: 4.4/Na

Lehrte, 30.03.2020

öffentlich

**Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lehrte - Entwurf -**

**Beratungsfolge:**

| Gremium | Datum | Top | abweich.<br>Beschl. | Abstimmungsergebnis |      |       |
|---------|-------|-----|---------------------|---------------------|------|-------|
|         |       |     |                     | Ja                  | Nein | Enth. |

In Vertretung

Bee

**Sachverhalt:**

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Lehrte steht Ihnen mit dieser Informationsvorlage als Entwurf zur Verfügung. Bevor der VEP zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll, sollen die Bürger und Bürgerinnen der Stadt Lehrte, die Kommunalpolitiker und die Träger Öffentlicher Belange entsprechend beteiligt werden, um eine möglichst breite Akzeptanz erzeugen zu können. Gleichzeitig soll mit dieser Beteiligung die Realisierbarkeit und die Genehmigungsfähigkeit eingeordnet werden.

Um die Bürger und Bürgerinnen aktiv in den Prozess der Maßnahmenfindung mit einzubinden, soll in den kommenden Monaten ein Bürgerworkshop stattfinden, in dem eine thematische Diskussion zu einzelnen Themenbereichen durchgeführt werden soll. Aufgrund der Corona Pandemie ist eine derzeitige Terminierung nicht möglich.

Die wesentlichen Ergebnisse des Bürgerworkshops und der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange, werden anschließend bewertet und in die Beschlussvorlage eingearbeitet, welche im Anschluss durch den Rat der Stadt Lehrte beschlossen werden soll.

Die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes, ist ein „Starterprojekt“ des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) und wurde vom Rat der Stadt Lehrte in der Sitzung vom 18.11.2015 beschlossen. Der VEP soll inhaltliche Ziele, Strategien und Maßnahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung und die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur der nächsten 10 – 20 Jahre festlegen. Zusammen mit dem ISEK soll er als Grundlage für eine zukunftsweisende Stadtentwicklung dienen. Der Schwerpunkt der zukünftigen Verkehrsentwicklung liegt im Bereich Alltagsradverkehr ohne die anderen Verkehrsarten auszublenden.

Den Zuschlag für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes bekam, nach einem umfangreichen Auswahlverfahren, das Verkehrsplanungsbüro PGT Umwelt und Verkehr GmbH aus Hannover, welches sich neben vier weiteren Anbietern durchsetzte.

Im Sommer 2017 begann das Büro PGT mit der Grundlagenermittlung und mit der Erhebung der Verkehrszahlen zum Radverkehr, sowie zum fließenden und zum ruhenden Verkehr. An 24 Knotenpunkten wurde der Kfz-Verkehr ermittelt und an 19 Knotenpunkten bzw. Querschnitten der Radverkehr. Die Knotenströme sowie die Querschnitte wurden per Videokamera erfasst. Die Ermittlung des Parkraumangebotes, der Nachfrage und der Auslastung, in einem vorab festgelegten Innenstadtgebiet, wurde Ende August 2017 an einem Werktag und an einem Samstag durchgeführt.

Die Lenkungsgruppe ISEK, die sich aus Vertretern der Politik, dem Verwaltungsvorstand und den zuständigen Fachleuten aus der Verwaltung zusammensetzt, wurde regelmäßig in den Bearbeitungsprozess eingebunden und traf Entscheidungen bezüglich der Vorgehensweise. Zunächst wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebungen, die Auswertungen zu den öffentlichen Verkehrsarten und Ergebnisse zu bedeutenden verkehrlichen Themen vorgestellt und diskutiert.

Mit der Informationsvorlage Nr. 135/2018 wurde den politischen Gremien und der Öffentlichkeit die Zustandsanalyse mit den Stärken und Schwächen der Lehrter Verkehrsinfrastruktur vorgestellt. Ziel war es, die örtlichen Erfahrungswerte mit in die Problemanalyse einzubeziehen. Zudem wurden auch weitere verkehrliche Fragestellungen angesprochen und mit in die Auswertung aufgenommen.

Nach der Bestandsaufnahme und der Bewertung der bestehenden verkehrlichen Situation, wurden die Ziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung definiert und mit der Lenkungsgruppe ISEK abgestimmt.

Ziel der Lehrter Verkehrsentwicklung ist, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten Radverkehr, ÖPNV und zu Fuß gehen zu steigern. Die verkehrsbedingten Emissionen sollen reduziert werden. Die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs soll weiterhin gewährleistet sein, jedoch die Verträglichkeit und Abwicklung in vielen Bereichen optimiert werden.

Nachdem die Zielsetzung abgestimmt wurde, begann das Büro PGT die Handlungsfelder und letztendlich die Maßnahmen zu entwickeln. Die Rahmenbedingungen der Maßnahmenentwicklung wurden festgelegt. Es sollte keine Denkverbote geben, die in Anbetracht auf Finanzierbarkeit oder durch die allgemeine Realisierbarkeit entstehen. Erst in einem weiteren Schritt soll die Umsetzung von Maßnahmen in Zusammenhang mit der Realisierbarkeit gesetzt werden und entsprechend gelistet werden.

### **Die folgenden Handlungsfelder wurden für die Stadt Lehrte entwickelt**

- Stadt der kurzen Wege
- Barrierefreiheit herstellen
- Hauptfußwegenetz definieren
  
- Radwegenetz definieren
- Radverkehrsabstellanlagen ausbauen
- Ausbauprioritäten festlegen
  
- Busse und Bahnen noch bürgernäher und greifbarer machen
  
- Umgestaltung Bahnhofsbereich Lehrte Kernstadt
- Gleisquerung verbessern
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Straßennetz optimieren
- stadtverträglichen Straßenumbau fördern
  
- stadtverträglicher ruhender Verkehr
- Orientierung im Verkehr verbessern
  
- Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen
- Öffentlichkeit herstellen

### **Schlüsselmaßnahmen**

#### **Gesamtörtlich**

##### Entwicklung eines Radverkehrsnetzes

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

### Routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz ist mit ersten Maßnahmen kurzfristig routenbezogen auszubauen. Hierzu ist ein einheitlicher Standard der Radverkehrsanlagen, umzusetzen und dann sukzessive weiter auszubauen.

### Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege

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

### Punktuelle Maßnahmen zur Dämpfung des Verkehrs und Querungssicherung in Form von Mittelinseln

Hier sollen bauliche Mittelinseln den fließenden Verkehr dämpfen. Wo Querungsbedarf besteht oder erwartet wird, werden die Mittelinseln als Querungshilfe, das heißt mit einer Aufstellfläche, versehen. Bauliche Mittelinseln übernehmen somit die Funktionen der Geschwindigkeitsreduzierung sowie der Querungssicherung. Für eine funktionierende Geschwindigkeitsdämpfung bedarf es einer Verziehung der Richtungsfahrtspur von einer Fahrstreifenbreite. Eine geringere Verziehung führt nicht zum gewünschten Effekt.

Voraussetzung für den Bau einer baulichen Mittelinsel ist ein ausreichender Straßenquerschnitt.

In den Ortseingängen der Ortsteile Aligse, Röddensen, Hämelerwald, Immensen und Sievershausen wird der Einbau von Mittelinseln zur Senkung der Einfahrtsgeschwindigkeiten und zur Sicherung der Querung des Radverkehrs vom außerorts einseitigen Zweirichtungsradweg auf die innerorts richtungsgetrennte Führung empfohlen.

### Radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten

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

### Radschnellweg Hannover – Lehrte

Der Radschnellweg in Richtung Lehrte soll in Varianten geprüft werden. Zur Diskussion steht neben der „Regionsvariante“ südlich der Bahnstrecke die Führung entlang des Eisenbahnlängsweges. Ziel ist somit sowohl eine Stärkung der Anbindung an die Landeshauptstadt Hannover, als auch eine Optimierung der zwischenörtlichen Anbindung an Ahlten.

## Wegweisung GVZ

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

## **Lehrte Kernstadt**

### Verbesserung der Radverkehrssituation im Bereich Westring und Südring

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

### Stärkung der Radverkehrsachse Schulzentrum Süd

Die Aufwertung und Stärkung der innerörtlichen Hauptachse durch Ausweisung einer Fahrradstraße, radgerechte Umgestaltung der Knotenpunkte etc. in Richtung Schulzentrum ist sinnvoll.

### Verbesserung der Radverkehrssituation in der Ahltener Straße

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

### Einführung Tempo 30 in der Ahltener Straße

Vorgeschlagen wird die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Ahltener Straße, da der Straßenraum sehr eng ist und so die Verkehrssicherheit für Radfahrer und querende Fußgänger verbessert werden kann.

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

Das Bahnhofsumfeld Lehrte soll aufgewertet werden. Die Radverkehrsanbindung und die Querung des Bahnhofsbereichs sind zu verbessern. Der Umstieg Bahn/Bus ist zu optimieren, die Bushaltstellen sind barrierefrei auszubauen. Ein Erschließungskonzept P+R, bei dem ein Schwerpunkt das Parken im Parkhaus auf der Ostseite sein könnte, die Erweiterung der B+R-Anlagen sowie die Anlage von K+R-Plätzen (Hohl- und Bring-Zonen)

werden empfohlen.

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

Die B 443 soll im Abschnitt von der Burgdorfer Straße bis zur Ittener Straße stadtverträglich umgestaltet werden. Dies bedeutet, dass der vorwiegend für den motorisierten Individualverkehr ausgelegte Verkehrsraum in seiner Anordnung aufgelockert wird und mehr Fläche für Radfahrer bekommen soll. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen zur Abwicklung des KFZ-Verkehrs soll jedoch nicht reduziert werden.

Die Maßnahmenvorschläge sehen an den Kreuzungspunkten Ittener Straße / Hagenstraße und Ahltener Straße / Marktstraße sowie an der Abzweigung zur Germaniastraße Kreisverkehre vor. Hierdurch wird der Verkehrsfluss durch eine gleichmäßige Abwicklung der Verkehre verbessert und gleichzeitig, durch Wegfall der Abbiegespuren, Verkehrsraum für den Radverkehr gewonnen. Zudem entstehen weitere Flächen, die zum Beispiel begrünt werden könnten.

Der Wegfall der Rechtsabbiegespur aus der Bahnunterführung kommend in die Ahltener Straße ermöglicht eine Verbreiterung des Radwegs auf der Westseite der Unterführung. Hiermit würde die Radverkehrsverbindung zwischen der südwestlichen und der nordöstlichen Kernstadt wesentlich verbessert werden.

Das Büro PGT schlägt zusätzlich vor, das Fahrbahnniveau des Rad- und Fußweges von der Straße anzuheben, um die starken Höhendifferenzen für den Radverkehr, der weniger Durchfahrts Höhe benötigt, zu vermindern.

### Verbindungsspanne im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme (Hornäcker)

Im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Entwicklungsgebiet Hornäcker mit ca. 1.800 Wohneinheiten soll eine stadtverträglich gestaltete Hauptsammelstraße als Verbindungsspanne zwischen dem Südring und der Mielestraße gebaut werden. Diese sichert die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets und entlastet geringfügig die Ahltener und Ittener Straße.

### Prüfung eines S-Bahnhofs im Zusammenhang mit städtebaulicher Entwicklungsmaßnahme

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

### Geschwindigkeitsreduzierung auf der A2

Zur Reduzierung der Lärmemissionen soll die Geschwindigkeit in Abschnitten der A2 in

den Ortsteilen Lehrte und Hämelerwald auf Tempo 100 im Zeitraum von 22.00 – 6.00 Uhr gesenkt werden.

## **Ahlten**

### Erweiterung des B+R und P+R am S-Bahnhof Ahlten

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

## **Aligse**

### Aufwertung des Bahnhofsbereichs mit Anlage von P+R Stellplätzen am S-Bahnhof

Eine Untersuchung zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes, der Lage und Zuwegung von P+R-Stellplätzen sollte forciert werden. Weiterhin sind die Planungen der DB bezogen auf eine mögliche höhere Frequentierung der Bahnstecke Celle – Lehrte durch das sogenannte Alpha-E-Projekt zu beobachten. Sollte es zu einer Steigerung des Bahnverkehrs auf dieser Trasse kommen, so hätte dies u.a. negative Auswirkungen auf die Schrankenschließzeiten. Die negativen Auswirkungen müssen mit in die Planverfahren der DB einfließen, um somit einen Anspruch auf umfassende infrastrukturelle Maßnahmen, mit entsprechender Förderkulisse, gewährleisten zu können.

In diesem Zusammenhang sollte nach Auffassung von PGT die B+R-Anlage auch ausgeweitet werden. Der Fachdienst Straßen und Verkehr sieht dies kurz- und mittelfristig als nicht erforderlich an, da die Anlage in den vergangenen Jahren bereits ausreichend erweitert wurde.

## **Arpke**

### Erweiterung des Angebotes B+R / P+R-Plätzen

Die Ausweitung der B+R-Anlage und P+R-Stellplätze am Bahnhof Immensen / Arpke wird als erforderlich angesehen. Hierfür ist eine Antragstellung auf Basis der Bedarfsermittlungen notwendig. Die Lage, der Umfang und die Qualität der Anlagen sind im weiteren Verlauf der Bearbeitung zu klären. Die konkreten Förderanträge sind Gegenstand des direkten politischen Beschlusses. Die Bushaltestelle ist barrierefrei auszubauen und optisch aufzuwerten. Die Insel der Buswendeschleife kann beispielweise begrünt werden.

### Verbesserung der P+R Zufahrt

Die Ausschilderung der P+R-Anlage ist im Zuge der L 412 (Arpker Straße) zu vervollständigen.

Das Büro PGT sieht im Zuge der L 412 (Arpker Straße) die Verkehrssicherheit der Zufahrt

zum Bahnhof Immensen/Arpke, sowohl für links abbiegende als auch für links einbiegende Fahrzeuge, als verbesserungswürdig an. Hier solle geprüft werden, ob ein Kreisverkehrsplatz angemessen ist oder einfachere anderweitige Lösungsmöglichkeiten wie eine Linksabbiegehilfe realisierbar sind.

Der Fachdienst Straßen und Verkehr sieht den Bau eines Kreisverkehrsplatzes an dieser Stelle als überdimensioniert an, da die Verkehrsströme auf der L 412 um ein vielfaches höher sind als die der P+R Zufahrt. Die Leichtigkeit des Verkehrs würde auf der Landesstraße unnötig gebremst werden. Die Einmündung wird als relativ übersichtlich angesehen.

Dennoch sollte für die Linksabbieger die gegenwärtige Situation mittels separater Linksabbiegespur oder -hilfe, oder anderweitigen Lösungen, verbessert werden.

## **Hämelerwald**

### Erweiterung der B+R-Anlagen am Bahnhof

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

### Verbesserung Abwicklung Schülerverkehre am Schulzentrum Hämelerwald

Am Schulzentrum Hämelerwald (Riedweg) soll ein Konzept zur Verbesserung der Hol- und Bringsituation und zur optimierten Erschließung für den Rad- und Fußverkehr entwickelt werden. Da zwischen dem Riedweg und dem Schulgebäude genügend Verkehrsfläche zur Verfügung steht, ist eine Anordnung von Halteflächen für die Hol- und Bringverkehre mittels Markierungen möglich.

## **Immensen**

### Ortsangepasste Umgestaltung der Ortsdurchfahrt mit Kreisverkehr K 134 / L 385

Im Zuge einer stadtverträglichen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Immensen wird vorgeschlagen, den Knotenpunkt K 134 / L 385 in einen überfahrbaren Minikreisverkehrsplatz umzubauen.

## **Sievershausen**

### Straßenräumliche Aufwertung der Ortsmitte im Bereich Kurfürstenstraße und Oelerser Straße

In der Ortsmitte Sievershausen sind die Querungsverhältnisse sowohl in der Kurfürstenstraße (L 412) als auch in der Oelerser Straße (L 387) zu verbessern. Vorgeschlagen werden der Einbau von Mittelinseln und Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten unter Berücksichtigung von Zielen der



Dorferneuerung, die auch gestalterisch zu einer Aufwertung der Ortsdurchfahrten beitragen sollen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind eventuelle Verbesserungen der Stellplatzsituation, das Angebot an behindertengerechten Stellplätzen etc.

**Anlagen:**

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Lehrte  
-Entwurf- Stand 10.02.2020