



Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Seelze

Kurzfassung



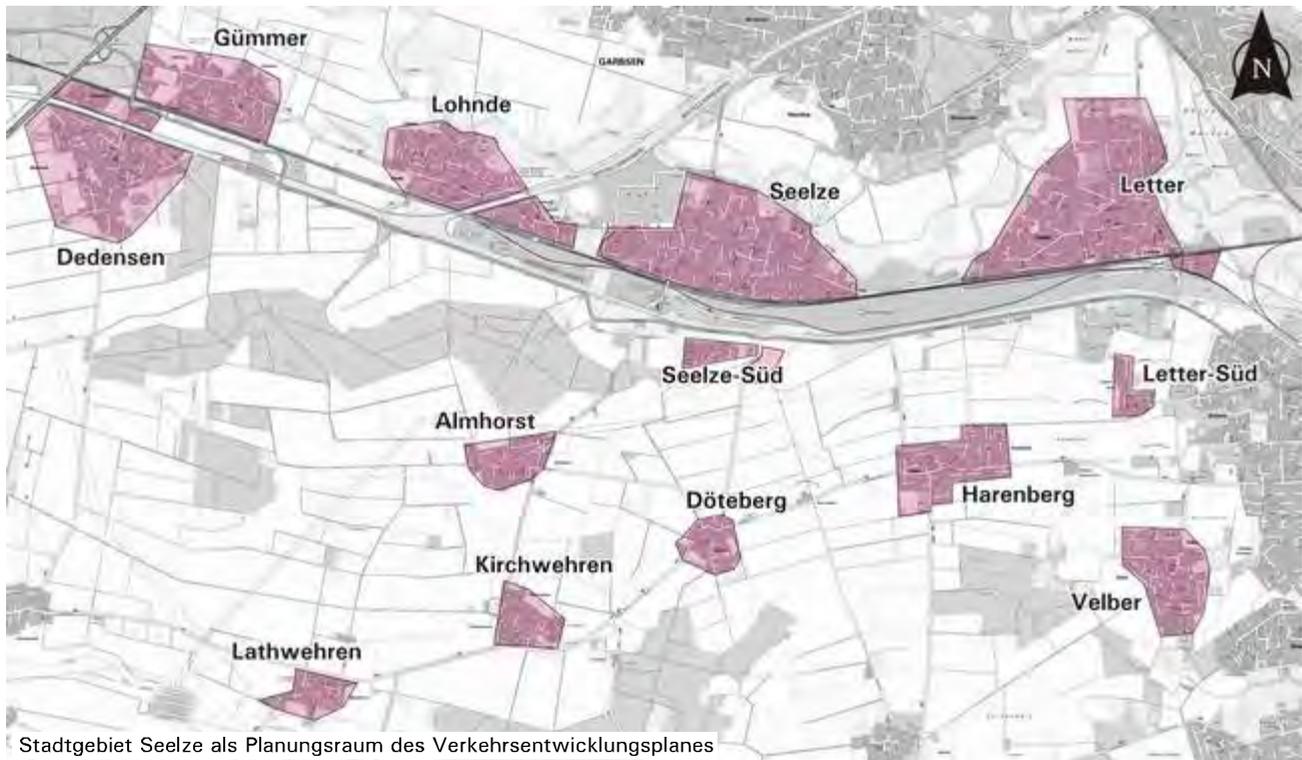
Inhalt

Aufgabenstellung	1
Leitbild	2
Kraftfahrzeugverkehr	3
Öffentlicher Personennahverkehr	4
Radverkehr	5
Potenziale	6
Stadtteilkonzepte	8
Almhorst	9
Dedensen	10
Döteberg	11
Gümmer	12
Harenberg	13
Kirchwehren	14
Lathwehren	15
Letter	16
Lohnde	17
Seelze	18
Velber	19
Ausblick	20

Aufgabenstellung

Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) soll für die Stadt Seelze ein abgestimmtes Planwerk mit einer Strategie für die ressourcenschonende Gestaltung der Mobilität in der Stadt entwickelt werden. Ein Verkehrsentwicklungsplan stellt den verkehrspolitischen Handlungsrahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre dar. Hierfür sind einerseits die Anforderungen an eine langfristig leistungs-

fähige Infrastruktur, andererseits Anforderungen aus den Bereichen Stadtgestaltung, Umwelt und Klimaschutz zu berücksichtigen. Der Verkehrsentwicklungsplan wird als verkehrsträgerübergreifendes Konzept erstellt, das Anforderungen aus dem demografischen Wandel, wie altersspezifische Planung und Nahmobilität sowie den Bereich Verkehrssicherheit integriert.



Auf der Grundlage einer umfassenden Analyse des heutigen Zustandes werden im Rahmen der Bearbeitung Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität abgeleitet. Eine übergeordnete Zielsetzung (Leitbild) bildet die Grundlage der Mängelanalyse und der zu erarbeitenden Maßnahmenkonzepte.

Im Allgemeinen ist ein Verkehrsentwicklungsplan ein programmatisches, auf längere Sicht angelegtes Strategiepapier. In der Realität werden die entsprechenden Diskussionen aber oft vom „Tagesgeschäft“ überrollt. Dies führt dazu, dass bereits im Zuge der laufenden Bearbeitung Einzelthemen vorgezogen und detaillierter betrachtet werden müssen. Insofern ist die flächendeckende, stadtweite Zustandsanalyse unverzichtbar, um die aktuelle Situation transparent aufzuarbeiten und den stadtteilspezifischen „Leidensdruck“ herauszuarbeiten. Nur so kann ein überparteilicher Konsens und ein Verständnis für die Probleme des Nachbarn erreicht werden.

Die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Seelze erfolgte in zwei Arbeitspaketen. Dabei wurde in Teil I ein verkehrliches Leitbild entwickelt und eine Zustandsanalyse für alle elf Stadtteile erarbeitet. Mit den festgestellten Mängeln und Defiziten sowie den daraus abzuleitenden Chancen der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung wurden in Teil II Planungskonzepte aufgestellt, deren Schwerpunkt bei den Stadtteilkonzepten liegen sollte, da hier die wesentlichen Ansatzpunkte für zukünftige Maßnahmen gesehen werden. Eine Berücksichtigung der in der 15. Legislaturperiode im Ausschuss für Bau und Umwelt (ABU) eingebrachten Anträge und Beschlussvorlagen erfolgte darin so weit wie möglich.

Die Arbeiten am Verkehrsentwicklungsplan wurden durch einen Arbeitskreis begleitet, der sich aus Vertretern der politischen Entscheidungsträger sowie der Seelzer Stadtverwaltung zusammensetzte.

Leitbild

Die Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige verkehrliche Entwicklung in der Stadt Seelze bildet die Grundlage für alle weiteren Planungsüberlegungen. Die Definition der Planungsziele ist wie in allen Planungsprozessen die Grundlage der Mängelbewertung und der Maßnahmenentwicklung. Das Leitbild ist eng verknüpft mit der verkehrlichen Perspektive für das Zieljahr 2025.

Im Leitbild geht es um die Formulierung ökologischer, sozialer und ökonomischer Leitsätze und Anforderungen an Verkehrssysteme. Dabei hat sich eine Differenzierung in allgemeine gesellschaftliche Werteziele und handlungsorientierte Planungsziele bewährt, die im Rahmen der kommunalen Handlungsziele und -felder unter einer Perspektive von 10 bis 15 Jahren (2020/2025) zu betrachten sind. Die Werteziele orientieren sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und unterliegen einem gesellschaftlichen Wandel. Auf der Ebene

der planungsorientierten Handlungsziele werden die übergeordneten Ziele der Werteebene in planerische Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt. Das Leitbild unterliegt einem iterativen Prozess, der im Rahmen der noch folgenden Prognose und Planungsüberlegungen zu Modifizierungen bzw. Ergänzungen führen kann.

Grundsätzlich werden somit in einem Leitbild zunächst die verkehrlichen Ziele festgelegt, die sehr allgemein zu formulieren sind, da ein Leitbild keine Maßnahmen beinhaltet, sondern vielmehr Rahmenbedingungen definiert. Diese Rahmenbedingungen sind bereits bei der Bewertung der Zustandsanalyse von wesentlicher Bedeutung um Mängel und Defizite ableiten zu können und genauso sind sie bei der darauf aufbauenden Entwicklung von Planungs-/Handlungskonzepten einzuhalten. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig das Leitbild im politischen und gesellschaftlichen Raum zu verankern.

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt Seelze als bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort in der Region Hannover.						
Werte-ziele	Verkehrssicherheit und Unversehrtheit		Integrierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung		Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer	
Planungsorientierte Handlungsziele	Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung <ul style="list-style-type: none"> Innenentwicklung vor Außenentwicklung (Nutzung von Brachen und Baulücken vor Ausweisung neuer Baugebiete) Städte der kurzen Wege durch Mischung verträglicher Nutzungen Stärkung der Stadtzentren (z. B. durch Nahversorgungsangebote nach Möglichkeit in jedem Stadtteil) Unversehrtheit und Gesundheit durch Einhaltung von Umweltqualitätszielen Verringerung der Fahrten und Fahrleistung im MIV unter den Aspekten Lärmreduzierung und Schadstoffreduzierung, z. B. durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, Wegweisung, Freihalten sensibler Bereiche, Parkraumbewirtschaftung 	Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes <ul style="list-style-type: none"> Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten Soziale Sicherheit und Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel Förderung des Radverkehrs z. B. durch Schließung von Netzlücken, Definition von Qualitätsstandards, Einrichtung von Querungshilfen, Einbindung der Wirtschaftsweg- und der Radwanderwege, Angebotsplanung statt nur Deckung der festgestellten Nachfrage Förderung des Zu-Fuß-Gehens ebenfalls über eine Angebotsplanung Förderung der Attraktivität des ÖPNV, auch durch Verbesserungen der Infrastruktur Imageverbesserung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, z. B. durch kontinuierliche Werbung 	Verbesserung der Effizienz in der Abwicklung aller Verkehrsarten im Netz <ul style="list-style-type: none"> Qualitatives vor quantitativem Wachstum - Auswirkungen des demografischen Faktors Abstimmung von Verkehrsplanung, Flächennutzungsplanung und Umwelplanung Ausbildung bedarfsgerechter Kapazitäten im Straßennetz Verbesserungen im Straßennetz unter Umweltqualitätszielen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Ver gleichmäßigung der Querschnitte) 	Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs <ul style="list-style-type: none"> Stadtverträgliche Führung des Schwerverkehrs (Lenkungs-konzepte, Wegweisung für den Schwerverkehr, Sperrungen für den Schwerverkehr) Regelungen für den städtischen Lieferverkehr 	Vernetzung der Verkehrssysteme <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen Förderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Umsteigeanlagen, P+R, B+R, Car Sharing) Besondere Berücksichtigung der Belange von Frauen, Kindern, Senioren, Menschen mit Behinderung sowie wirtschaftlich Benachteiligten in der Verkehrsplanung Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen 	Attraktivierung des Stadtraumes <ul style="list-style-type: none"> Barrierefrei Teilhabe am öffentlichen Leben - im Straßenraum, im ÖPNV... Nutzungsgerechte Umgestaltung von Straßenräumen und Knotenpunkten unter Berücksichtigung der städtebaulichen Integration und neuer Entwurfsprinzipien (Straßenraum für Alle) Freiraumsysteme attraktivieren, zusammenhängende Kfz-freie Bereiche schaffen, Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer verbessern

Kraftfahrzeugverkehr

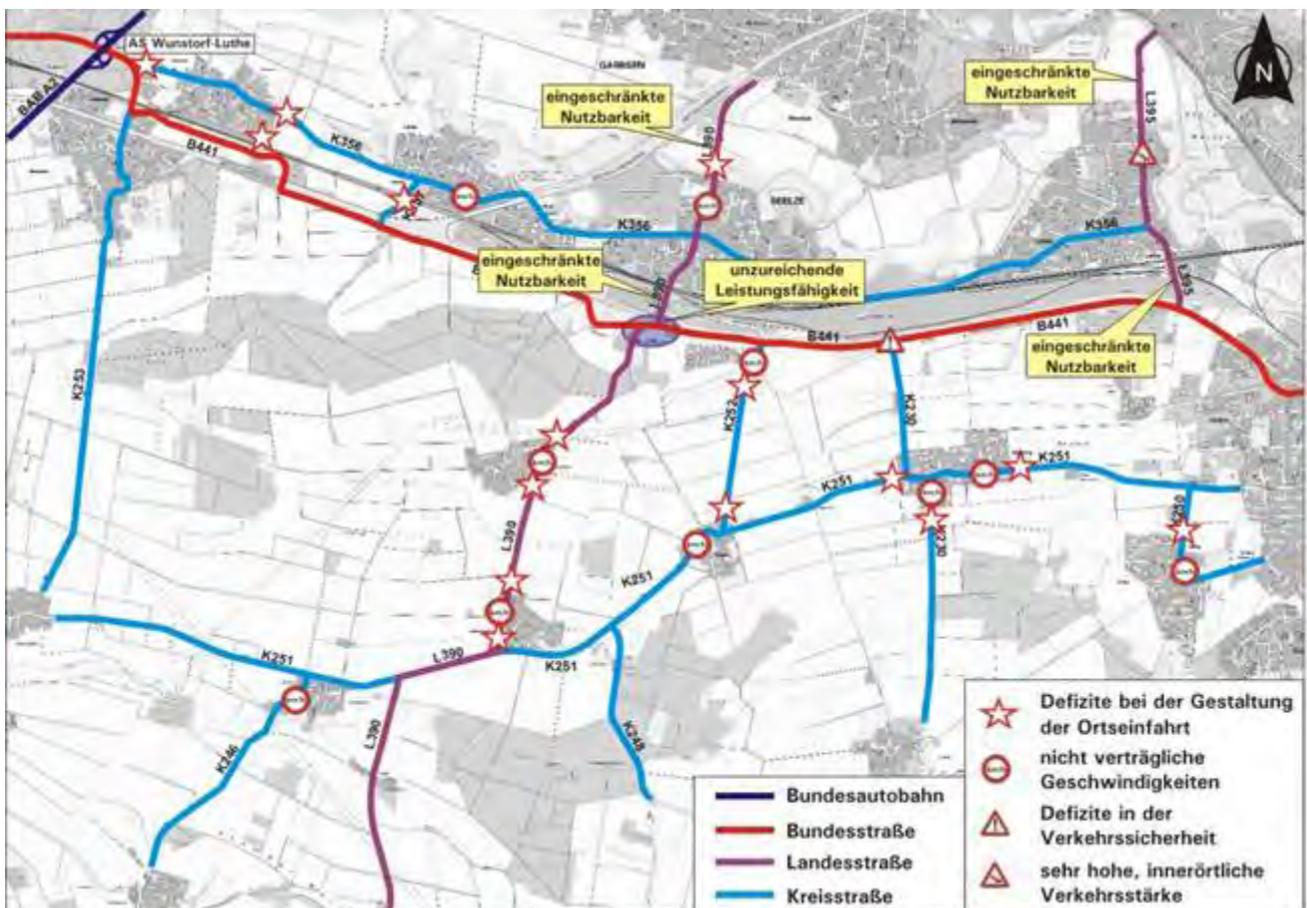
Das Straßennetz der Stadt Seelze weist eine klare, gut gegliederte Netzstruktur auf. Als zentrale Verbindungsachse fungiert die B 441, die von der Anschlussstelle Wunstorf-Luthe der BAB A2 (Dortmund - Berlin) weitgehend parallel zum Mittellandkanal und der benachbarten Eisenbahntrasse verläuft. Über die B 441 besteht nach Westen die Verbindung nach Wunstorf und nach Osten in das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover. Zwischen den Stadtgrenzen von Hannover und Wunstorf wird die B 441 außerhalb der geschlossenen Ortslagen geführt.

Parallel zur B 441 verlaufen im Norden die Kreisstraße K 356, über die die Stadtteile Gümmer, Lohnde, Seelze und Letter verknüpft werden sowie im Süden die K 251 (Harenberg - Döteberg - Kirchwehren - Lathwehren). Mit den Landesstraßen L 390 und L 395 stehen zwei leistungsfähige Nord-Süd-Achsen zur Verfügung. Die L 390 verbindet die B 6 im Norden mit der B 65 im Süden und führt über die Stadtteile Seelze, Almhorst und Kirchwehren. Die L 395 führt als Verbindung zwischen der B 6 und der B 441 über den Stadtteil Letter.

Die Ergebnisse der Zustandsanalyse zeigen, dass die Defizite für den Kraftfahrzeugverkehr nicht in der Netzkonfiguration begründet sind, da generell alle Stadtteile und Gewerbegebiet gut erschlossen sind.

Problematisch sind in erster Linie die nicht gesicherte Nutzbarkeit einzelner Netzelemente, die oftmals unzureichende Gestaltung der Ortseinfahrten und die teilweise sehr unbefriedigenden Überquerungsmöglichkeiten der Ortsdurchfahrten. Von vielen Ortsräten wird daher das unangemessene Geschwindigkeitsniveau innerhalb der geschlossenen Ortslagen bemängelt, das zu erheblichen Einschränkungen für die übrigen Verkehrsteilnehmergruppen führt. Erst durch das Erreichen eines nutzungsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus im Kraftfahrzeugverkehr besteht die Möglichkeit, in den jeweiligen Straßenräumen die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen.

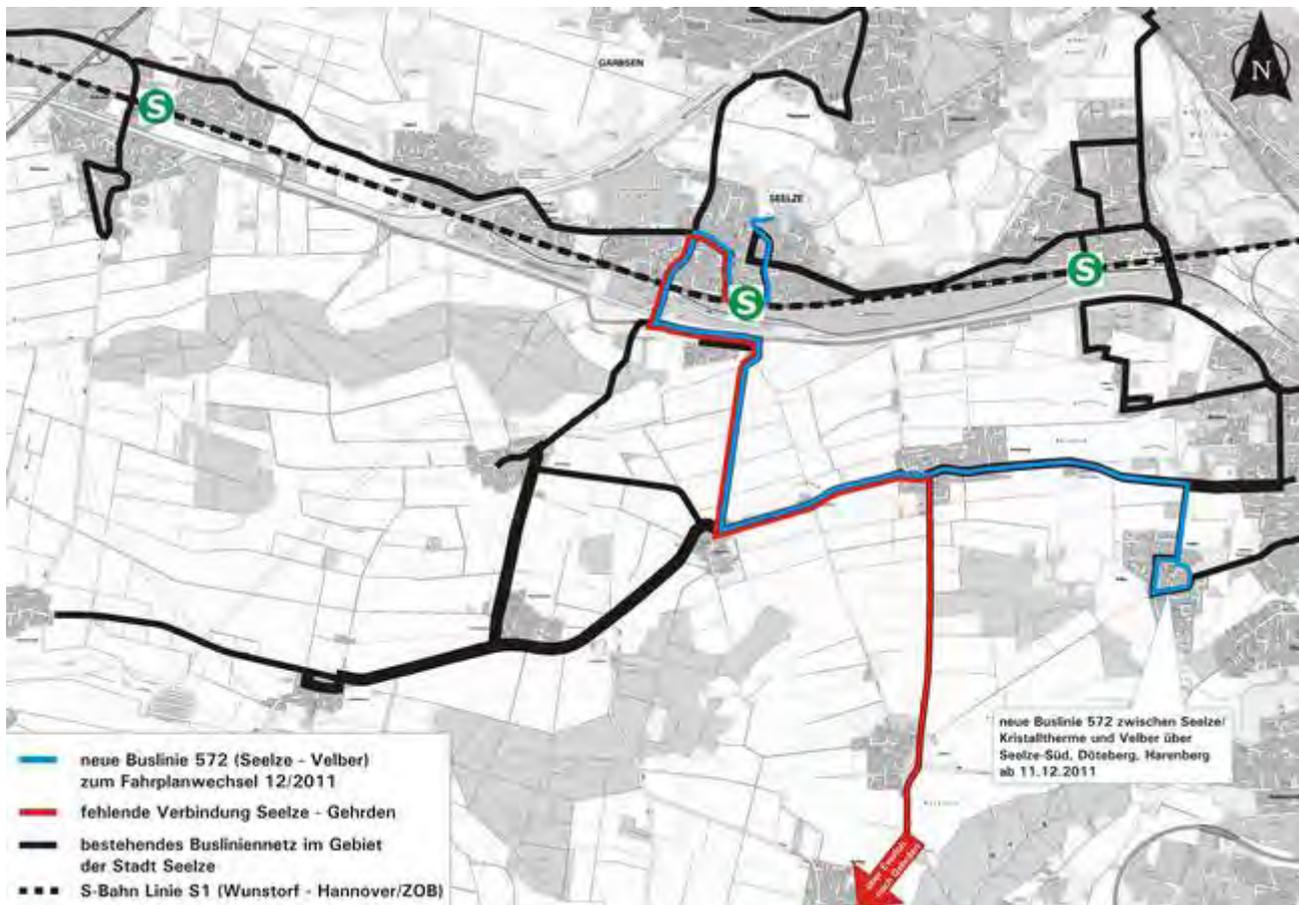
Ungünstige Situationen ergeben sich insbesondere durch die Hochwassergefährdung der L 390 und der L 395 sowie durch die Höhen- und Gewichtsbeschränkungen für die Kanal- und Eisenbahnbrücken, weil dadurch einzelne Stadtteile nur eingeschränkt bzw. unter großen Umwegen erreichbar sind. In der weiteren Konsequenz wird die B 441 nicht ihrer Funktion entsprechend in Anspruch genommen, zumal zusätzlich festzustellen ist, dass zumindest in den Hauptverkehrszeiten einzelne Knotenpunkte auf Grund fehlender Linksabbiegestreifen den Grenzbereich ihrer Leistungsfähigkeit erreichen. Um hier für Abhilfe zu sorgen, bestehen für die Stadt Seelze allerdings nur stark begrenzte Möglichkeiten.



Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung des Seelzer Stadtgebietes mit seinen elf Stadtteilen durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist als umfassend zu beurteilen. Mit zwei S-Bahn-Verbindungen sowie insgesamt sieben Buslinien werden die Stadtteile erschlossen und besitzen zumindest teilweise gute Verbindungen untereinander sowie genauso zu den benach-

barten Städten Hannover, Wunstorf, Garbsen und Barsinghausen. Allerdings ist die derzeit bestehende Verbindung nach Gehrden als qualitativ minderwertig zu beurteilen, da der Linienverlauf sehr umwegig/zeitaufwendig und zudem noch ein Umsteigen in Ahlem erforderlich ist.



Mit der seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 zunächst auf drei Jahre befristeten Einführung der neuen Buslinie 572, die die Stadtteile Velber, Harenberg, Döteberg, Seelze-Süd und Seelze im 60-min-Takt verbindet, werden bereits wesentliche Mängel des ÖPNV-Angebotes behoben. Mit der neuen Buslinie werden die südlichen Stadtteile erstmalig sowohl untereinander und auch mit dem Verwaltungshauptort verbunden. Es verbleibt nunmehr als wesentliche Netzlücke die fehlende Verbindung von Seelze nach Gehrden (und hier insbesondere zum Krankenhaus), die unter wirtschaftlichen Aspekten vermutlich aber nur schwierig darstellbar ist.

Da das ÖPNV-Angebot im Bereich der Stadt Seelze insgesamt als gut zu beurteilen ist, wird der kurz- bis mittelfristige Schwerpunkt für Verbesserungen im ÖPNV im Bereich der Infrastruktureinrichtungen gesehen. Wichtig ist dabei vor allem die Haltestellenausstattung. Hier sollte die Stadt Seelze beim Großraum Verkehr Hannover (GVH) die

Ausstattung mit Wartehäuschen einfordern, die nach Möglichkeit einheitlich gestaltet und auffällig sein sollten, um das ÖPNV-Angebot stärker in das Blickfeld zu rücken.

Da in den Stadtteilen oftmals nur die Ortsdurchfahrt vom ÖPNV befahren wird, andererseits die Wege zu den - teilweise neuen - Siedlungsbereichen durchaus größere Wegstrecken mit sich bringen, sollten die Haltestellen nach Möglichkeit mit Fahrradabstellflächen und Anschließenrichtungen ergänzt werden.

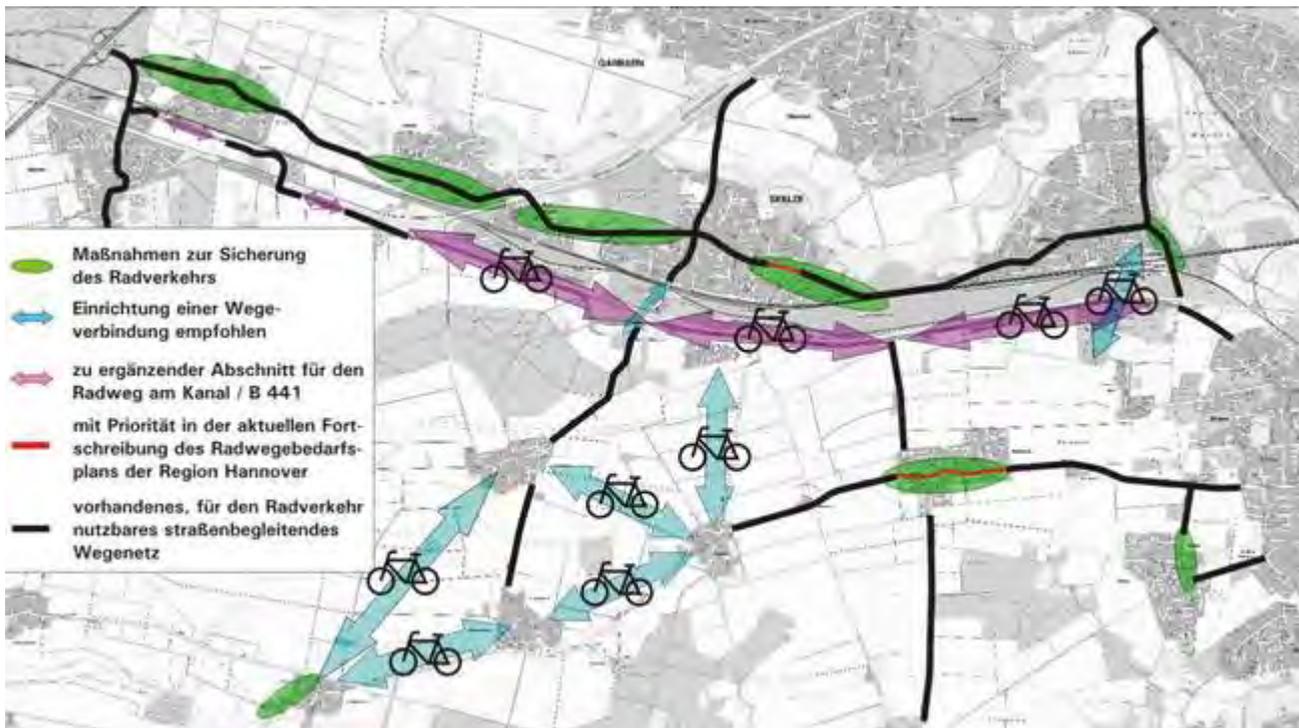
Ebenfalls ein wichtiges, mittelfristiges Ziel ist die Sicherung der Überquerungen im Bereich der Bushaltestellen. Hier sollte bei den in den Stadtteilkonzepten mehrfach vorgeschlagenen Überquerungshilfen die Verbindung mit der Bushaltestelle (ggf. auch durch Verlegung der Haltestelle) gesucht werden, um insbesondere den Schülerverkehr besser zu sichern.

Radverkehr

Die wesentlichen Verbesserungserfordernisse für den Radverkehr im Seelzer Stadtgebiet lassen sich weitgehend zu zwei Themenschwerpunkten zusammenfassen. Einerseits bestehen erhebliche Verbindungsdefizite zwischen den einzelnen Seelzer Stadtteilen und darüber hinaus besteht an verschiedenen innerörtlichen Netzabschnitten die Notwendigkeit, Sicherungsmaßnahmen für den Radverkehr umzusetzen. Die Verbindungsdefizite betreffen besonders die südlichen Stadtteile Döteberg, Almhorst, Kirchwehren und Lathwehren sowie den Bereich der B 441. Für die weiteren Radverkehrsplanungen ist in jedem Fall wichtig, hohe Qualitätsstandards für das zukünftige Rad-



wegenetz zu definieren, um ggf. auf dieser Grundlage zur Schließung von Netzlücken die mögliche Nutzung von Wirtschaftswegen oder Freizeit-/Radfernwanderwegen zu prüfen.



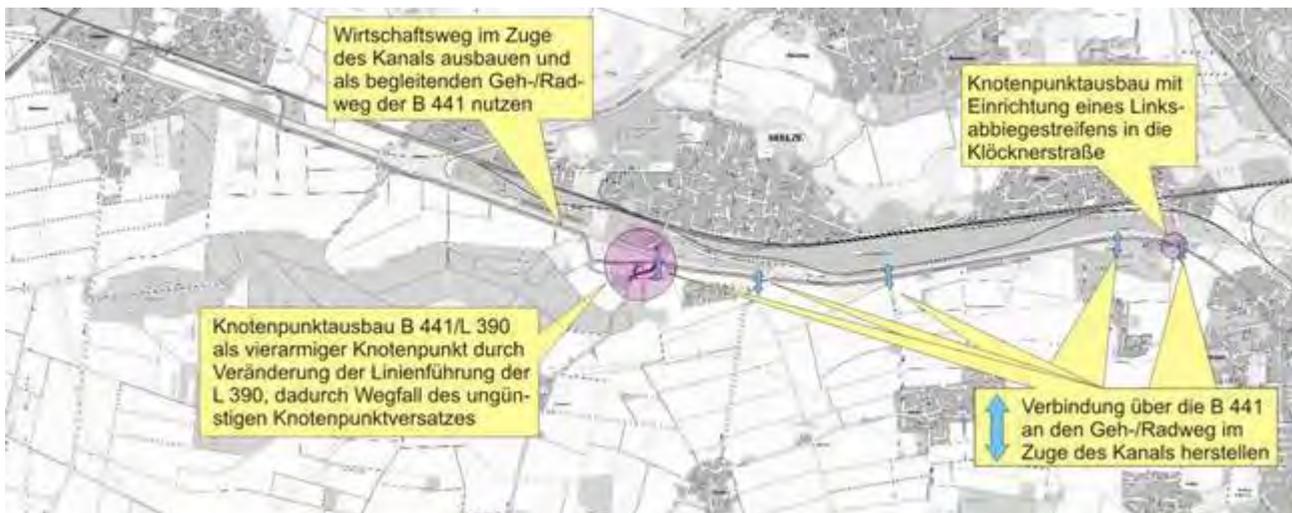
Die Einrichtung straßenbegleitender Rad-/Gehwege im Zuge der K 251 zwischen Döteberg und Kirchwehren bzw. weiter nach Ostermunzel, der K 252 zwischen Döteberg und Seelze-Süd, der L 390 zwischen Kirchwehren und Lathwehren sowie auch der K 246 zwischen Lathwehren und Stemmen ist naheliegend. Nach Vorstellung der Fortschreibung des Radwegebedarfsplans der Region Hannover dürfte die Realisierung der o. g. Maßnahmen in naher und weiterer Zukunft nicht zu erwarten sein. Zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr sind daher alternative Überlegungen zweckmäßig. Im Seelzer Stadtgebiet erscheint die Nutzung bzw. die Freigabe bestehender land- und forstwirtschaftlicher Wege für den Radverkehr als geeignete Möglichkeit. Die Vertreter der Land- bzw. der Forstwirtschaft sind dabei frühzeitig mit in die Planung eines Radweges auf Wirtschaftswegen einzubeziehen.

Weiterhin ist die Anlage eines parallel zur B 441 verlaufenden, durchgehenden Radweges als wichtige Schlüsselmaßnahme für den Radverkehr zu beurteilen. In Kenntnis der Schwierigkeiten ein derartiges Vorhaben direkt an der B 441 umzusetzen, erscheint alternativ auch die Freigabe des Betriebsweges der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung entlang des Mittellandkanals bzw. des Zweigkanals Linden für den öffentlichen Radverkehr als sehr gut geeignete Maßnahme und bietet zusätzlich großes Potenzial für eine überörtliche Radwegeverbindung. In Kombination mit neu einzurichtenden Anbindungen an die Querachsen Klöcknerstraße (L 395) in Letter, das Gewerbegebiet Letterholz, die K 230 als Verbindung nach Harenberg, die K 252 als Verbindung nach Seelze-Süd und die Göxer Landstraße (L 390) könnte ein attraktives Radwegenetz geschaffen werden.

Potenzial: B 441

Die B 441 verläuft in west-östlicher Richtung etwa mittig durch das Seelzer Stadtgebiet. Über diese Achse sind sämtliche Stadtteile erreichbar bzw. werden miteinander verbunden. Die Nutzung findet allerdings nicht in dem Maße statt, wie sie auf Grund der Netzkonfiguration möglich erscheint. Dies dürfte sehr stark auf die vergleichsweise geringe Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte B 441/Göxer Landstraße (L 390) in Seelze und B 441/Klößnerstraße (L 395) in Letter zurückzuführen sein. Zudem

sind durch die Tonnagebeschränkungen der Kanal- und Eisenbahnbrücken vielfach die Querbeziehungen für den Lkw-Verkehr nicht nutzbar. Der Ausbau der beiden genannten Knotenpunkte ist daher als eine der wichtigsten Straßenbaumaßnahmen für die Stadt Seelze zu nennen. Darüber hinaus wird aktuell die unter den Aspekten der Verkehrssicherheit gegebene Empfehlung zum Ausbau des Knotenpunktes B 441/K 230 (Abzweig Harenberg) umgesetzt.



Potenzial: Hannoversche Straße

Die Hannoversche Straße präsentiert sich als Lebensader des Hauptortes Seelze und ist damit identitätsstiftend. Hier konzentrieren sich geschäftliche Nutzungen, Gewerbe und Verwaltungseinrichtungen. Zu beobachten ist hier jedoch ein unverträgliches Verkehrsgeschehen, geprägt von zu viel und zu schnellem Kraftfahrzeugverkehr. Radfahrer werden an "den Rand gedrückt", Fußgänger kommen kaum und wenig sicher über die Straße. Die vorhandenen "Fußgängerampeln" helfen wenig. Von hoher Aufenthaltsqualität kann nicht gesprochen werden.

Im Nachgang zum Verkehrsentwicklungsplan sollte hier ein "neuer" Straßenraum entwickelt werden, der gestalterisch und funktional höheren Ansprüchen gerecht wird. Besonders hinzuweisen ist dabei auf die Notwendigkeit eines angemessenen Stellplatzangebotes im Seelzer Stadtzentrum. In Anlehnung an innovative Entwurfsgedanken zum Beispiel nach dem "Shared-Space"-Prinzip sind entsprechende Überlegungen anzustellen, um sie anschließend mit Bürgern und Nutzern des Straßenraums zu diskutieren. Denkbar ist auch zunächst ein Verkehrsversuch, begleitet von einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit.



Vechta



Haren (Niederlande)

Potenzial: Stadt am Wasser

Der Kanal verbindet die Stadtteile Dedensen, Gümmer, Lohnde, Seelze und Letter wie ein grünes Bindeglied, das mehr als nur ein Spazier- und Radweg sein könnte. Der Kanal stellt neben der Schifffahrtfunktion auch ein wichtiges Ziel für Naherholung, Sport und Freizeit dar. Dieses vorhandene Potenzial wird bisher nicht ausgeschöpft, denn die Durchgängigkeit und die Durchlässigkeit zwischen Stadt, Grün und Wasser ist derzeit nicht gegeben. Freiraum - und Verkehrsplanung sollten hier in Zukunft gemeinsam nach attraktiven Lösungen suchen.

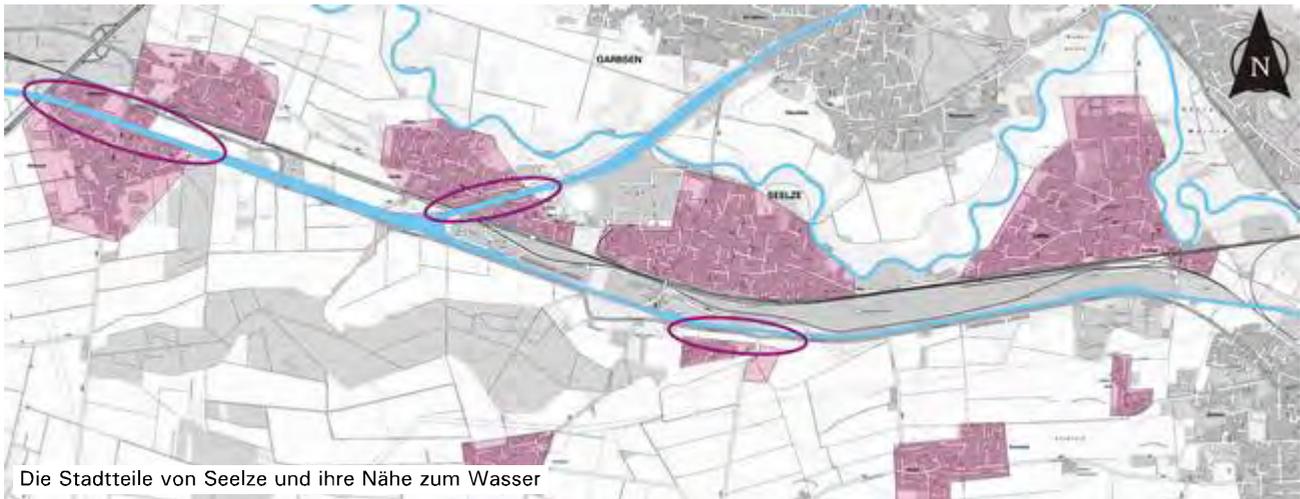


Schwielowsee (Gemeinde Caputh)



Canal St. Martin (Frankreich)

Das Leben am Wasser ist seit jeher mit positiven Assoziationen verbunden und könnte auch eine Marke für Seelze werden.



Die Stadtteile von Seelze und ihre Nähe zum Wasser

Potenzial: Brückenidentität

Das Seelzer Stadtgebiet wird durch den Mittelkanal bzw. den Zweigkanal Linden sowie die dazu weitgehend parallel geführte Eisenbahntrasse Hannover-Wunstorf stark geprägt. Bei sämtlichen Nord-Süd-Verbindungen sind eine Brücke zur Überquerung des Kanals und weitere Brücken bzw. Unterquerungen der Eisenbahntrasse notwendig. Der Zustand der Kanal- und Eisenbahnbrücken ist mit deutlichen Mängeln behaftet, so dass in mehreren Fällen Gewichtsbeschränkungen angeordnet werden mussten. Teilweise bestehen zudem Höhenbegrenzungen, bei Brücken auf 4,00 m und bei Unterquerungen auf 3,60 m bzw. 3,70 m zulässige Fahrzeughöhe. Die Seelzer Brücken sollen

daher innerhalb der nächsten 15 Jahre erneuert werden. Beginnen wird man mit der Eisenbahnbrücke im Zuge der Göxer Landstraße (L 390), für die im Jahre 2013 der Baubeginn vorgesehen ist. Darüber hinaus plant die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Erneuerungen der Kanalbrücken im Zuge der Göxer Landstraße (L 390) und der Klöcknerstraße (L 395), allerdings ohne dass bisher ein Zeithorizont definiert wurde. Im Zuge dieser Erneuerungen sollte die Stadt Seelze darauf dringen, nach Möglichkeit ein einheitliches, identitätsstiftendes Brückenbild zu erhalten. Aktuell wurde der Ausbau des Zweigkanals Linden durch den Bund zurückgestellt, so dass vorerst auch keine Erneuerung der Brücken erfolgen wird.



Münster, Dortmund-Ems-Kanal

Stadtteilkonzepte

Im Verkehrsentwicklungsplan erfolgt die Analyse und die Diskussion von Maßnahmen auf der gesamtstädtischen Ebene, der Maßstab der Verkehrsentwicklungsplanung entspricht normalerweise dem der Flächennutzungsplanung. Die betrachteten Infrastrukturmaßnahmen und ihre Auswirkungen sind zumeist von gesamtstädtischer Bedeutung. Für die Gestaltung von Verkehrsanlagen z. B. im Rad- oder Fußgängerverkehr werden notwendigerweise allgemein gehaltene programmatische Standards und Maßnahmenkataloge aufgestellt. In den abschließenden Empfehlungen der meisten Verkehrsentwicklungspläne findet sich die Forderung, die Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans für alle Verkehrsarten auf die niedrigere Ebene der Stadtteile oder Bezirke zu übertragen.

Im Verkehrsentwicklungsplan Seelze sind solche Stadtteilverkehrskonzepte bereits Teil des Arbeitsprogramms. In den Stadtteilverkehrskonzepten werden auf der Basis einer flächenhaften Analyse zunächst generelle Einschätzungen der Situation für alle Verkehrsarten gegeben. Für die aufgezeigten Mängel und Defizite werden in den Stadtteilverkehrskonzepten mögliche Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen. In einem Plan werden die Mängel und Maßnahmen lokalisiert und in ihrem räumlichen Umfeld eingeordnet.

Die Verkehrsbelastungen in den Straßenräumen der Stadt Seelze sind grundsätzlich wenig auffällig. Allerdings weisen viele Straßen erhebliche Gestaltdefizite auf. Dies gilt insbesondere für die Seitenräume und die Querschnittaufteilung zugunsten des Kraftfahrzeugverkehrs. Der Planungsansatz, in den Ortsdurchfahrten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen, erfolgt nicht generell, sondern immer stadtteilspezifisch. Einerseits ist dies eine Maßnahme zur Sicherung des ggf. auf der Fahrbahn geführten Radverkehrs und andererseits kann dadurch eine Kompensation für einen fehlenden, baulich aber nicht zu realisierenden Gehweg erreicht werden. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erfordert allerdings immer die Zustimmung durch den Straßenbaulastträger.

Die fehlenden Geh- und Radwege an den Verbindungsstraßen der Stadtteile erfordern den Neubau von entsprechenden Wegen. Da dies mittelfristig nicht zu erwarten ist, wird verstärkt die reguläre Nutzung bestehender Wirtschaftswege mit Aufbau einer zugehörigen Radverkehrswegweisung vorgesehen.



Almhorst

Der Ortsdurchfahrt Rohlanddamm/Hartrehre kommt heute vorrangig eine Verbindungsfunktion zu. Der Straßenraumquerschnitt ist auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, was zu unverträglichen Geschwindigkeiten führt. Abschnittsweise existiert kein Gehweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

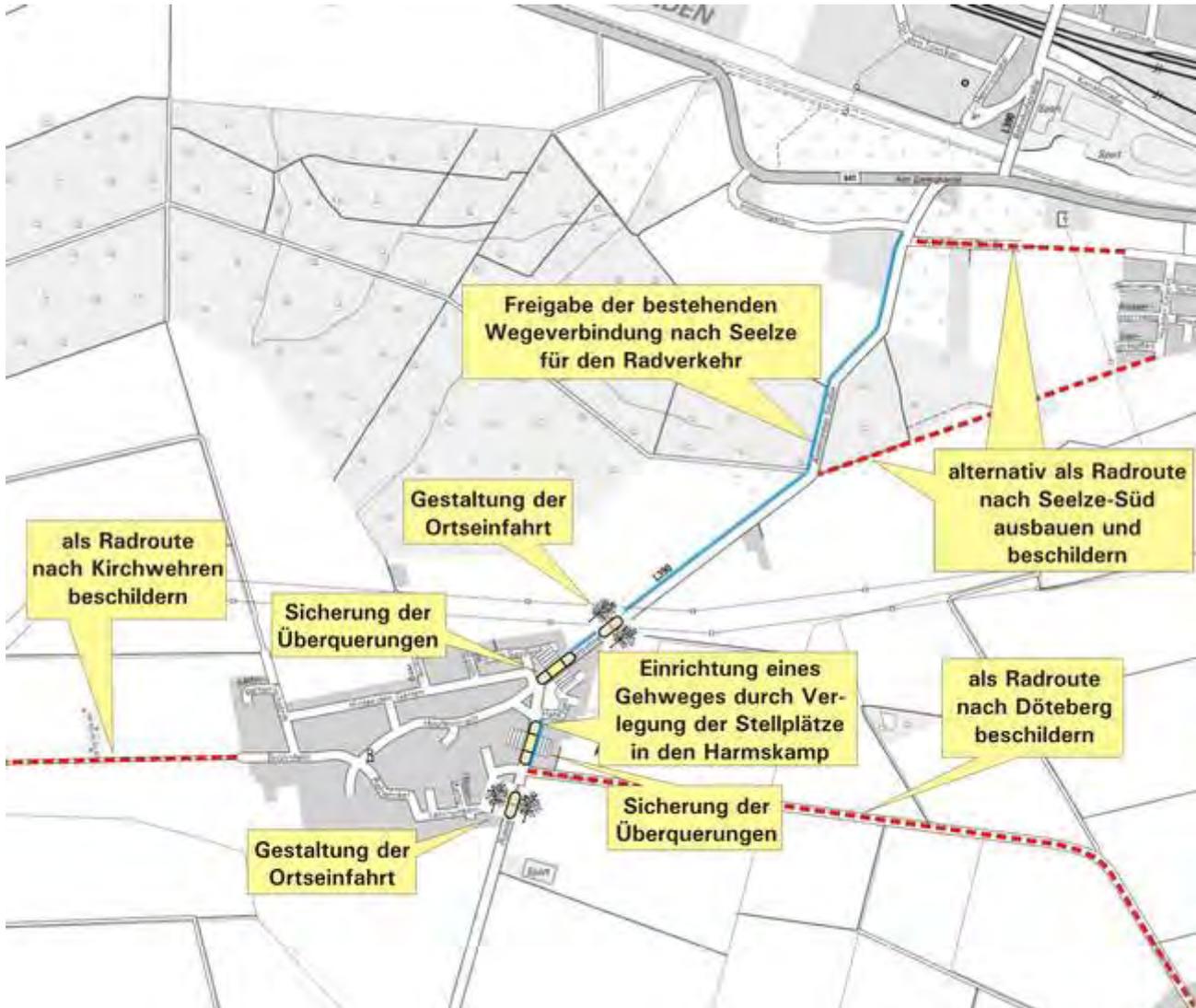


südlicher Ortseingang



Rohlanddamm

Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Almhorst



Zur Gestaltung der südlichen Ortseinfahrt wird eine Umgestaltung des Knotenpunktes Rohlanddamm/Lerchenkamp/Harmskamp zu einem Minikreisverkehr vorgesehen. Ein Kreisverkehr an dieser Stelle verdeutlicht die Ortseingangssituation und führt automatisch zu einer Geschwindigkeitsreduzierung. Fußgängerüberwege in allen Zufahrten verbessern die Überquerbarkeit der Fahrbahn, vor allem für die Bewohner des anliegenden Seniorenheims



Dedensen

Der Ortsdurchfahrt Luther Straße/Bruchstraße/Altes Dorf kommt eine erhebliche Erschließungsfunktion zu. Bereichsweise sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt worden, was zu weitgehend verträglichen Geschwindigkeiten im Innerortsbereich führt. Abschnittsweise besteht nur einseitig ein Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist.

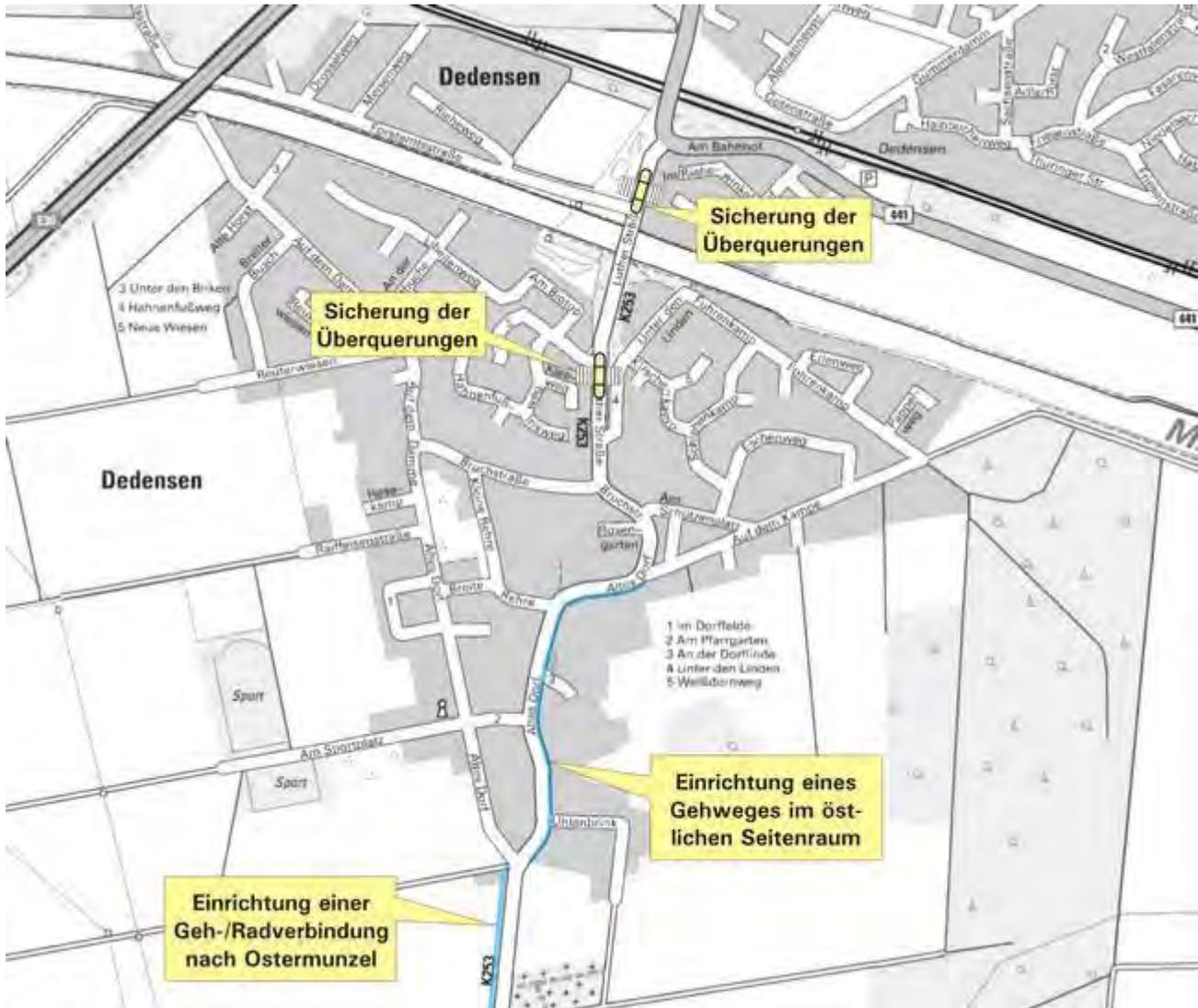


Altes Dorf

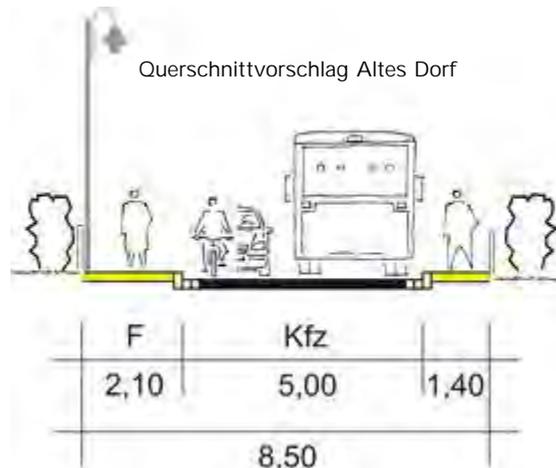


einseitiger Gehweg

Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Dedensen



Da der Linienbus in Dedensen als Ringlinie verkehrt, ist eine Reduzierung der Fahrbahnbreite der Straße Altes Dorf auf 5,00 m denkbar, die das Begegnen von Bussen bzw. Lkw mit Pkw weiterhin ermöglicht. Durch die gewonnene Fläche könnte am östlichen Fahrbahnrand ein schmales Gehweg zur Erschließung der anliegenden Grundstücke angelegt werden. Stellenweise sind Aufweitungen der Fahrbahn auf 6,00 m erforderlich, um auch den Begegnungsfall Lkw/Lkw zu ermöglichen.

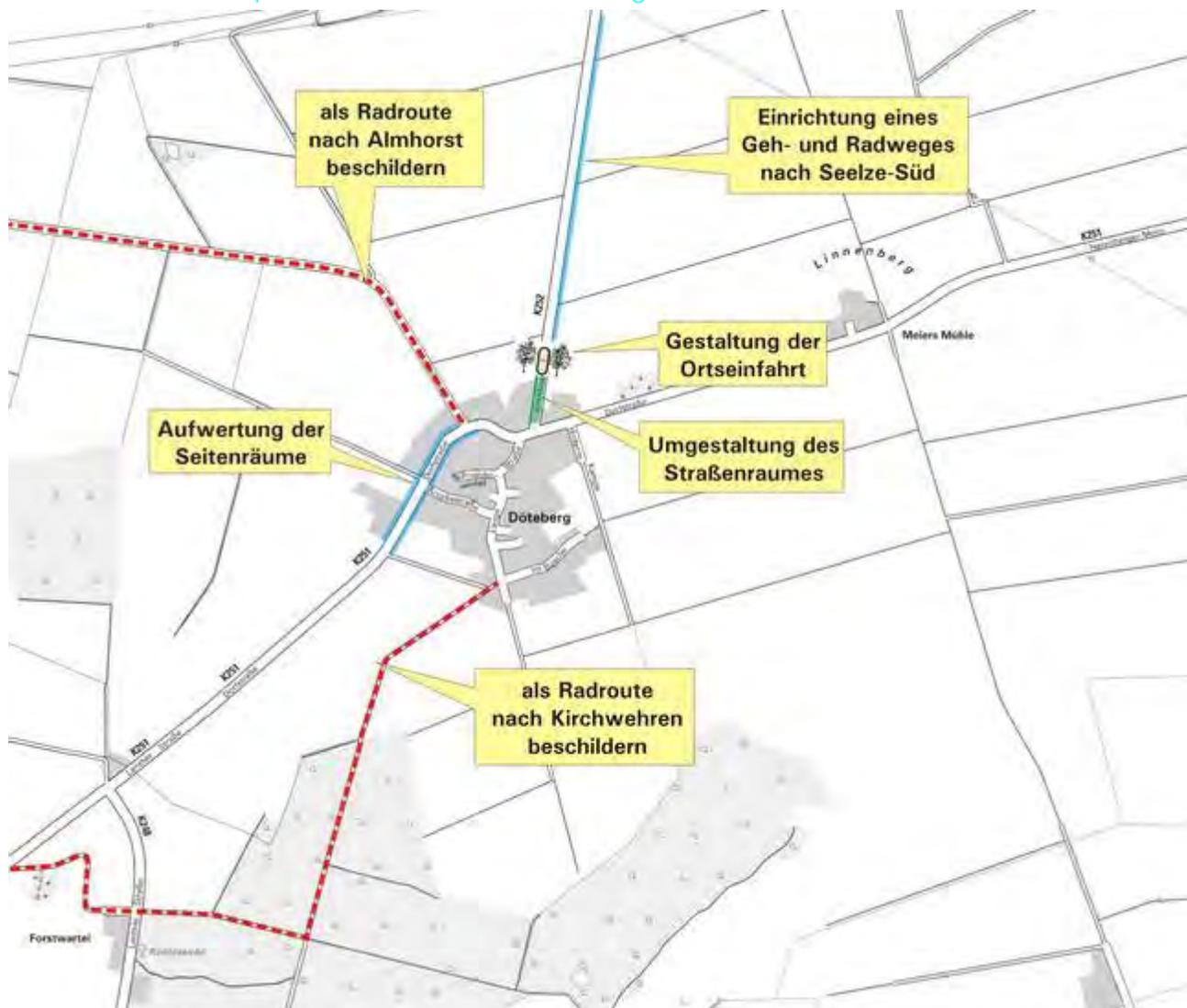


Döteberg

Die Ortsdurchfahrt im Zuge der Dorfstraße und des Kirchbuschweges hat in erster Linie eine Verbindungsfunktion. Trotz einiger Umgestaltungsmaßnahmen an den Ortseingängen und in der Ortsmitte wird das Geschwindigkeitsniveau als nicht verträglich eingestuft. Die Gehwege sind bereichsweise sehr schmal. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf Fahrbahnniveau.



Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Döteberg



Den Maßnahmenswerpunkt in Döteberg bildet die Umgestaltung der Dorfstraße südwestlich des Anhaltsweges, da hier eine Aufwertung der Seitenräume wichtig erscheint. Die Behebung der bisher fehlenden Geh- und Radwegverbindungen nach Seelze-Süd, Kirchwehren und Almhorst ist der zweite Handlungsschwerpunkt für den Stadtteil Döteberg. Für die Verbindung im Zuge der K 252 nach Seelze-Süd kann dabei nicht auf bestehende Wirtschaftswege zurückgegriffen werden, hier ist ein Wegeneubau erforderlich.

Gümmer

Die Osnabrücker Landstraße hat vorrangig eine Erschließungsfunktion und ist mit ihrem Querschnitt weitgehend auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Im Ortskern beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Der Radverkehr ist in den bereichsweise sehr schmalen Seitenräumen freigegeben. In einigen Abschnitten ist kein Gehweg vorhanden.

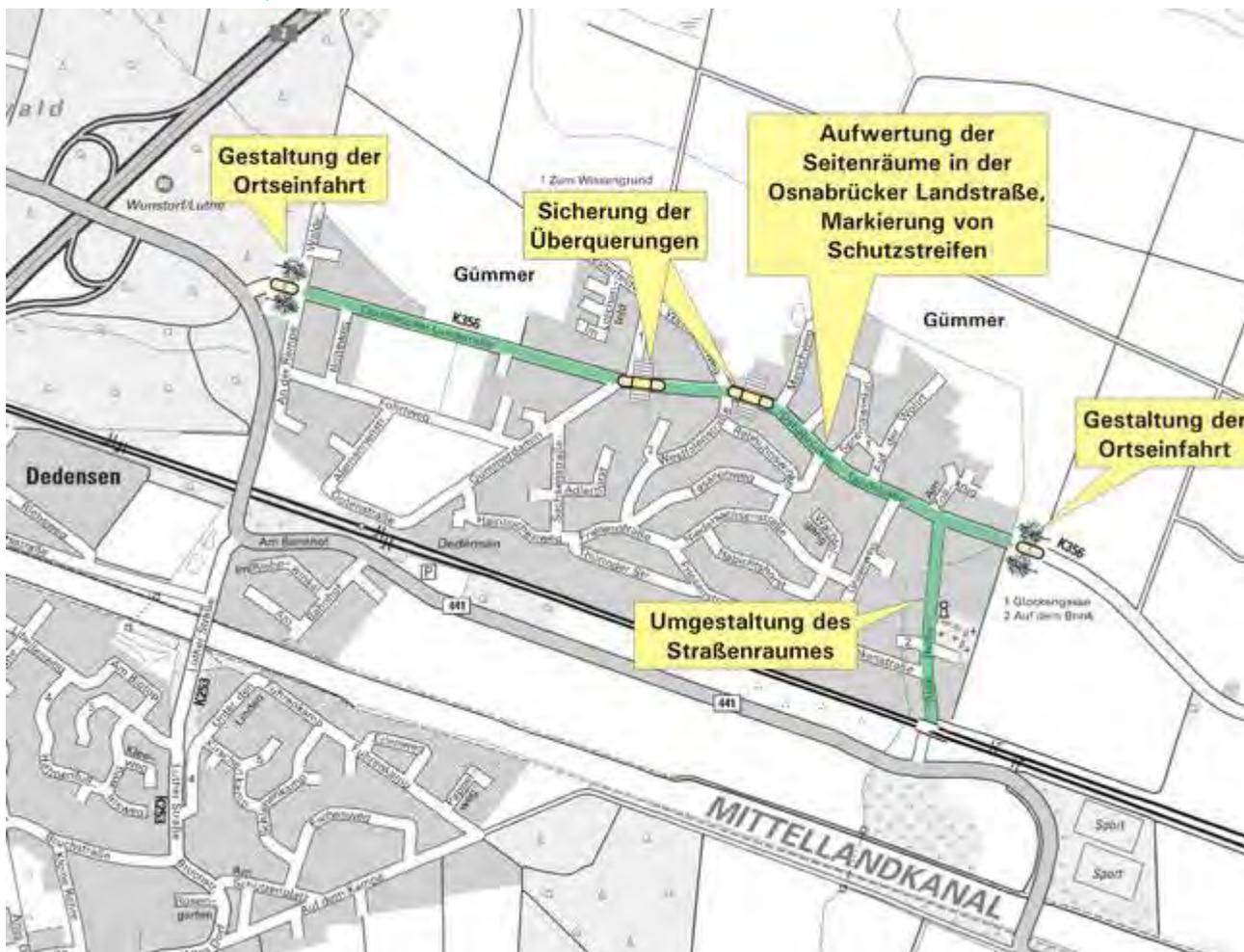


Osnabrücker Landstraße

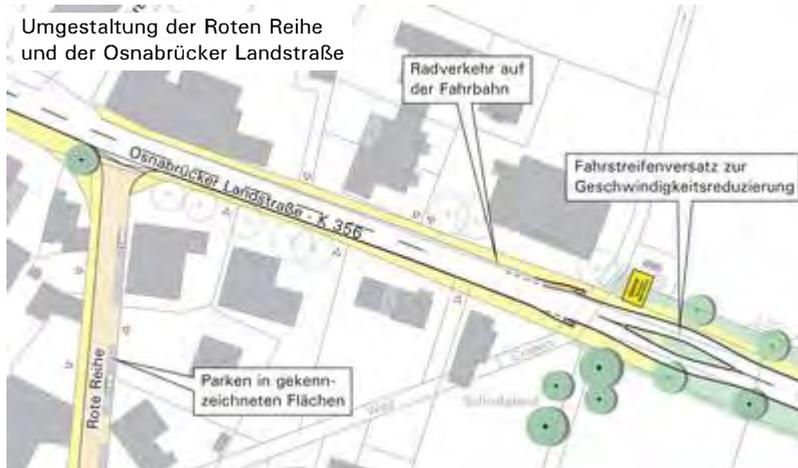


Rote Reihe

Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Gümmer



Zur Verdeutlichung der geschlossenen Ortslage wird am östlichen Ortseingang die Integration einer Mittelinsel vorgesehen. Der dadurch entstehende Fahrstreifenversatz bedingt eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit bei Einfahrt in den Ort. Zur Erschließung der südlich der Osnabrücker Landstraße gelegenen Grundstücke wird zwischen Ortseingang und Roter Reihe ein Gehweg angelegt. Das Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, um das Konfliktpotenzial in den Seitenräumen zu senken. Die Fahrbahn der Roten Reihe wird in ihrer Breite reduziert und aufgepflastert. Durch die gewonnene Fläche kann der westliche Seitenraum verbreitert werden.



Harenberg

Die Ortsdurchfahrt im Zuge der Harenberger Meile ist in erster Linie auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, was zu nicht verträglichen Geschwindigkeiten führt. Während der nördliche Ortseingang im Zuge der Seelzer Straße durch eine Mittelinsel verdeutlicht ist sind die übrigen Ortseingänge ungestaltet. Der Radverkehr wird in der Harenberger Meile auf der Fahrbahn geführt.

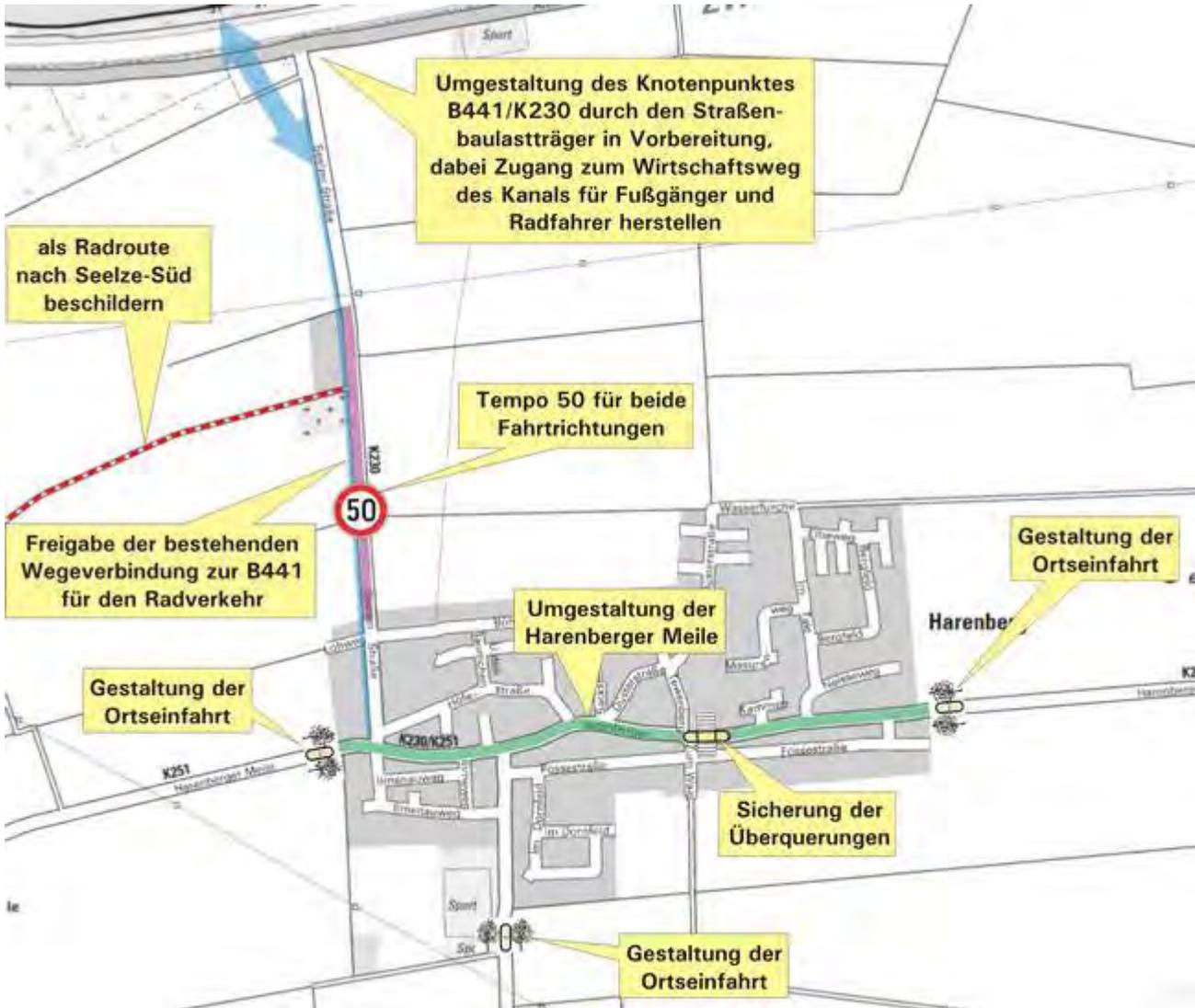


Ortsmitte



Harenberger Meile

Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Harenberg



Im Zentrum von Harenberg wird vorgesehen, die bereits bestehende rote Pflasterung im Vorfeld der Kirche auf den Bereich der Harenberger Meile zwischen Höfstraße und der Gaststätte Harenberger Hof auszuweiten, um den Ortskern hervorzuheben. Die Stellplätze im Bereich des Kindergartens bleiben erhalten und werden durch Bäume gesäumt. Die Fahrbahnbreite wird im zentralen Bereich auf 6,50 m reduziert, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Im weiteren Verlauf der Harenberger Meile bleibt die bestehende Fahrbahnbreite von 7,50 m erhalten und es werden Schutzstreifen für den Radverkehr markiert.

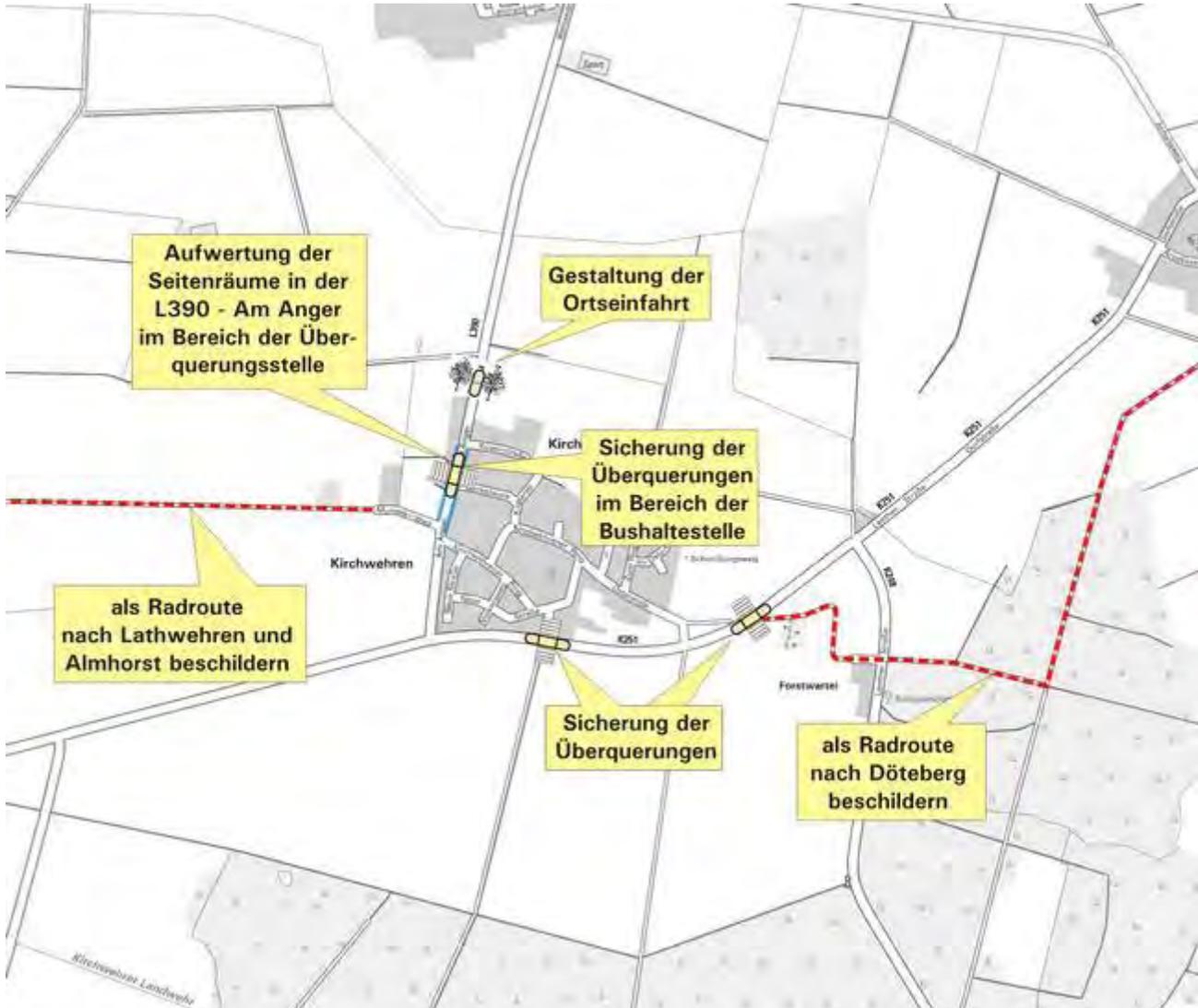


Kirchwehren

Die Querschnittausteilung der Ortsdurchfahrt im Zuge Am Anger ist weitgehend auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, was zu nicht verträglichen Geschwindigkeiten führt. Die Seitenräume weisen abschnittsweise eine nicht nutzbare Breite auf. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich der Bushaltestelle *Denkmal* besteht erhöhter Überquerungsbedarf.



Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Kirchwehren



Der Umgestaltungsvorschlag sieht vor, die Bushaltestelle *Denkmal* am westlichen Fahrband der Straße Am Anger südlich der Bebauung zu verlegen. So entsteht Raum um den östlichen Seitenraum zu verbreitern und eine Mittelinsel in die Fahrbahn zu integrieren, umso die Überquerbarkeit zu verbessern. Die Überquerungshilfe wird durch Markierung eines Fußgängerüberweges gesichert. Für die Umsetzung dieser Maßnahme ist Grunderwerb an den anliegenden landwirtschaftlichen Flächen erforderlich.

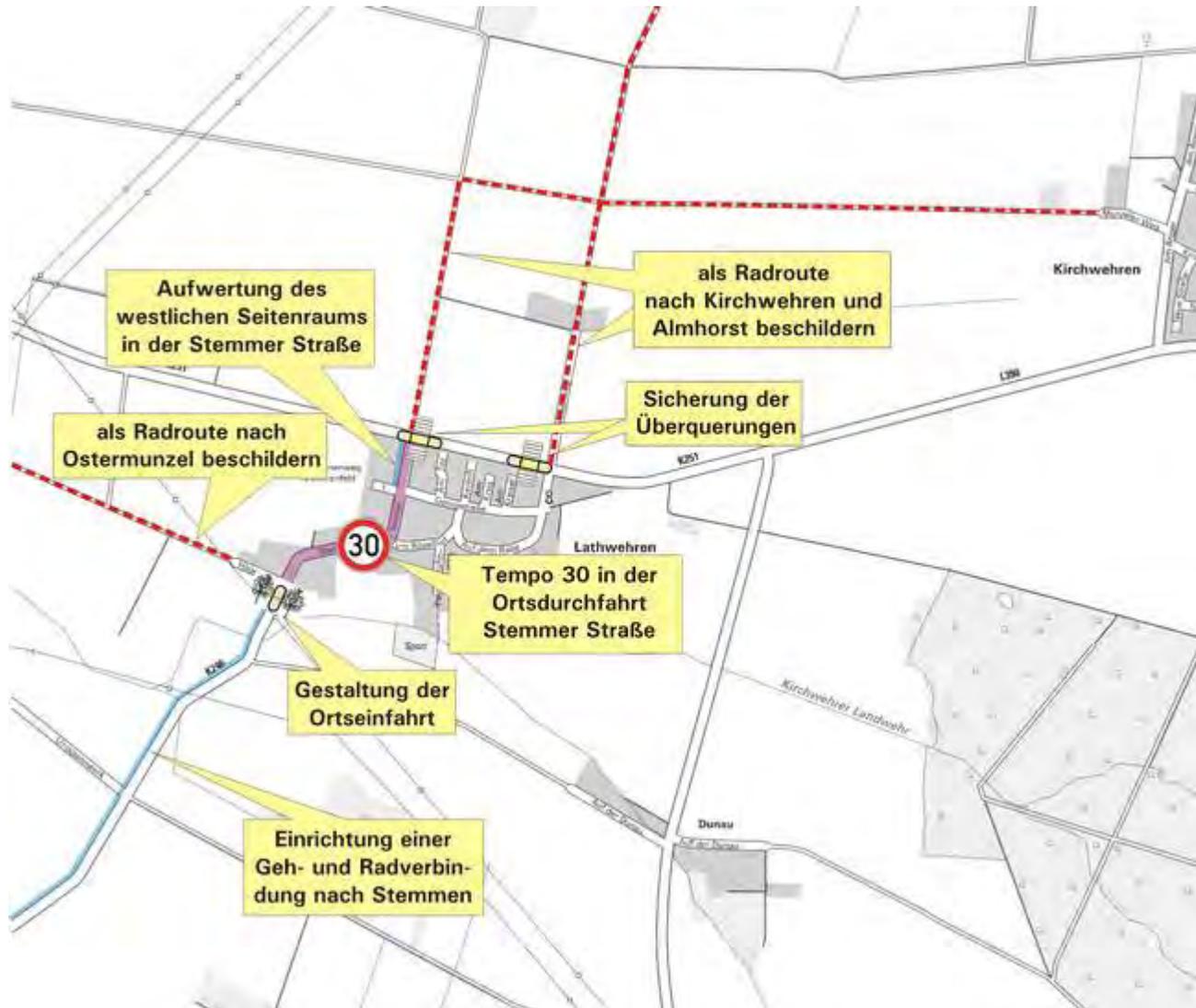


Lathwehren

Der Ortsdurchfahrt im Zuge der Stemmer Straße kommt vorrangig eine Erschließungsfunktion zu. Die Querschnittaufteilung ist im südlichen Bereich weitgehend auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, was zu nicht verträglichen Geschwindigkeiten führt. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Im Mosenweg sind bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt.



Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Lathwehren



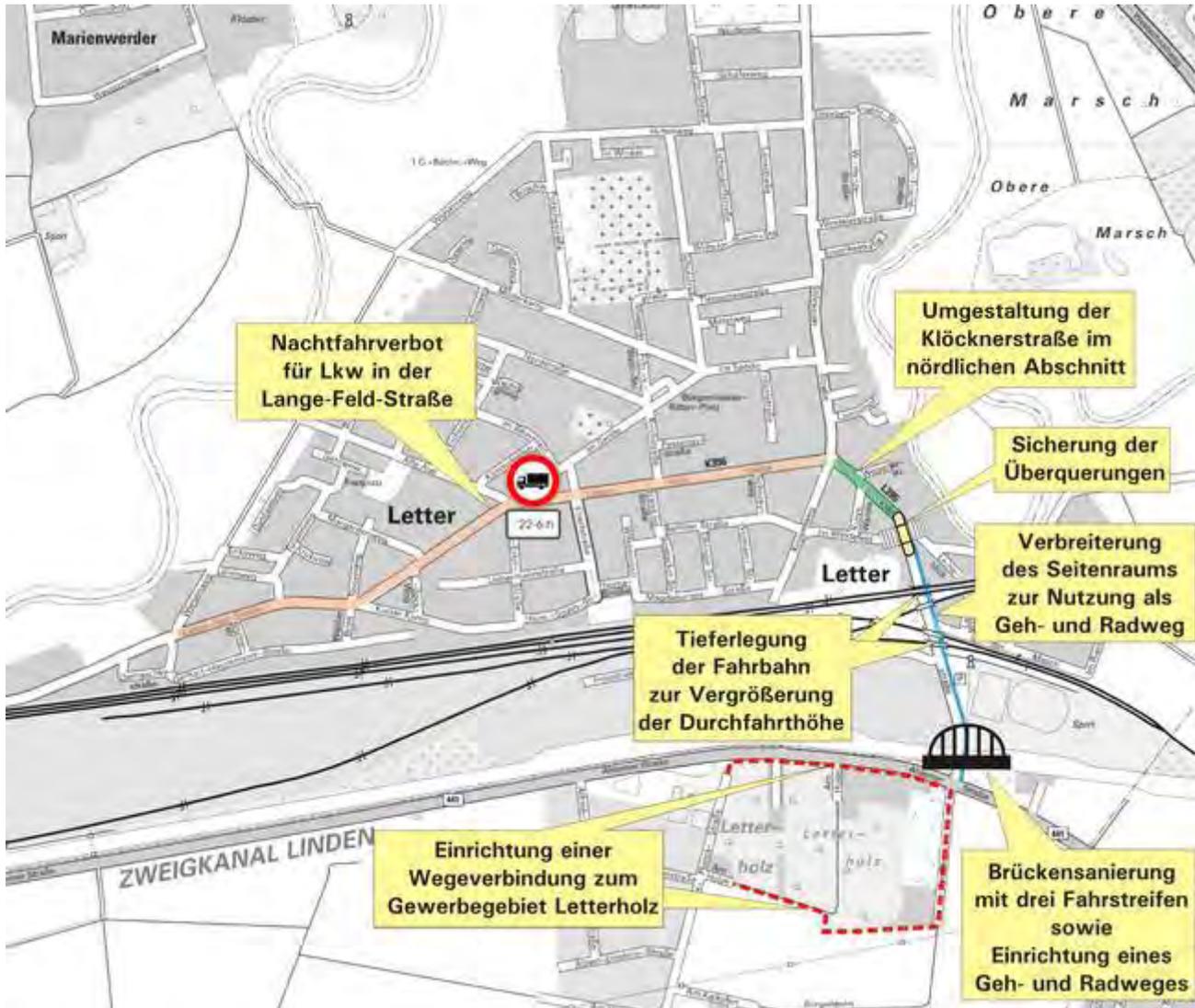
Der Handlungsschwerpunkt in Lathwehren liegt auf Maßnahmen in der Stemmer Straße (K 246), in der empfohlen wird, die Seitenräume bereichsweise aufzuwerten und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken. Die Behebung der bisher fehlenden Geh- und Radwegverbindungen nach Almhorst, Kirchwehren, Ostermunzel und Stemmen ist der zweite Schwerpunkt für den Stadtteil Lathwehren. Für die Verbindung im Zuge der K 246 nach Stemmen kann dabei nicht auf bestehende Wirtschaftswege zurückgegriffen werden, hier ist ein Wegeneubau erforderlich.

Letter

Während die Stöckener Straße und die Lange-Feld-Straße bereits umgestaltet worden sind, weist die Klöcknerstraße erhebliche Gestaltungsdefizite auf. Stellenweise ist hier keine Gehweg vorhanden. Die gesamte Ortsdurchfahrt ist für 50 km/h freigegeben. Der Radverkehr wird im Seitenraum geführt. Nur in der Lange-Feld-Straße bestehen jedoch separaten Radwege.



Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Letter



Neben dem bereits im Zusammenhang mit den Verbesserungsmaßnahmen an der B 441 genannten Ausbau des Knotenpunktes B 441/Klöcknerstraße (L 395) ist die Einrichtung einer Wegeverbindung zum Gewerbegebiet Letterholz eine wesentliche Verbesserungsmaßnahme für den Stadtteil Letter. Die Umgestaltung der nördlichen Klöcknerstraße ist als Weiterführung der Umgestaltungen in der Stöckener Straße und der Lange-Feld-Straße unverzichtbar. Mit dem Nachfahrverbot für Lkw in der K 356 soll den Bewohneransprüchen verstärkt Rechnung getragen werden.

Lohnde

Die Straßenraumquerschnitte der Calenberger Straße und der Krumpen Masch sind weitgehend auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, was zu nicht verträglichen Geschwindigkeiten führt. Abschnittsweise bestehen keine oder nur schmale Gehwege. Die Seitenräume sind für den Radverkehr freigegeben.

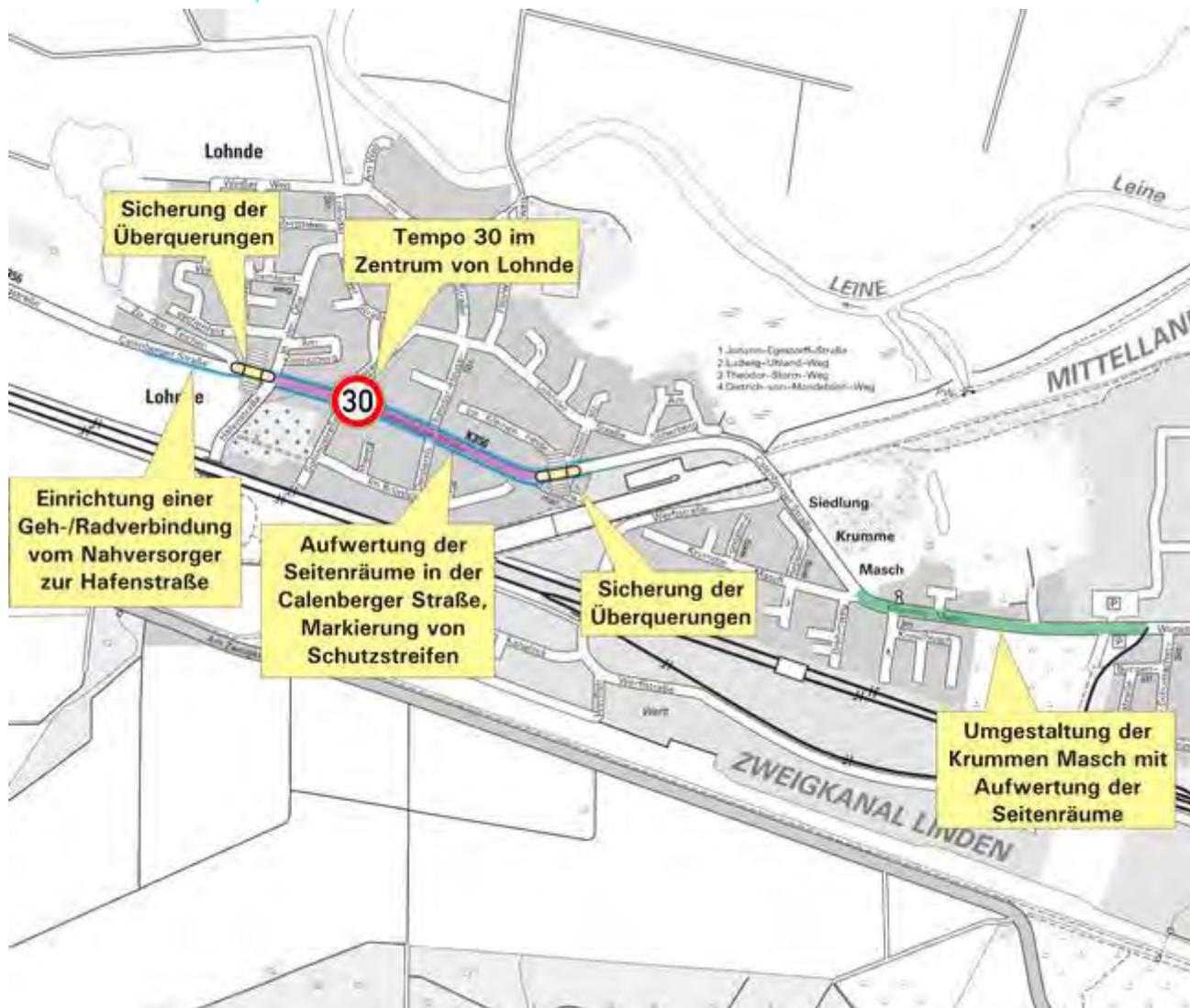


westlicher Ortseingang



Stadtteilgrenze zu Seelze

Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Lohnde



Der Umgestaltungsvorschlag sieht im Bereich der Kleingärten an der Krumpen Masch vor, die Senkrechtparkstände durch Längsparkstände zu ersetzen. Durch die Aufgabe der großzügigen Rasenflächen kann eine höhere Anzahl an Stellplätzen geschaffen werden. Diese werden durch Baumpflanzungen gegliedert. Dadurch entsteht ausreichend Raum, um auch im südlichen Seitenraum einen Gehweg anzulegen. Die Fahrbahn wird verbreitert und es werden Schutzstreifen für den Radverkehr markiert.



Seelze

Während der Hannoverschen Straße und der Wunstorfer Straße eine erhebliche Erschließungsfunktion haben, kommt der Göxer Landstraße in erster Linie eine Verbindungsfunktion zu. Der westliche Bereich der Hannoverschen Straße bildet das Zentrum Seelzes. Außerhalb dieses Bereiches weisen die Anlagen für Fuß- und Radverkehr teilweise starke Mängel auf.

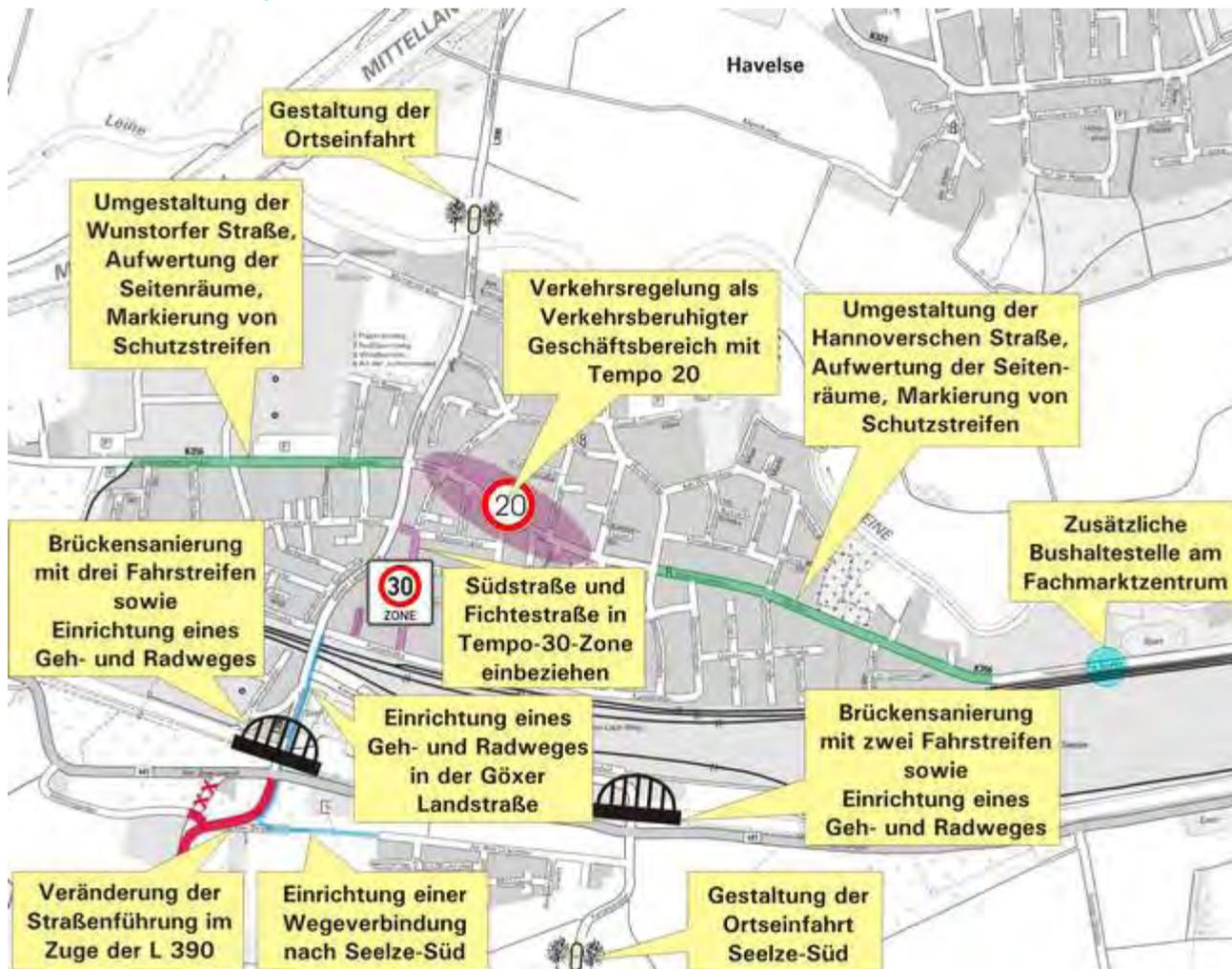


Wunstorfer Straße

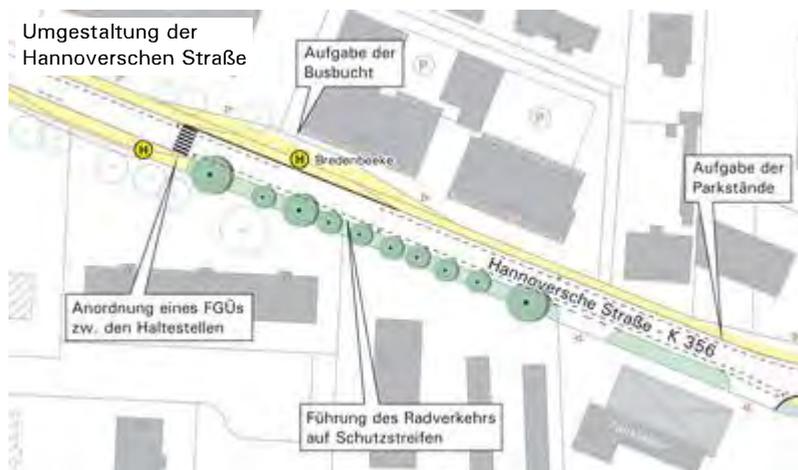


Hannoversche Straße

Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Seelze



Da die Parkstände am nördlichen Fahrbahnrand der Hannoverschen Straße gegenüber der Tankstelle die Sicht in diesem Bereich stark einschränken wird vorgeschlagen diese aufzugeben. Die vorhandene Fahrbahnbreite ermöglicht die Markierung von Schutzstreifen ohne dass ein Umbau erforderlich wird. Die Busbucht der Linienbushaltestelle *Bredenbeeke* am nördlichen Fahrbahnrand wird entsprechend dem südlichen Fahrbahnrand zurückgebaut. Zwischen den beiden Haltestellen wird ein Fußgängerüberweg angeordnet, um den Fußgängerverkehr am Ende des Gehweges im südlichen Seitenraum sicher über die Fahrbahn zu führen.

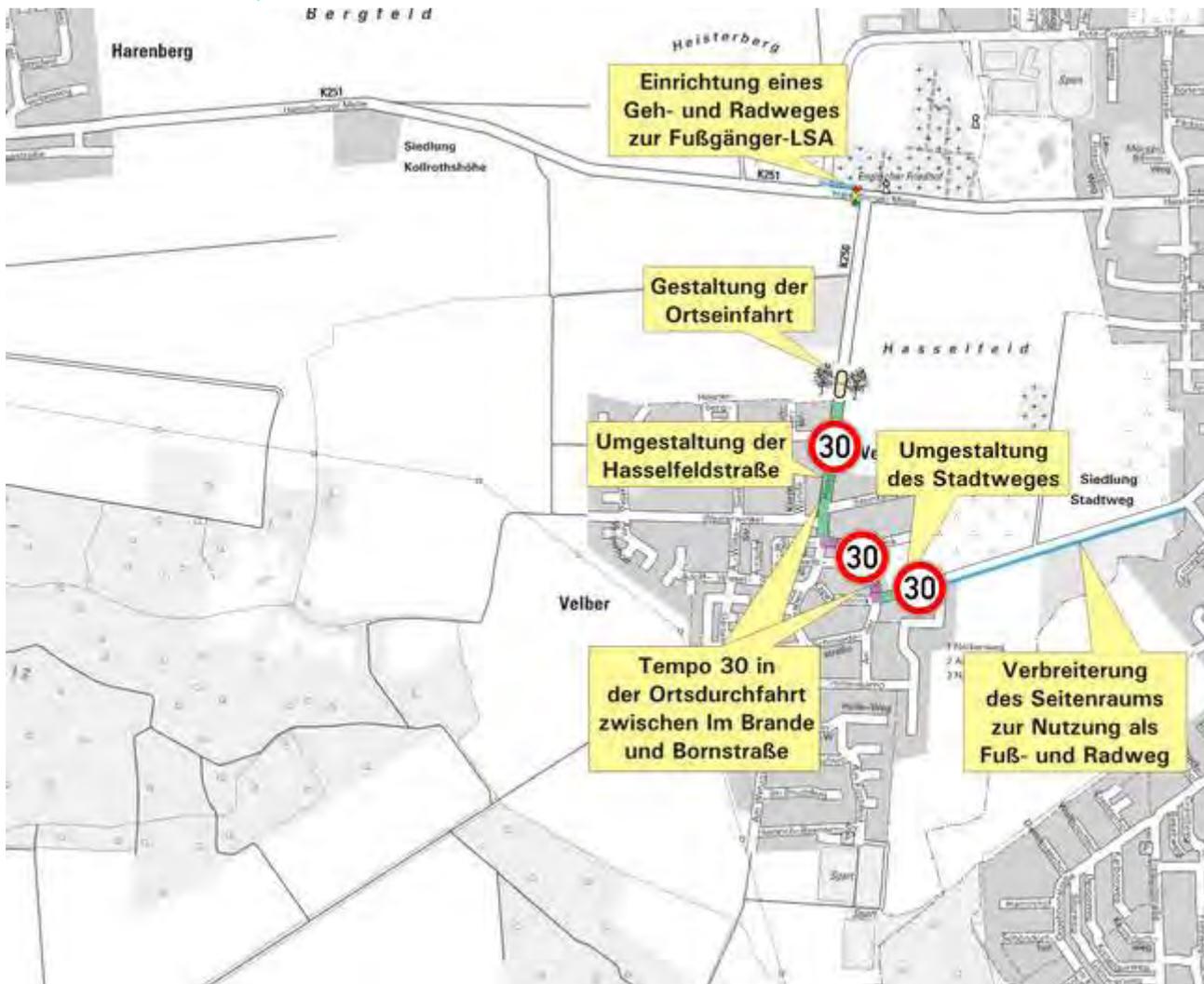


Velber

Der Ortsdurchfahrt im Zuge der Hasselfeldstraße/Schusterbrink/Statweg kommt vorrangig eine Erschließungsfunktion zu. Der Straßenraumquerschnitt ist weitgehend auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, was zu nicht verträglichen Geschwindigkeiten führt. Die Seitenräume weisen teilweise starke Gestaltungsdefizite auf. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.



Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Velber



Am nördlichen Ortseingang wird die Integration einer Mittelinsel vorgesehen, um eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen. Durch die Anordnung eines Baumtors wird die Aufmerksamkeit des Kraftfahrzeugverkehrs zusätzlich erhöht. Nördlich der Einmündung Im Brande wird zusätzlich eine Überquerungshilfe angeordnet. Der Radverkehr wird weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden sollte. Die Busbuchten sowie die Parkbuchten werden rückgebaut. Stattdessen werden Längsparkstände in den westlichen Seitenraum integriert und durch Baumpflanzungen gegliedert.



Ausblick

Die vorgestellten Maßnahmen-/Handlungskonzepte machen deutlich, dass ein erheblicher Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen die klassifizierten Straßen betreffen. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Seelze auf die zuständigen Straßenbaulastträger sind begrenzt - trotzdem zeigt beispielsweise der Umbau der Lange-Feld-Straße, dass ein erfolgreiches Zusammenwirken möglich ist.

Die gleiche Ausgangslage gilt für die wünschenswerte Verbesserung der Zugänglichkeit der Stadtteile Seelze und Letter in Bezug auf die Brückenbefahrbarkeit. Die erforderlichen Brückensanierungen stehen im Verantwortungsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bzw. der Deutschen Bahn. Hier kann und muss die Stadt Seelze die Dringlichkeit der Sanierungen einfordern, um gleichzeitig die südliche Erschließung zu verbessern und die sinnvolle, stärkere Inanspruchnahme der B 441 zu ermöglichen.

Der zugehörige Knotenpunktausbau ist Bestandteil des Maßnahmenswerpunktes B 441, der ein enges Zusammenwirken mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erfordert. Die bisher eher „stiefmütterliche“ Behandlung der B 441 (fehlendes straßenbegleitendes Wegeangebot, wenig leistungsfähige Knotenpunkte bei der Verknüpfung mit der L 390 (Göxer Landstraße) und der L 395 (Klößnerstraße)) bietet andererseits auch gute Argumente, um die notwendigen Verbesserungen beim Straßenbaulastträger einzufordern. Das ist sicherlich nicht kurzfristig möglich, sollte aber bei der mittelfristigen Planung der Investitionsmittel einfließen.

In Bezug auf eine wünschenswerte Nutzung des Wirtschaftsweges der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung als Ersatz für den fehlenden Geh-/Radweg im Zuge der B 441 ist es Aufgabe der Stadt Seelze hier eine Art „Runden Tisch“ mit den Beteiligten anzuregen, um einerseits die Dringlichkeit der Verbesserungen zu dokumentieren und andererseits die verschiedenen Verwaltungen überhaupt zu gemeinsamen Gesprächen zu bewegen.

Bei den Stadtteilkonzepten sind vielfach Maßnahmen zur Umgestaltung der Ortseinfahrtbereiche und zur Verbesserung der innerörtlichen Überquerbarkeit vorgeschlagen worden, um die Ortsdurchfahrten nicht nur als Durchgangsräume für den Kraftfahrzeugverkehr zu begreifen, sondern um dämpfend auf die Kfz-Geschwindigkeiten einzuwirken und um für die Bewohner der Stadtteile bessere Verkehrsverhältnisse zu erreichen. Da die Ortsdurchfahrten ebenfalls durchweg als Landesstraßen und Kreisstraßen klassifiziert sind, müssen auch hier

Gespräche mit den zuständigen Straßenbaulastträgern geführt werden, um auszuloten, welche Möglichkeiten in welchem Zeithorizont machbar und finanzierbar sind und was ggf. als durch die Stadt Seelze finanzierte Maßnahme akzeptiert wird.

Ein weiterer, wichtiger Handlungsschwerpunkt ist, die bestehenden land- bzw. forstwirtschaftlichen Wege für den Radverkehr nutzbar zu machen und mit einer Wegweisung als offiziellen Radweg auszustatten, um vergleichsweise kurzfristig eigenständige Radwegverbindungen zwischen den Stadtteilen anbieten zu können. Da hier für den Bereich der Stadt Seelze in gewisser Weise Neuland betreten wird, ist zu empfehlen, zunächst eine einzelne Umsetzung im Rahmen eines Pilotprojektes (beispielsweise die Verbindung zwischen Döteberg und Kirchwehren oder zwischen Lathwehren und Kirchwehren) zu betreiben, um anschließend die gewonnenen Erfahrungen auf andere Verbindungen übertragen zu können.

Die Aufnahme der Harenberger Meile (K 251) und der Hannoverschen Straße (K 356) in die höchste Dringlichkeit bei der Fortschreibung des Radwegedarfsplans der Region Hannover sollte genutzt werden, um hier eine umfassende Umgestaltung des jeweiligen Straßenraumes zu erreichen.

In diesem Zusammenhang wird die Neugestaltung der Hannoverschen Straße (K 356) im Zentrum des Stadtteils Seelze aus gutachterlicher Sicht als Prestigeprojekt angesehen, dessen Umsetzung vorrangig betrieben werden sollte.



Impressum



Stadt Seelze
Rathausplatz 1
30926 Seelze
Telefon 05137.828-0
info@stadt-seelze.de
www.seelze.de



SHP Ingenieure

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Seelze, September 2012