

SHP Ingenieure



Stadt Seelze

Verkehrsentwicklungsplan
Teil I: Zustandsanalyse und Leitbild

Verkehrsentwicklungsplan Seelze
Teil I: Zustandsanalyse und Leitbild

– Endbericht zum Projekt Nr. 1016 –

Auftraggeber:
Stadt Seelze
Fachbereich Bau und Umwelt

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Harald von Lübke

Hannover, November 2010

Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
1.1	Aufgaben und Ziele	1
1.2	Methodisches Vorgehen	4
1.3	Planungsraum Seelze	4
2	Kraftfahrzeugverkehr	6
2.1	Gliederung des Straßennetzes	6
2.2	Verkehrssicherheit	11
2.3	Verkehrsbelastungen Analyse	15
2.4	Besonderheiten der Seelzer Netzstruktur	17
2.5	Mängel und Chancen	21
3	Öffentlicher Personennahverkehr	24
3.1	Schienen- und straßengebundenes Liniennetz	24
3.2	Erschließungsqualität im ÖPNV	26
3.3	Mängel und Chancen	28
4	Radverkehr	29
4.1	Vorhandene Infrastruktur	29
4.2	Mängel und Chancen	31
5	Stadtteilbetrachtungen	34
5.1	Stadtteil Almhorst	35
5.2	Stadtteil Dedensen	36
5.3	Stadtteil Döteberg	37
5.4	Stadtteil Gümmer	38
5.5	Stadtteil Harenberg	39
5.6	Stadtteil Kirchwehren	40
5.7	Stadtteil Lathwehren	41
5.8	Stadtteil Letter	42
5.9	Stadtteil Lohnde	44
5.10	Stadtteil Seelze	45
5.11	Stadtteil Velber	47
6	Das Kanalfeld als Verkehrs- und Freiraum	48
7	Alternative Betriebsformen im Zentrum des Stadtteils Seelze	50
8	Anträge und Beschlussvorlagen des Seelzer Stadtrates	52
9	Leitbild und Handlungsziele	54
9.1	Allgemeines	54
9.2	Leitbild	54
10	Ausblick	56

1 Problemstellung und Zielsetzung

1.1 Aufgaben und Ziele

Vorbemerkungen

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 leistungsfähige 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.

Im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans werden aus der Analyse des heutigen Zustandes Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität abgeleitet werden. Eine übergeordnete Zielsetzung (Leitbild), die zu Beginn der Planung entwickelt wird, bildet die Grundlage der Mängelanalyse, der zu erarbeitenden Handlungskonzepte und deren Bewertung. Aus unterschiedlichen Entwicklungsansätzen, beispielsweise zur Stadtentwicklung, werden Chancen und deren verkehrliche Konsequenzen aufgezeigt. Auf der Basis des abgestimmten Zielkonzepts werden zielorientierte Handlungskonzepte für eine angestrebte Entwicklung der Verkehrssysteme und der Mobilität in Seelze entwickelt.

Stellung der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist die programmatische Stufe der Verkehrsplanung auf der gesamtstädtischen Ebene der Flächennutzungsplanung. Im Verkehrsentwicklungsplan werden die verkehrlichen Auswirkungen unterschiedlicher Stadtentwicklungskonzeptionen dargestellt und bewertet. Die unterschiedlichen Möglichkeiten der Stadtentwicklung sind damit die Basis für Prognoseszenarien, deren Ergebnisse wiederum in die Flächennutzungsplanung einfließen können. Da für das Stadtgebiet Seelze keine wesentlichen Flächenentwicklungen erwartet werden, besitzt dieser Aspekt in diesem Fall etwas nachrangigere Bedeutung.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen gesellschaftlichen Dynamik, die in den nächsten Jahren spürbare Auswirkungen auf den Verkehrsbereich haben wird, ist die periodische Neubearbeitung oder – noch besser – eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Verkehrsplanung erforderlich. Im Hinblick auf die demografischen Veränderungen, die zu einer weiteren Differenzierung der Verkehrsnachfrage und -angebote führen werden, sind neben der baulichen und betrieblichen Infrastruktur auch Aspekte des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements von großer Bedeutung.

Da die Neuanlage infrastruktureller Maßnahmen in Zukunft an Bedeutung verlieren und damit betrieblich optimierte Verkehrsanlagen und die res-

sourcenschonende Gestaltung der Mobilität stärker in den Vordergrund rücken, muss ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Seelze im Sinne eines umfassenden Mobilitätskonzeptes entwickelt werden.

Neben der Abstimmung mit der Flächennutzungsplanung ist eine integrierte Betrachtung der Verkehrsplanung und der Lärminderungsplanung (LMP) mit dem Lärmaktionsplan sowie den Planungen zur Luftreinhaltung (LRP) erforderlich. Die aus den – noch zu erarbeitenden - Aktionsplänen zum Lärm und zur Luftreinhaltung resultierenden Maßnahmen müssen aufeinander abgestimmt werden und sollen sich nach Möglichkeit gegenseitig fördern. Die in den Aktionsplänen ggf. dargestellten Maßnahmen im Verkehrsbereich sind bei der Neuaufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans zu berücksichtigen.

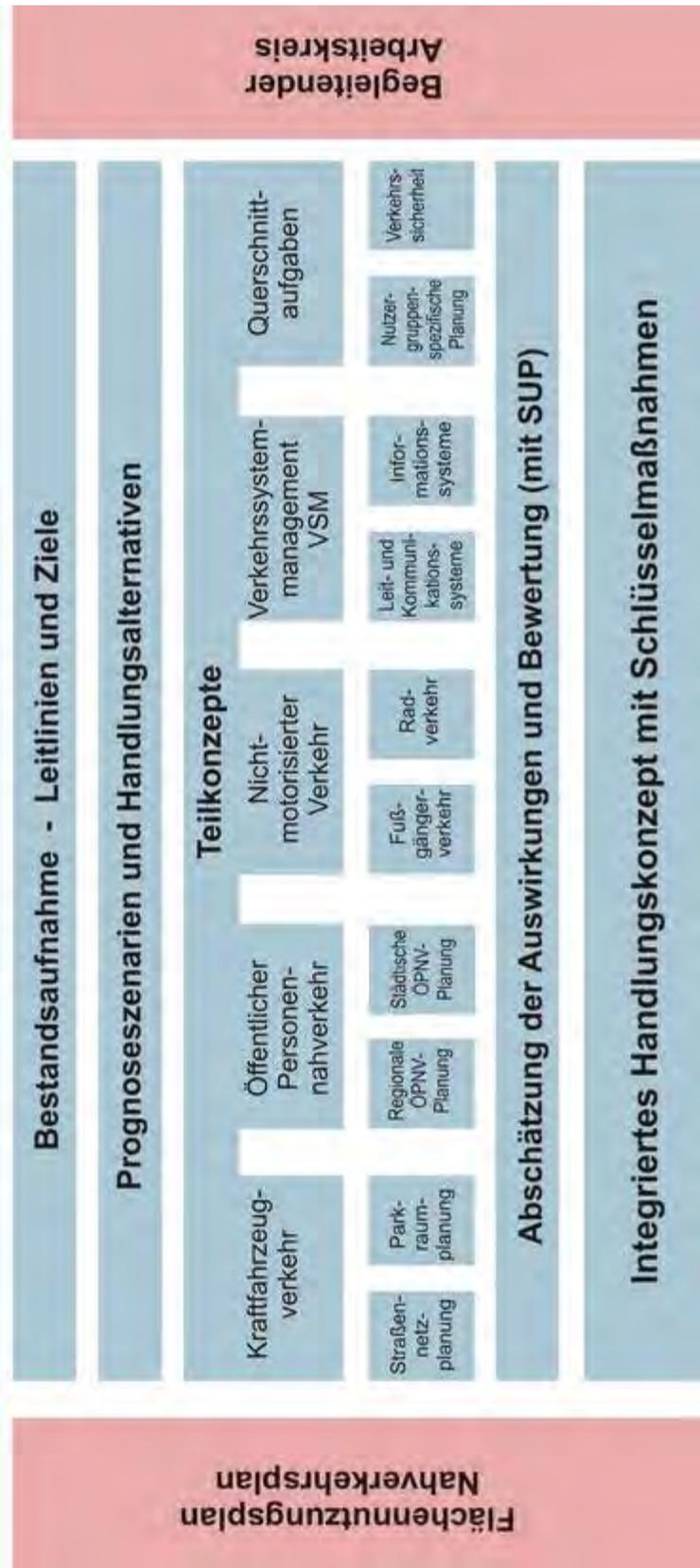
Ortsspezifische Rahmenbedingungen und Aufgaben

Die zuvor gemachten Ausführungen machen deutlich, dass der Verkehrsentwicklungsplan ein programmatisches auf längere Sicht angelegtes Strategiepapier ist. In der Realität werden die entsprechenden Diskussionen aber oft vom „Tagesgeschäft“ überrollt. Dies führt dazu, dass bereits im Rahmen der Bearbeitung Einzelthemen vorgezogen und detaillierter betrachtet werden können. Dafür erforderlich ist aber eine flächendeckende Zustandsanalyse, die die aktuelle Situation mit den bestehenden Erfordernissen transparent aufarbeitet. Ein ortsspezifischer „Leidensdruck“ ist herauszuarbeiten. Nur so kann ein überparteilicher Konsens und ein Verständnis für die Probleme des Nachbarn erreicht werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan Seelze gliedert sich in zwei Arbeitspakete, bei denen in Teil I zunächst eine Zustandsanalyse erarbeitet und ein verkehrliches Leitbild entwickelt werden. Mit den festgestellten Mängeln und Defiziten sowie den daraus abzuleitenden Chancen der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung werden in Teil II Handlungskonzepte aufgestellt und Querschnittsaufgaben formuliert. Dabei ist grundsätzlich – insbesondere für Teil I – von einer für alle Stadt-/Ortsteile vergleichbaren Bearbeitungstiefe auszugehen.

Mit dem vorliegenden Gutachten wird zunächst das erste Arbeitspaket „Zustandsanalyse und Leitbild“ abgearbeitet, das damit endet, dass Leitlinien für die Entwicklung der Planungskonzepte definiert werden. Darauf aufbauend sollen in weiterführenden Gesprächen die Bearbeitungsschritte für Teil II „Handlungskonzepte und Querschnittsaufgaben“ konkretisiert werden. Erst in Teil II werden somit Planungskonzepte erarbeitet und Maßnahmen zu deren Umsetzung vorgeschlagen. Eine Übersicht über den Ablauf der Bearbeitung eines VEP zeigt Bild 1.

Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung



1: Bearbeitungsstruktur für den kommunalen Verkehrsentwicklungsplan

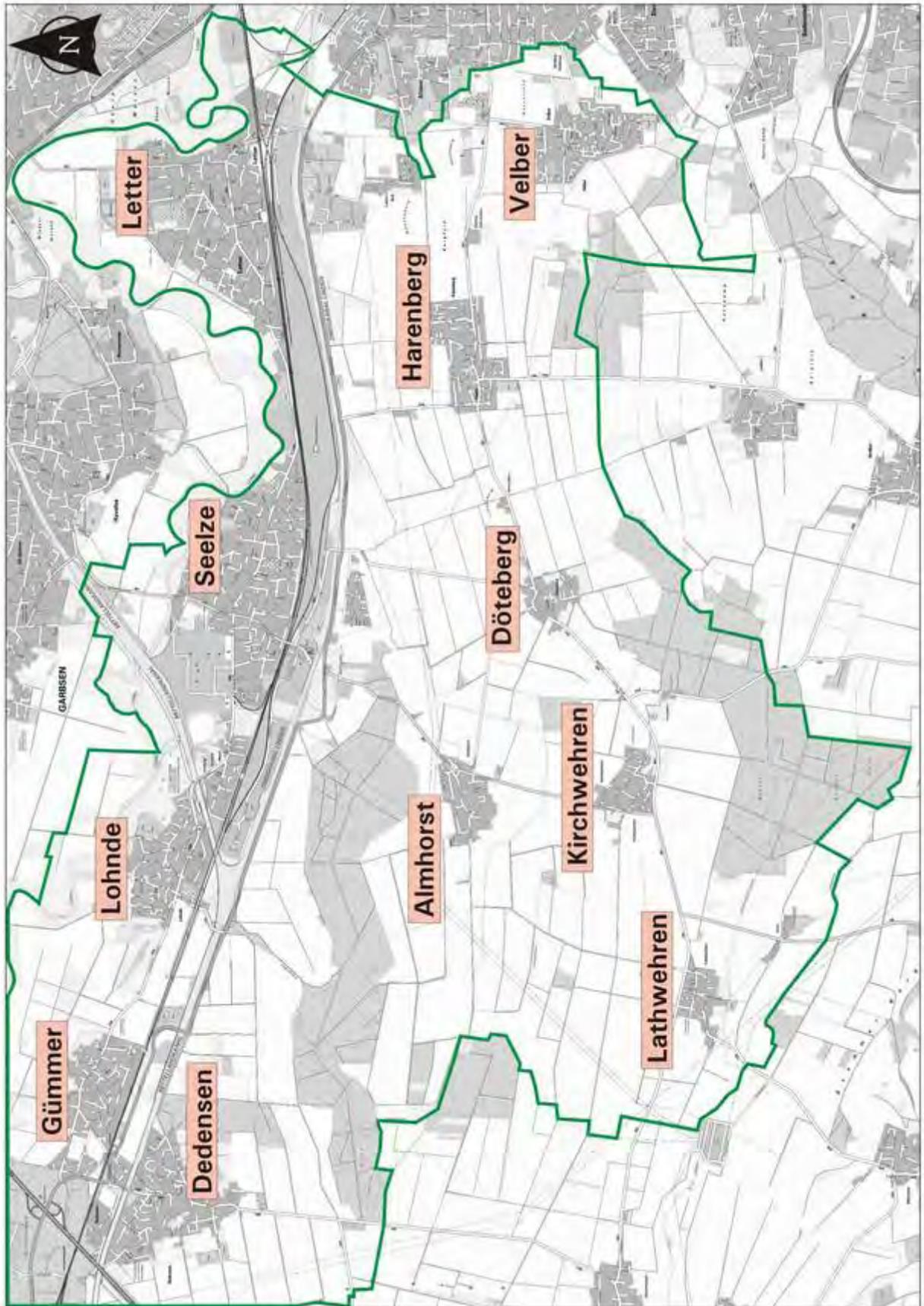
1.2 Methodisches Vorgehen

Die Zustandsanalyse für den Verkehrsentwicklungsplan Seelze gliedert sich in eine netzbezogene und in eine stadtteilbezogene Bestandsaufnahme. Bei der netzbezogenen Bestandsaufnahme werden unter eher makroskopischen Aspekten für den Kraftfahrzeugverkehr (MIV = Motorisierter Individualverkehr), für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und für den Radverkehr Netzbetachtungen für das gesamte Seelzer Stadtgebiet durchgeführt. Die dabei festgestellten detaillierten Erkenntnisse zur Verkehrssituation in den Stadtteilen fließen in die Stadtteilbetrachtungen ein und runden die Zustandsanalyse mit einer mikroskopischen Betrachtung der Bestandssituation ab.

1.3 Planungsraum Seelze

Für den Verkehrsentwicklungsplan Seelze wird als Planungsraum das gesamte Stadtgebiet definiert (vgl. Bild 2), das sich aus den folgenden 11 Stadtteilen (in alphabetischer Reihenfolge) zusammensetzt:

- Althorst (etwa 800 Einwohner),
- Dedensen (etwa 2.340 Einwohner),
- Döteberg (etwa 350 Einwohner),
- Harenberg (etwa 1.810 Einwohner),
- Gümmer (etwa 2.020 Einwohner),
- Kirchwehren (etwa 560 Einwohner),
- Lathwehren (etwa 550 Einwohner),
- Letter (etwa 10.880 Einwohner),
- Lohnde (etwa 2.780 Einwohner),
- Seelze (etwa 9.910 Einwohner, davon etwa 1.210 in Seelze-Süd) und
- Velber (etwa 2.050 Einwohner).



2: Stadtgebiet Seelze als Planungsraum des Verkehrsentwicklungsplans

2 Kraftfahrzeugverkehr

2.1 Gliederung des Straßennetzes

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 (vgl. Bild 3). 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.

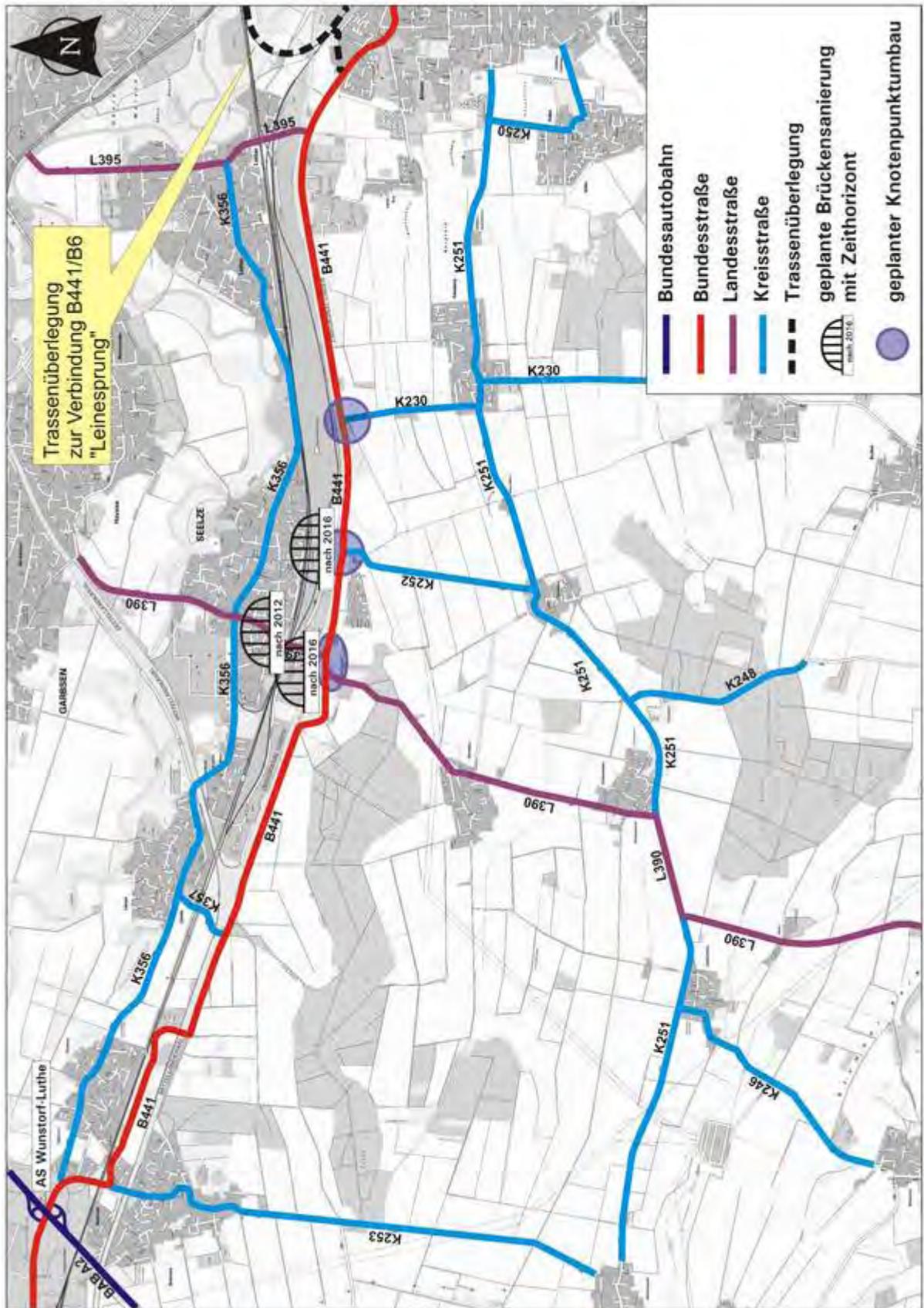
Parallel zur B 441 verlaufen im Norden die Kreisstraße K 356, über die die Stadtteile Gümmer, Lohnde, Seelze und Letter verknüpft werden sowie im Süden die K 251 (Harenberg – Döteberg – Kirchwehren – Lathwehren).

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 Darstellung in Bild 3 zeigt weiterhin eine Trassenüberlegung zur Verbindung der B 441 und der B 6 („Leinesprung“), die in der Vergangenheit kontrovers diskutiert, bisher aber nicht weiter verfolgt wurde. Hier steht das Ziel einer Entlastung des Stadtteils Letter vom Durchgangsverkehr in Konkurrenz zum Naturschutzgebiet Leineaue. Die Maßnahme wird derzeit nicht beplant, trotzdem ist die Trasse zumindest Bestandteil des aktuellen Raumordnungsprogramms der Region Hannover. Die im Zusammenhang mit der Entwicklung des Siedlungsbereiches Seelze-Süd angedachte Verlegung der B 441 nach Süden wird gemäß eines Ratsbeschlusses der Stadt Seelze nicht weiter verfolgt.

Darüber hinaus sind als wichtige Verkehrsbaumaßnahmen die im Bereich des Stadtteils Seelze vorgesehenen Brückensanierungen hervorzuheben. Ab dem Jahre 2012 ist eine Sanierung der Eisenbahnbrücke im Zuge der Göxer Landstraße (L 390) geplant, während der Realisierungshorizont für die Sanierung der beiden Brücken über den Mittellandkanal (Kanalstraße und Göxer Landstraße (L 390) nach jüngsten Aussagen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erst nach dem Jahre 2016 zu erwarten ist.

Geplant sind weiterhin mehrere Knotenpunktumgestaltungen im Zuge der B441, da diese Knotenpunkte gegenwärtig keine Linksabbiegestreifen besitzen, so dass Leistungsfähigkeits- und/oder Verkehrssicherheitsprobleme bestehen. Für den Knotenpunkt B 441/K 252 ist die Umgestaltung 2011/2012 absehbar, bei den Knotenpunkten B 441/L 390 und B 441/K 230 sind diesbezüglich noch keine konkreten Zeitschienen bekannt.



3: Gliederung des Straßennetzes im Seelzer Stadtgebiet

Ein wichtiger Bestandteil der Zustandsanalyse für den Kraftfahrzeugverkehr ist die Thematik „Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr“, da nicht angemessene Geschwindigkeiten generell eine wesentliche Unfallursache sind und innerhalb der geschlossenen Ortslagen zu erheblichen Einschränkungen für die übrigen Verkehrsteilnehmergruppen führen. Erst durch das Erreichen eines nutzungsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus im Kraftfahrzeugverkehr besteht die Möglichkeit, in den jeweiligen Straßenräumen die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer sicherzustellen.

In Bild 4 ist die gegenwärtige Situation in Bezug auf die geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten dargestellt. In der StVO ist für Außerortsbereiche mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung und ohne bauliche Trennung der Fahrtrichtungen festgelegt, dass ohne explizite Beschilderung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesen Straßen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für Pkw gilt. Für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 7,5 t gelten auf diesen Abschnitten 80 km/h, während Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t nicht schneller als 60 km/h fahren dürfen.

Die Grafik macht deutlich, dass in den Bereichen außerhalb der geschlossenen Ortslage zumeist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gilt. Begrenzungen auf 70 km/h sind teilweise an Knotenpunkten, im Bereich von Siedlungen oder auf Grund einer sehr kurvigen Trassenführung angeordnet worden. Problematisch sind dagegen eher die innerörtlichen Geschwindigkeiten, da erfahrungsgemäß das Zusammenspiel von 100 km/h auf der freien Strecke und eine fehlende Gestaltung der Ortseinfahrt zu einem überhöhten Geschwindigkeitsniveau in der Ortsdurchfahrt führt. Auffällige Defizite sind für folgende Abschnitte festzustellen:

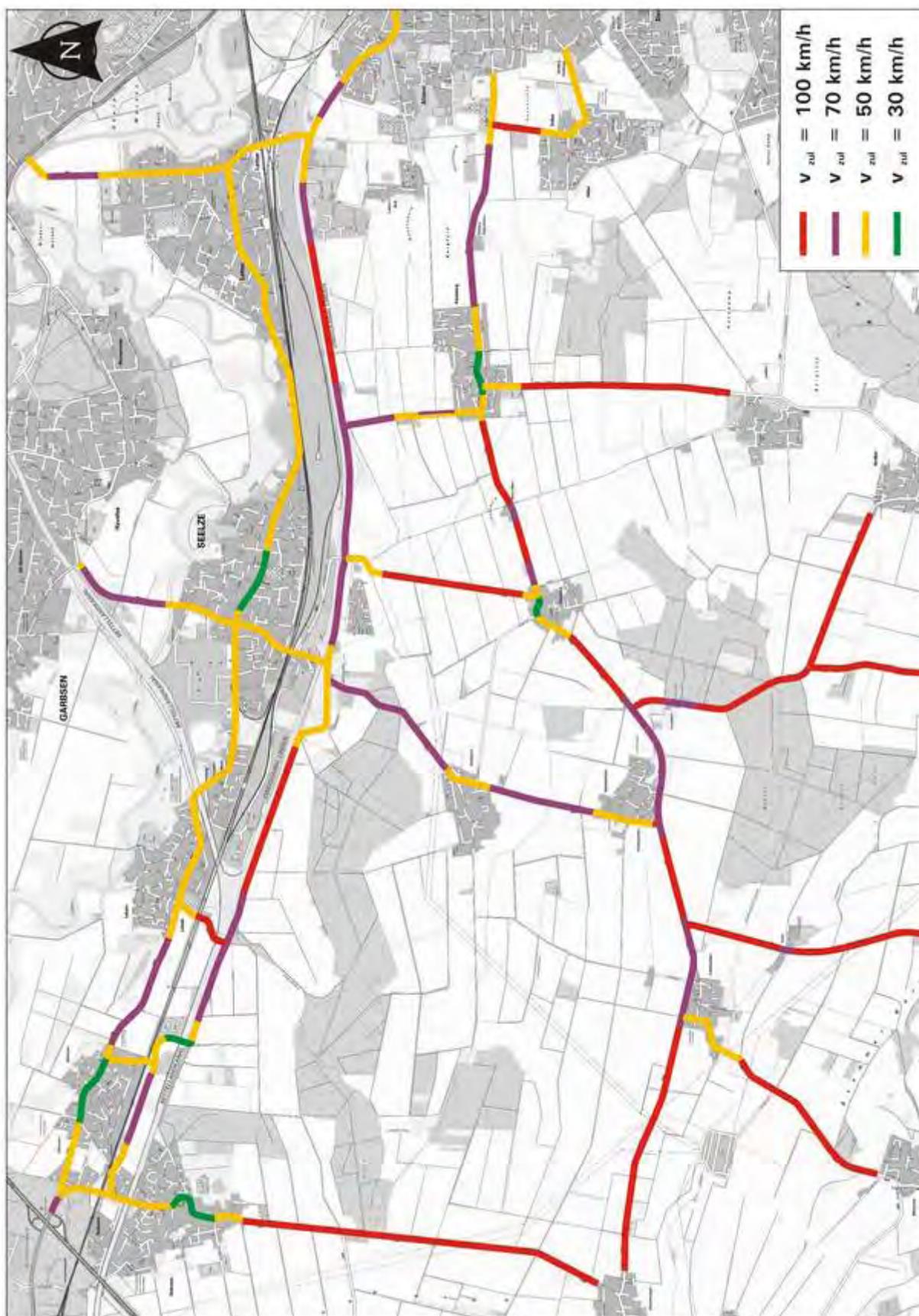
- Auf der K 250 wird ein sehr hohes Geschwindigkeitsniveau von Norden in den Stadtteil Velber (Hasselfeldstraße) hineingetragen.
- In Harenberg sind die westliche Ortseinfahrt (K 251) und die südliche Ortseinfahrt (K 230) als problematisch zu beurteilen. Weiterhin ist hier auffällig, dass auf der K 230 in Richtung B 441 von der Ortsausfahrt Harenberg eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bis zum nördlichen Siedlungsbereich gilt, während die Gegenrichtung mit 50 km/h beschildert ist.
- In Döteberg erscheint die nördliche Ortseinfahrt der K 252 gleichermaßen problematisch wie die Ortseinfahrt Velber.
- Bis zur südlichen Ortseinfahrt von Lohnde darf die K 357 zwischen der B 441 und der Ortstafel (auf Höhe der Eisenbahnbrücke) mit 100 km/h befahren werden, ohne dass an der Ortseinfahrt geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen umgesetzt wurden.

Weitere Defizite sind innerhalb der Ortsdurchfahrten einzelner Seelzer Stadtteile hervorzuheben, wobei an dieser Stelle auch darauf zu verweisen ist, dass beispielsweise an der Hannoverschen Straße in der Seelzer Ortsmitte, an der Harenberger Meile in Harenberg, an der Dorfstraße in Döte-

berg sowie auch in Gümmer und Dedensen mit einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h den örtlichen Gegebenheiten entsprochen wird:

- In den Ortsdurchfahrten Almhorst und Kirchwehren der L 390 erscheinen 50 km/h in Verbindung mit den schmalen Seitenräumen und ohne dass an der Ortseinfahrten geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen umgesetzt wurden, als nicht angemessen.
- Die gleiche Einschätzung gilt für die Stemmer Straße (K 246) in Lathwehren, zumal hier in weiten Bereichen nur ein einseitiger Gehweg zur Verfügung steht.
- Auch in der Ortsdurchfahrt Lohnde (Calenberger Straße, K 356), die durchaus mit der Ortsdurchfahrt Gümmer vergleichbar ist, sind die Gestaltung der Ortsdurchfahrt als Durchgangsraum, gleichzeitig vielfältige, über die über die Straße verlaufenden Nutzungsbeziehungen und ein Geschwindigkeitsniveau von 50 km/h unverträglich.

Für die übrigen, an die Hauptachsen anschließenden Straßen gilt grundsätzlich eine Verkehrsregelung als Tempo-30-Zone oder als Verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325 StVO (Ausnahme das Gewerbegebiet Werftstraße, in dem die innerorts vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt). Diese abgestufte Regelung entspricht den gültigen Empfehlungen und Regelungen für die Entwicklung einer Netzstruktur.



4: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten in den Straßen des Seelzer Stadtgebietes

2.2 Verkehrssicherheit

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit im Seelzer Stadtgebiet wurden Gespräche u. a. mit der Polizeidirektion Hannover geführt und die dort geführte Unfallstatistik für die Jahre 2005 bis 2009 ausgewertet, um auch Schwankungen des Unfallgeschehens aufzuzeigen.

Aus den Gesprächen wurden deutlich, dass der Bereich der Stadt Seelze unter den Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit als unauffällig gilt. Lediglich der Knotenpunkt B 441/K 230 ist als Unfallhäufungsstelle¹ latent auffällig. Die Bilanz für die Straßenverkehrsunfälle in den Jahren 2005 bis 2009 zeigt Bild 5.

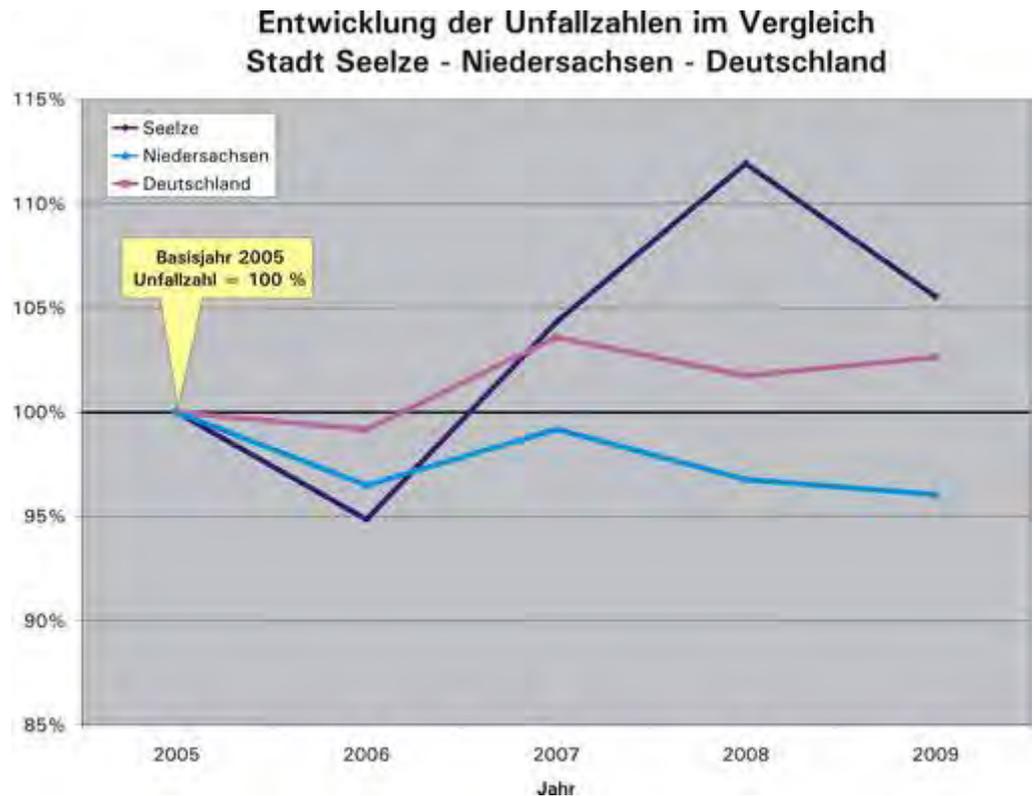


5: Entwicklung des Unfallgeschehens in der Stadt Seelze in den Jahren 2005 bis 2009

Die Darstellung in Bild 5 verdeutlicht, dass in den letzten fünf Jahren die Anzahl der Unfälle im Seelzer Stadtgebiet eine leicht steigende Tendenz aufweist. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich die Unfallzahlen generell nicht kontinuierlich entwickeln, sondern immer eine deutliche Schwankungsbreite besitzen, ist dies als ungünstige Entwicklung zu beurteilen.

¹ Eine Unfallhäufungsstelle liegt vor, wenn sich innerhalb eines Jahres fünf oder mehr Verkehrsunfälle gleichen Unfalltyps ereignet haben bzw. innerhalb von drei Jahren fünf oder mehr Verkehrsunfälle mit Personenschaden oder drei oder mehr Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten/Getöteten passierten.

Um für die Entwicklung in Seelze eine Bewertung vorzunehmen, wird ein Vergleich mit der Unfallentwicklung in Niedersachsen und in der Bundesrepublik Deutschland angestellt. Dazu werden die Unfallzahlen des Jahres 2005 als Bezugsgröße zu 100 % gesetzt und die Veränderungen in den folgenden Jahren dazu in Relation gestellt (vgl. Bild 6). Die Grafik macht deutlich, dass in Niedersachsen eine leichte Tendenz zu einer Verringerung der Unfallzahlen besteht (Verringerung im Zeitraum 2005 bis 2009 um etwa 4%, bezogen auf das Jahr 2005). Demgegenüber ist der Bundeswert, d. h. die Anzahl aller Unfälle, tendenziell etwas angestiegen ist. Diese ansteigende Tendenz – allerdings mit deutlich stärkeren Ausschlägen auf Grund des kleinen Zahlenkollektivs – ist auch für Seelze zu bestätigen.



6: Vergleich der Entwicklung der Unfallzahlen zwischen der Stadt Seelze, dem Land Niedersachsen und der Bundesrepublik Deutschland für die Jahre 2005 bis 2009

Besondere Bedeutung bei Betrachtungen des Unfallgeschehens besitzt die Verunglücktenbilanz, d. h. die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten. Die Ergebnisse für das Seelzer Stadtgebiet zeigt Bild 7.



7: Verunglückte bei Straßenverkehrsunfällen im Seelzer Stadtgebiet in den Jahren 2005 bis 2009

Für die Darstellung wurden die Unfallfolgen „Getötet“ und „Schwerverletzt“ zusammengefasst. Das Zahlenkollektiv ist hier – glücklicherweise – relativ klein und über den fünfjährigen Zeitraum weitgehend konstant. Die Anzahl der Leichtverletzten ist tendenziell rückläufig und lag im Jahr 2009 etwa 20 % unter dem Wert des Jahres 2005. Bei der Verunglücktenbilanz hat sich die Stadt Seelze deutlich günstiger entwickelt als das Land Niedersachsen. Insgesamt lässt sich daraus ableiten, dass die festgestellte ungünstige Entwicklung im Bereich der Unfälle mit Sachschaden liegt.

In einer gesonderten Auswertung wurde die Unfallbeteiligung analysiert. Dabei erfolgte eine Unterscheidung nach der Beteiligung von Fußgängern, Radfahrern und Kindern (0 bis 15 Jahre). Tabelle 1 zeigt die nach Stadtteilen gegliederten Ergebnisse. Es wird deutlich, dass

- in den beiden einwohnerstärksten Stadtteilen Seelze und Letter die größten Gefährdungspotenziale liegen,
- trotz annähernd gleicher Einwohnerzahl sich in Seelze jeweils etwa doppelt soviele Unfälle mit Fußgängern, Radfahrern und Kindern wie in Letter ereignen,
- die kleineren Stadtteile Almhorst, Kirchwehren und Lathwehren als weitgehend unauffällig zu bewerten sind und
- die Verteilung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auf Defizite im Radverkehr hindeuten.

Unfälle mit Fußgänger-, Radfahrer- und Kinderbeteiligung			
Stadtteil	2005 bis 2009	2005 bis 2009	2005 bis 2009
	Unfälle mit Fußgängerbeteiligung	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	Unfälle mit Kinderbeteiligung (0 bis 15 Jahre)
Almhorst	0	0	0
Dedensen	1	2	1
Döteberg	0	4	0
Gümmer	1	6	1
Harenberg	6	4	3
Kirchwehren	0	1	0
Lathwehren	1	1	0
Letter	21	61	24
Lohnde	4	8	2
Seelze	50	133	37
Velber	0	5	1

Tab. 1: Entwicklung des Unfallgeschehens in der Stadt Seelze
 - Unfallbeteiligung von Fußgängern, Radfahrern und Kindern nach Stadtteilen in den Jahren 2005 bis 2009

2.3 Verkehrsbelastungen Analyse

Die gegenwärtigen Verkehrsstärken für die verkehrswichtigen Straßen im Seelzer Stadtgebiet wurden aus dem Verkehrsmodell der Region Hannover übernommen (vgl. Bild 8). Die Grafik macht deutlich, dass

- die Stöckener Straße (L 395) in Letter die höchste Verkehrsbelastung mit etwa 22.000 Kfz/24 h aufweist,
- auch der Straßenzug Göxer Landstraße/Garbsener Landstraße (L 390) in Seelze als zweite Nord-Süd-Achse eine vergleichsweise hohe Belastung (11.200 bis 15.000 Kfz/24 h) zeigt,
- in West-Ost-Richtung die B 441 östlich der Göxer Landstraße (L 390) mit mehr als 10.000 Kfz/24 h deutlich stärker in Anspruch genommen wird als in ihren westlichen Abschnitten,
- der Straßenzug Lange-Feld-Straße/Hannoversche Straße (K 356) zwischen Seelze und Letter mit 7.800 bis 8.400 Kfz/24 h eine lebhaftere Kfz-Nutzung besitzt,
- auch über die K 251 vielfältige Verkehrsverbindungen abgewickelt werden und
- die K 230 zwischen der B 441 und Harenberg als wichtigste Querverbindung zwischen der B 441 und der K 251 einzuordnen ist.

Andererseits wird aus der Verkehrsmengenkarte in Bild 8 deutlich, dass das Verkehrsmodell im westlichen Bereich von Seelze Genauigkeitsdefizite aufweist, die insbesondere die Stadtteile Dedensen, Gümmer und Lohnde, aber auch den östlichen Stadtteil Velber betreffen. Hier erscheinen die vorliegenden Modellwerte für die Analysebelastung als deutlich zu gering.

In der weiteren Bearbeitung ist beabsichtigt, an vier Knotenpunkten 24 h-Verkehrserhebungen durchzuführen. Aktuell sind dafür die Knotenpunkte

- Klöcknerstraße/Stöckener Straße (L 395)/Lange-Feld-Straße (K 356) in Letter,
- Hannoversche Straße/Wunstorfer Straße (K356)/Göxer Landstraße (L 390) in Seelze,
- B 441/Göxer Landstraße (L 390) in Seelze sowie
- Harenberger Meile (K 251)/Gehrdener Straße (K 230) in Harenberg

vorgesehen. Um dabei realistische Werte zu ermitteln, soll allerdings die Fertigstellung der Baustellen in der Lange-Feld-Straße und in der Klöcknerstraße sowie auf der BAB A 2 zwischen Wunstorf und Hannover-Herrenhausen abgewartet werden. Auf Grund des Baufortschritts ist davon auszugehen, dass die Erhebungen erst nach der Winterperiode stattfinden können. Anhand dieser Verkehrszählungen sind dann auch Aussagen zu möglichen Leistungsfähigkeitsproblemen in den Verkehrsspitzenzeiten möglich.

2.4 Besonderheiten der Seelzer Netzstruktur

Das Straßennetz der Stadt Seelze weist verschiedene Besonderheiten in Bezug auf

- den Netzzustand bei Hochwasser,
- die Bedarfsumleitungsstrecken für die BAB A2 und
- die Brückensituation

auf, die im Rahmen der Zustandsanalyse erfasst wurden und im Folgenden erläutert werden.

Netzzustand bei Hochwasser

Die am nördlichen Stadtrand von Seelze verlaufende Leine sorgt mit jährlich wiederkehrenden Hochwassersituationen dafür, dass die L 390 (Garbsener Landstraße) und genauso die L 395 (Stöckener Straße) überflutet werden. In dieser Situation ist die Erreichbarkeit des Seelzer Stadtgebietes von Norden (Verbindung nach Garbsen bzw. zur B 6) unterbrochen und die Zuwegung dann nur noch von Süden über die B 441 bzw. über die parallel verlaufende K 356 (von Westen über Gümmer und Lohnde) möglich. Die Hauptlast des Erschließungsverkehrs muss dabei die B 441 übernehmen. Für die Knotenpunkte im Zuge der B 441 bedeuten diese zusätzlichen Verkehre erhebliche Leistungsfähigkeitsprobleme, die aus den zu meist fehlenden Linksabbiegestreifen in Verbindung mit den deshalb zu fahrtweise gesteuerten Lichtsignalanlagen resultieren.

Bedarfsumleitungsstrecken für die BAB A2

Zwei Bedarfsumleitungsstrecken für die BAB A2 verlaufen derzeit durch das Seelzer Stadtgebiet. Für die Fahrtrichtung Berlin ist von der Anschlussstelle Wunstorf-Luthe die U 13 zur Anschlussstelle Hannover-Herrenhausen beschildert, die über die B 441 bis zur L 390 (Göxer Landstraße), dann über die L 390 (Göxer Landstraße bzw. Garbsener Landstraße) und weiter – auf Garbsener Stadtgebiet – über die K 321 und K 21 zur B 6 führt. Besondere Probleme bereitet auf dieser Bedarfsumleitung der bereits mehrfach genannte Knotenpunkt B 441/L 390, der signaltechnisch bisher nicht auf derartige Zusatzbelastungen eingerichtet ist und auf Grund des fehlenden Linksabbiegestreifens auch nicht die erforderlichen Kapazitätsreserven besitzt. Aktuelle Erfahrungen im Herbst 2010 (auf Grund einer Baustelle an der BAB A 2 wurde die U 13 nahezu täglich genutzt) bestätigen diese Einschätzung, da sich teilweise ein kilometerlanger Rückstau vor dem Knotenpunkt B 441/L 390 bildete.

In der Gegenrichtung (Fahrtrichtung Dortmund) führt die U 34 von der Anschlussstelle Hannover-Herrenhausen zunächst über die B 6 und dann ebenfalls über die K 21 und K 321 zur L 390 (Garbsener Landstraße). Die Bedarfsumleitung ist dann aber über die K 356 durch die innerörtlichen Bereiche von Seelze (Wunstorfer Straße), Lohnde (Calenberger Straße) und Gümmer (Osnabrücker Landstraße) zur Anschlussstelle Wunstorf-Luthe ausgeschildert. Die Route über die K356 ist zwar als ausreichend leistungsfähig zu beurteilen, doch bedeutet der Verzicht auf den problematischen Knotenpunkt L 390/B 441 im Gegenzug die ungünstige Inan-

spruchnahme der Ortsdurchfahrten durch den autobahnorientierten (Schwerlast-)Verkehr.

Brückensituation

Das Seelzer Stadtgebiet wird durch den Mittellandkanal 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 (die bereichsweise drei Gleisachsen aufweist und entsprechend drei Querungsbauwerke erfordert) 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. Für die Kanalbrücken im Zuge der Göxer Landstraße (L 390), Kanalstraße und Klöcknerstraße (L 395) sind nach 2016 Neubaumaßnahmen vorgesehen, während die Eisenbahnbrücke im Zuge der Göxer Landstraße (L 390) ab 2012 erneuert werden soll. Eine Übersicht über die gegenwärtige Brückensituation zeigt Tabelle 2, während in Bild 9 die Verkehrsbeschränkungen und Umleitungsstrecken dargestellt sind.

Zusammenfassende Beurteilung im Hinblick auf die Erschließung des Stadtgebietes

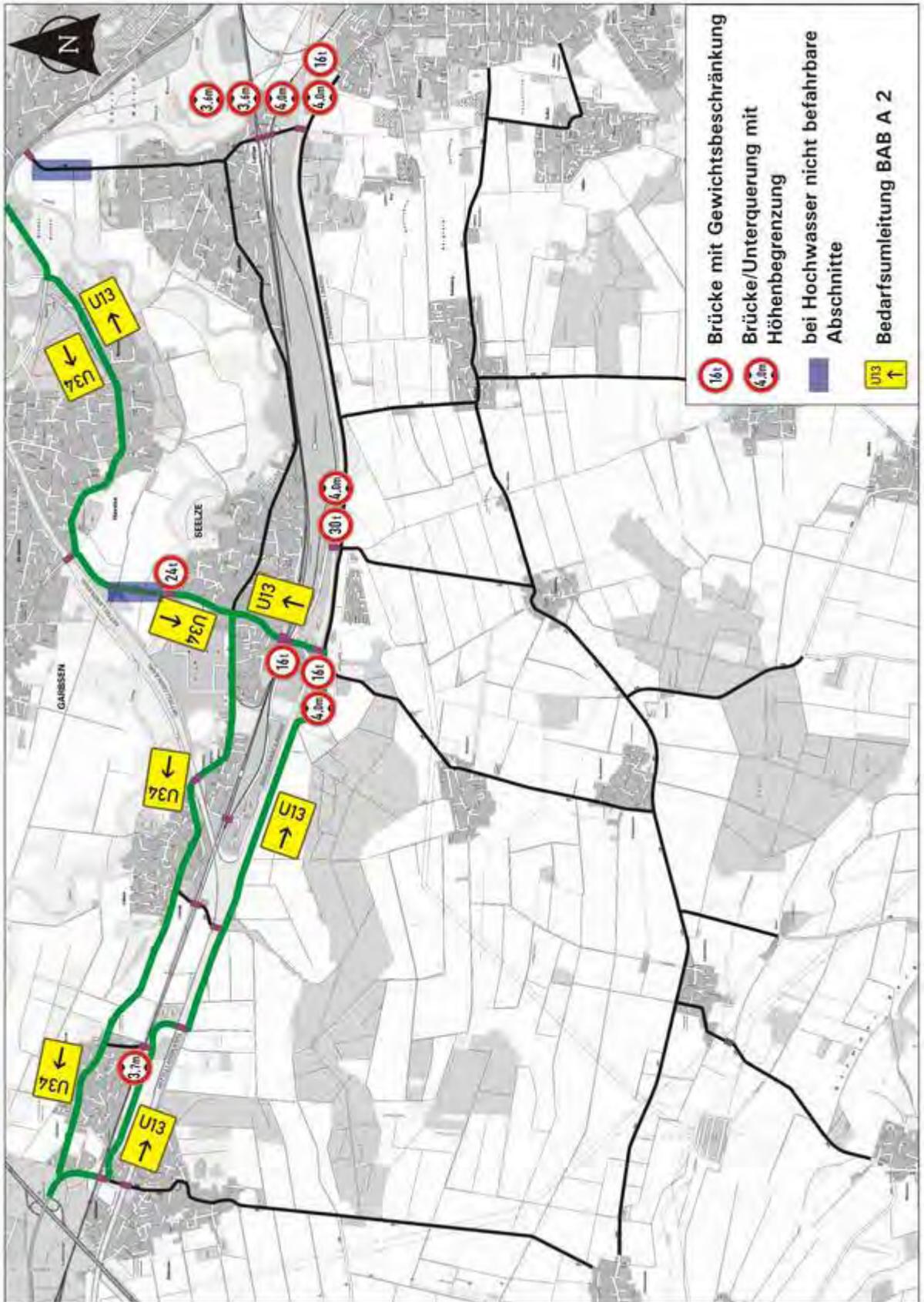
Infolge der Hochwassergefährdung für die L 390 und L 395 sowie der Höhen- und Gewichtsbeschränkungen für die Kanal- und Eisenbahnbrücken sind die einzelnen Stadtteile oftmals nur eingeschränkt bzw. unter erheblichen Umwegen zu erreichen. Diese Situation ist besonders für den Wirtschaftsverkehr und die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete problematisch. Die Gewerbegebiete südlich der B 441 (Letterholz und Seelze-Süd) sind für den Schwerlastverkehr nur über die B 441 erreichbar, geeignete Querverbindungen in Richtung B 6 bzw. BAB A 2 stehen nicht zur Verfügung.

Für die Gewerbegebiete in Letter und Seelze nördlich der B 441 besteht zumindest von Norden eine weitgehend beschränkungsfreie Erschließung. Im Falle der genannten Hochwassersperrungen sind diese Gewerbegebiete jedoch nur noch über die K 356 mit Inanspruchnahme der Ortsdurchfahrten Lohnde und Gümmer erreichbar.

Die gleichen Einschränkungen gelten für die Nutzbarkeit der Bedarfsumleitungsstrecken U 13 (Berlin) und U 34 (Dortmund), wobei hier die unzureichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B 441/L 390 besonders nachteilig zu beurteilen ist.

Verkehrsentwicklungsplan Seelze						
Brückenbestand						
Ortsteil	Straße	Art der Brücke	Gewichts- beschränkung	Höhen- beschränkung	Bemerkungen	
Dedensen	K 253 (Luther Straße)	Kanalbrücke	30 t/60 t	keine		
Gümmmer	B 441 (Landschaftsstraße)	Eisenbahnbrücke	keine	keine		
Gümmmer	Rote Reihe	Eisenbahnunterquerung	keine	3,70 m		
Lohnde	B 441 (Landschaftsstraße)	Kanalbrücke	keine	keine		
Lohnde	K 357 (Hafenstraße)	Kanalbrücke	Lkw 60 t/ Panzer 50 t	keine	Schwerverkehr nur im Ein- richtungsverkehr möglich	
Lohnde	K 357 (Hafenstraße)	Eisenbahnunterquerung	keine	keine		
Lohnde	K 356 (Calenberger Straße)	Kanalbrücke	keine	keine		
Lohnde	Wertstraße	Eisenbahnunterquerung	keine	keine	gilt für alle drei Bauwerke	
Lathwehren	K 246 (Stemmer Straße)	Brücke über Bach	Lkw 60 t/ Panzer 50 t		Schwerverkehr nur im Ein- richtungsverkehr möglich	
Garbsen	L 390 (Hannoversche Straße)	Kanalbrücke	keine	keine		
Seelze	L 390 (Garbener Landstraße)	Leinebrücke	24 t	keine		
Seelze	L 390 (Göxer Landstraße)	Eisenbahnbrücke	16 t	keine	Neubau ab 2012	
Seelze	L 390 (Göxer Landstraße)	Kanalbrücke	16 t	4,00 m	Neubau nach 2016	
Seelze	Kanalstraße	Kanalbrücke	30 t	4,00 m	Einbahnstraße zur B 441 Neubau nach 2016	
Seelze	Kantstraße	Straßenunterquerung der Göxer Landstraße	keine	keine		
Letter	L 395 (Klöcknerstraße)	Kanalbrücke	16 t	4,00 m	Zeithorizont für Neubau unklar	
Letter	L 395 (Klöcknerstraße) - Süd	Eisenbahnunterquerung	keine	4,00 m		
Letter	L 395 (Klöcknerstraße) - Mitte 1	Eisenbahnunterquerung	keine	keine		
Letter	L 395 (Klöcknerstraße) - Mitte 2	Eisenbahnunterquerung	keine	3,60 m		
Letter	L 395 (Klöcknerstraße) - Nord	Eisenbahnunterquerung	keine	3,60 m		
Letter	L 395 (Klappenburgbrücke)	Leinebrücke	Lkw 40 t/80 t Panzer 50 t/100 t	keine		

Tab. 2: Zusammenfassung des Brückenbestandes im Seelzer Stadtgebiet



9: Besonderheiten der Seelzer Netzstruktur

2.5 Mängel und Chancen

Die bei der Zustandsanalyse für den Kraftfahrzeugverkehr festgestellten Mängel und Defizite, deren Behebung in umgekehrter Sichtweise eben auch Chancen zur Verbesserung der Situation bedeutet, sind in Bild 10 zusammengestellt.

Eine weitgehend positive Einschätzung der gegenwärtigen Situation ergibt sich dabei für die Stadtteile Seelze, Dedensen und auch Lathwehren, weil die Defizite im Kraftfahrzeugverkehr hier vergleichsweise weniger gravierend und andererseits mit relativ überschaubarem Aufwand behebbar erscheinen.

Die hohen Verkehrsstärken in der Stöckener Straße (L 395) stellen für den Stadtteil Letter das zentrale Problem beim Kraftfahrzeugverkehr dar. Die Ursachen dafür sind nicht „hausgemacht“, sondern in der Netzstruktur begründet und lassen sich nicht kurzfristig beheben. Hier wäre vermutlich nur mit einer neuen Verbindung zwischen der B 441 und der B 6 eine Abhilfe möglich. Weitere problematische Streckenabschnitte sind nicht auffällig.

Demgegenüber erreichen mehrere Knotenpunkte auf Grund der hohen Verkehrsstärken in den Hauptverkehrszeiten den Grenzbereich ihrer Leistungsfähigkeit. Im Zuge der B441 betrifft diese Einschätzung die Knotenpunkte Klöcknerstraße (L 395)/B 441 in Letter und Göxer Landstraße (L 390)/B 441 in Seelze sowie den Knotenpunkt der L 395 mit der B6 an der Klappenburgbrücke. Ob nach der Umgestaltung der Lange-Feld-Straße auch am Knotenpunkt mit der Stöckener Straße/Klöcknerstraße Probleme bestehen und eine genaue Beurteilung der Knotenpunktleistungsfähigkeit bzw. die Quantifizierung der Problematik kann erst mit den Ergebnissen der Verkehrserhebungen erfolgen.

In den übrigen Stadtteilen ist das zu hohe, innerörtliche Geschwindigkeitsniveau kennzeichnend für die Defizite in der Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs. Vielfach im Zusammenhang mit dem Fehlen von geschwindigkeitsreduzierenden Umgestaltungen der Ortseinfahrtbereiche führen nicht angemessene Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten hier zu wesentlichen Unverträglichkeiten mit anderen örtlichen Nutzungen.

Beim Güterverkehr werden bereichsweise hohe Schwerverkehrsanteile wahrgenommen und hohe Lkw-Durchgangsverkehre bemängelt. Im Rahmen der Planungskonzepte muss über eine angepasste Schwerverkehrslenkung nachgedacht werden. Konkrete Zahlen zu den aktuellen Lkw-Verkehrsstärken sind aus den 24 h-Verkehrserhebungen zu erwarten.

In vielen Bereichen wurden Defizite in der Straßenraumgestalt festgestellt, weil diese Straßenräume weitgehend entsprechend den Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs gestaltet wurden. Ohne eine geschwindigkeitsreduzierende Umgestaltung der Ortseinfahrten tragen die teilweise sehr schmalen bzw. oftmals nur einseitigen Gehwege, die vielfach fehlenden Querungshilfen und fehlenden Radverkehrsanlagen (auch wenn dies den Richt-

linien und Empfehlungen der technischen Regelwerke entspricht) zu einem unverträglichen innerörtlichen Geschwindigkeitsniveau bei. Auch hier muss bei der Erarbeitung der Planungskonzepte über Umgestaltungsmöglichkeiten in den Ortsdurchfahrten und speziell in den Ortseinfahrten nachgedacht und Vorschläge, die den Aspekt der städtebaulichen Integration der Ortsdurchfahrten erfüllen, entwickelt werden. Ansätze dazu sind beispielsweise in Dedensen, Döteberg, Gümmer, Seelze und Letter bereits vorhanden.

Verkehrssicherheitsprobleme, die die Kriterien einer Unfallhäufungsstelle erfüllen, bestehen nach den Erkenntnissen der Zustandsanalyse nur am Knotenpunkt B 441/Seelzer Straße (K 230). Hier werden bereits intensiv die verschiedenen Möglichkeiten für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit diskutiert. Dem Wunsch nach einer Umgestaltung zum Kreisverkehr stehen bisher der vergleichsweise lange Umsetzungszeitrahmen (erforderlich ist in diesem Fall ein Planfeststellungsverfahren) sowie die auch mittelfristig ungeklärte Finanzierung einer derartigen Maßnahme entgegen.

Weitere Defizite bei der Verkehrssicherheit – ohne dass sich dies bisher in einem auffälligen Unfallgeschehen niedergeschlagen hat – bestehen in verschiedenen Ortsdurchfahrten auf Grund der bereits mehrfach angesprochenen Problematik aus der Kombination unzureichender Straßenraumgestaltung/hohes innerörtliches Geschwindigkeitsniveau. Besonders hervorzuheben sind dabei auch die Bereiche der Bushaltestellen, an denen Querungshilfen nur selten eingerichtet und die Warteflächen zumindest bei der Schülerbeförderung unzureichend dimensioniert sind. Gerade hier besitzt die Sicherung der Überquerungen einen hohen Stellenwert.

Für den Wirtschaftsverkehr bestehen auf Grund der Gewichts- und Höhenbeschränkungen sowie der hochwassergefährdeten Hauptverkehrsstraßen erhebliche Erschließungsprobleme. Hier muss den zuständigen Straßenbaulastträgern die Dringlichkeit der Problematik verdeutlicht werden, um gemeinsam nach Lösungen zur Behebung zu suchen. Ziel muss in jedem Fall sein, für sämtliche Seelzer Stadtteile und die Gewerbegebiete eine hochwassersichere Erschließung vorzuhalten. Gleiches gilt für die Bedarfsumleitungsstrecken, bei denen die Nutzung der B 441 (und nicht der K 356) erreicht werden sollte. Dazu sind leistungsfähige Knotenpunkte und die Einrichtung adaptiver Verkehrssteuerungen dringend erforderlich.

3 Öffentlicher Personennahverkehr

3.1 Schienen- und straßengebundenes Liniennetz

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 benachbarten Städten Hannover, Wunstorf, Garbsen und Barsinghausen (vgl. Bild 11). 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. Darüber hinaus sind auch die Verbindungen zwischen den südlichen Stadtteilen und Seelze bzw. Letter wenig attraktiv. Die Linie 573, mit der die Stadtteile Lathwehren, Kirchwehren, Döteberg und Almhurst angebunden sind, verkehrt nur morgens wenige Male. Gleiches gilt für die Linie 574 ab Harenberg.

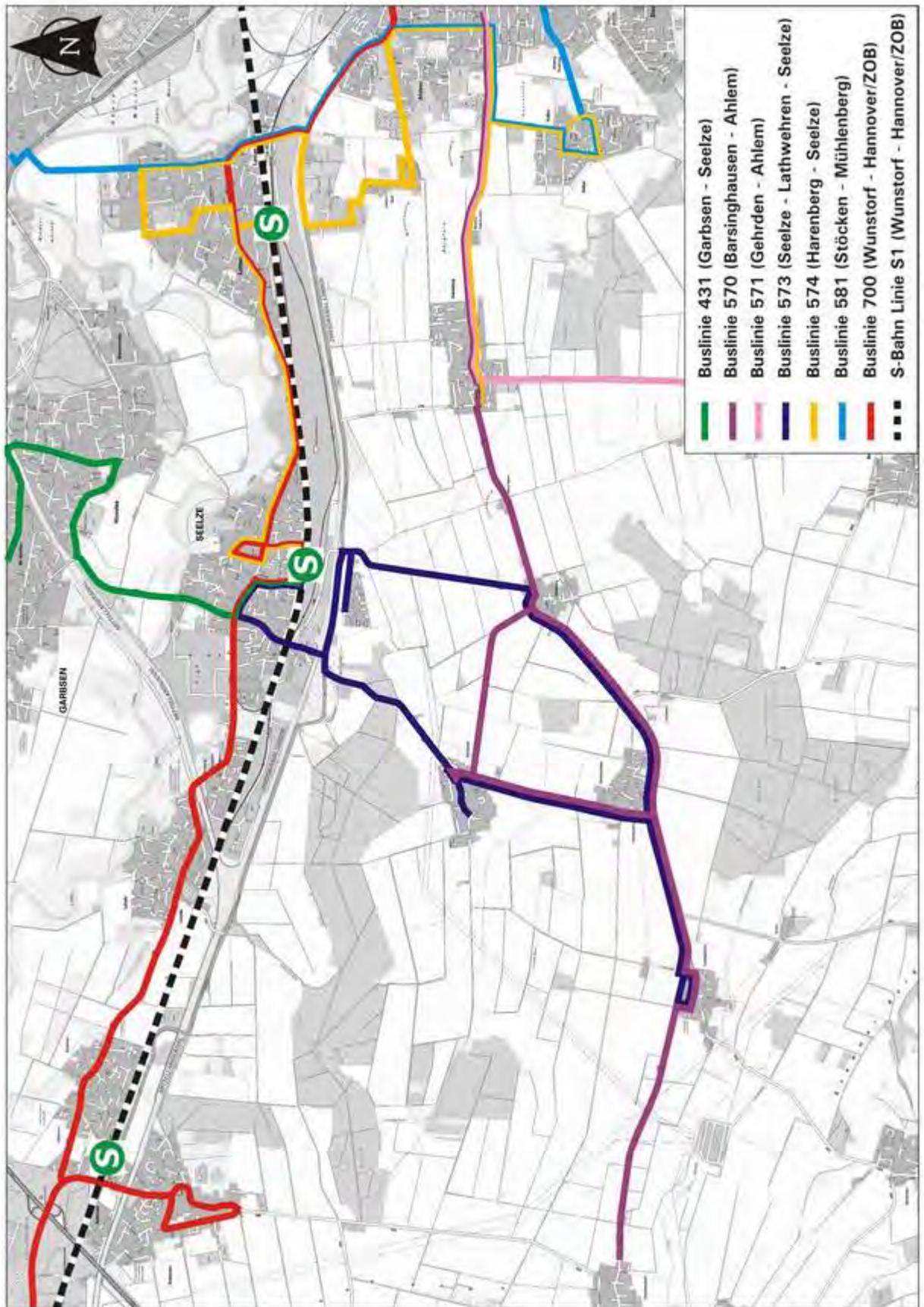
Im S-Bahn-Netz der Region Hannover liegen die drei Bahnhöfe Letter, Seelze und Dedensen-Gümmer im Zuge der Linien S1 (Minden-Hannover-Haste) und S2 (Nienburg-Wunstorf-Hannover-Haste). Die Bedienung der beiden Linien erfolgt jeweils im 60 min-Takt, so dass sich für die Verbindung von/nach Hannover ein 30 min-Takt ergibt. Die Fahrzeit nach Hannover Hbf beträgt von Dedensen-Gümmer 17 min, von Seelze 12 min und von Letter 9 min. An den drei Bahnhöfen stehen jeweils P+R-Anlagen mit folgenden Merkmalen zur Verfügung:

- P+R Seelze: 93 Stellplätze, Auslastung 100 %
- P+R Letter: 51 Stellplätze, Auslastung etwa 80 %
- P+R Dedensen-Gümmer: 121 Stellplätze (in zwei Bereichen), Auslastung etwa 55%

Zentrale Achse des ÖPNV-Linienangebotes ist die S-Bahn-Verbindung zwischen Wunstorf und Hannover Hbf, die im 30 min-Takt verkehrt und im Seelzer Stadtgebiet die Haltepunkte Letter, Seelze und Dedensen/Gümmer bedient. An diesen drei Haltepunkten stehen P+R-Anlagen zur Verfügung.

Im Linienbusverkehr besitzen die Buslinie 570 zwischen Hannover-Ahlem (Endpunkt der Stadtbahnlinie 10) und Barsinghausen zur Verbindung der südlichen Stadtteile sowie die Buslinie 700 zwischen Hannover/ZOB und Wunstorf zur Verbindung der nördlichen Stadtteile besondere Bedeutung.

Eine Verbindung zum benachbarten Unterzentrum Garbsen wird mit der Linie 431 angeboten. Weitgehend zur Verbindung der Seelzer Stadtteile untereinander verkehren die Linien 573 (Seelze – Lathwehren – Seelze) und 574 (Seelze – Harenberg), die jedoch – wie bereits erläutert – nur morgens wenige Fahrten anbieten.



11: Schienen- und straßengebundenes Liniennetz im Seelzer Stadtgebiet

3.2 Erschließungsqualität im ÖPNV

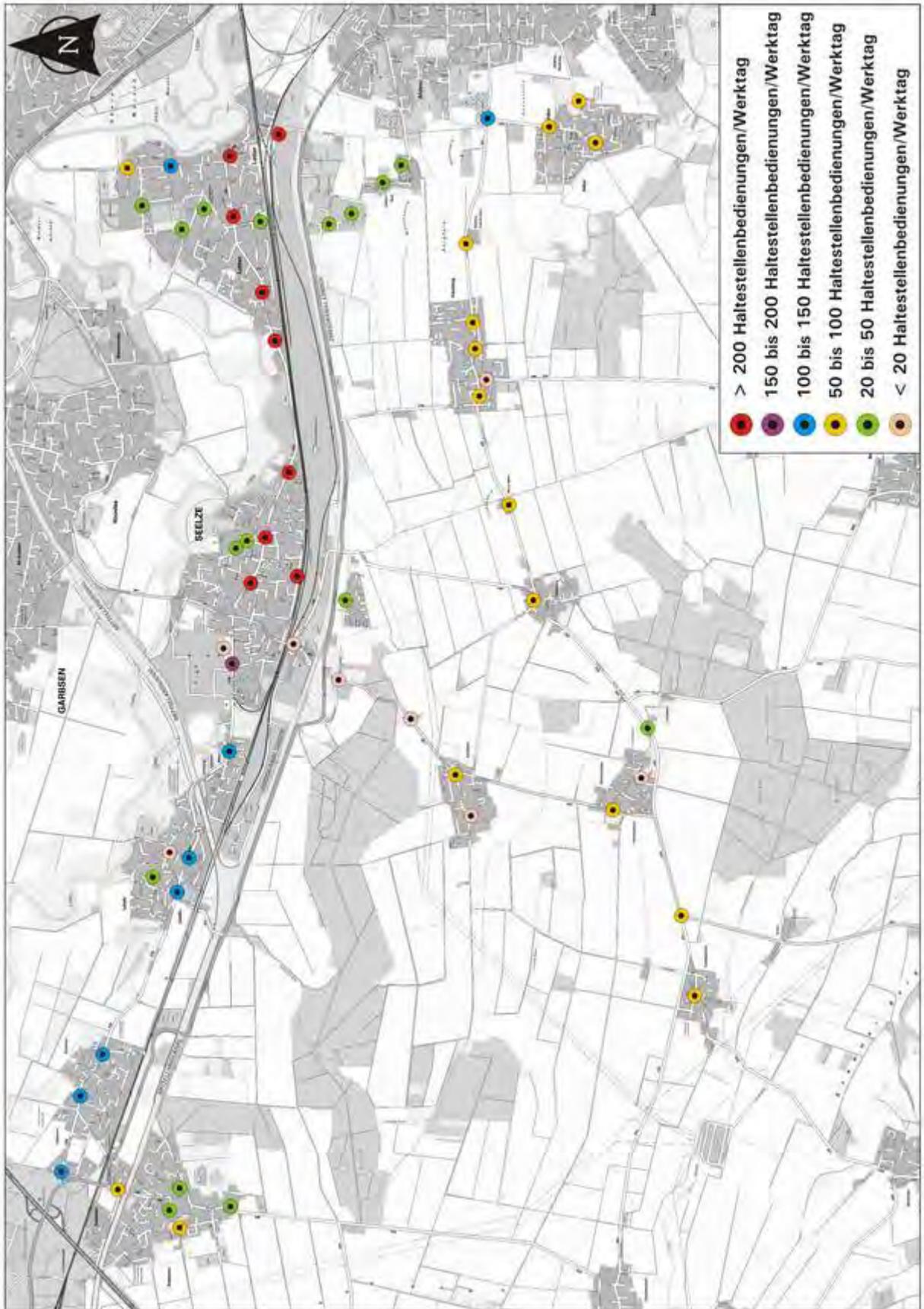
Die Erschließungsqualität für die Seelzer Stadtteile kann nicht allein nach dem Vorhandensein einer Linienbusverbindung beurteilt werden, sondern sie muss auch die Lage der Haltestellen in Bezug auf die zu erschließenden Siedlungsbereiche und die Bedienungshäufigkeit berücksichtigen. Dazu wurde eine Auswertung des aktuellen Fahrplans im Linienbusverkehr durchgeführt und dabei die Lage der Bushaltestellen kartiert sowie die Frequentierung der Haltestellen an Werktagen außerhalb der Ferienzeiten dokumentiert.

Bild 12 zeigt eine grafische Aufbereitung der Daten zur Haltestellenbedienung, bei der die Bedienungshäufigkeit zur besseren Veranschaulichung in Klassen dargestellt ist. Für diese Darstellung wurden die Haltestellenbedienungen beider Fahrtrichtungen jeweils zusammengefasst (Ausnahme: Schleifenfahrten, die nur als eine Bedienung gewertet wurden). Grundsätzlich können Bedienungsfrequenzen von mehr als 50 Bussen je Haltestelle als ein befriedigendes Busangebot eingestuft werden. Auch wenn während der Schulferien durchaus eine Ausdünnung des Fahrtenangebotes stattfindet, ist das ÖPNV-Angebot dann immer noch akzeptabel.

Die Grafik macht deutlich, dass insgesamt in allen Stadtteilen zumindest ein befriedigendes Linienbusangebot besteht, das jedoch in weiten Bereichen durchaus auch gute und sehr gute Qualitäten aufweist. Generell besteht allerdings ein Qualitätsunterschied bei der Bedienung der nördlichen Stadtteile (Letter, Seelze, Lohnde und Gümmer) im Verhältnis zu den südlichen Stadtteilen (Velber, Harenberg, Döteberg, Kirchwehren, Almhorst und Lathwehren), da hier die Haltestellenbedienungen immer unter dem Wert von 100 Bussen/Werktag bleiben. Die hohe Frequentierung der Haltestellen in Letter und Seelze sowie - mit kleinen Abstrichen - auch in Lohnde und Gümmer ist letztendlich auch das Ergebnis der bestehenden Siedlungsstruktur, liegen doch die einwohnerstärksten Stadtteile eindeutig entlang der Nordachse.

Demgegenüber sind Haltestellen mit einer Bedienungsfrequenz von weniger als 20 Bussen je Werktag die seltene Ausnahme. Derartig geringe Haltestellenbedienungen erfolgen im Wesentlichen auf Grund besonderer Linienführungen in Zeiten des morgendlichen bzw. mittäglichen Schülerverkehrs. So wird beispielweise die Haltestelle Kirchwehren/Mitte an Schultagen von einem Bus der Linie 570 (morgens um 7.39 Uhr) bedient.

Nachteilig wird beurteilt, dass sich an der Hannoverschen Straße (K 356) keine Haltestelle direkt am Fachmarktzentrum (im Übergangsbereich Seelze-Letter) befindet.



12: Lage der Haltestellen und Bedienungsfrequenz

3.3 Mängel und Chancen

Trotz einer insgesamt umfassenden ÖPNV-Erschließung der Seelzer Stadtteile können erhebliche Defizite bei der Anbindung der südlichen Stadtteile nach Seelze bzw. Letter sowie für die Verbindung nach Gehrden (Krankenhaus) festgestellt werden. Hier sollte versucht werden, eine Angebotsverbesserung - trotz der bekannten Wirtschaftlichkeitsprobleme bei Tangentialbeziehungen – herbeizuführen. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des Fachmarktcenters an der Hannoverschen Straße (K 356) erscheint genauso zweckmäßig wie die Erweiterung der P+R-Anlage Seelze.

Weitere festgestellte Defizite beziehen sich auf die Haltestelleninfrastruktur, da nur in sehr begrenztem Umfang Wartehäuschen vorhanden sind und somit bei schlechter Witterung an vielen Haltestellen kein Wetterchutz zur Verfügung steht. Auch die Größe der Warteflächen ist in vielen Fällen zu knapp bemessen, insbesondere wenn Haltestellen eine große Bedeutung im Schülerverkehr aufweisen (beispielsweise die Haltestelle Kirchwehren Denkmal). In diesem Zusammenhang ist erneut auf das teilweise unangemessene innerörtliche Geschwindigkeitsniveau hinzuweisen, da nur in wenigen Fällen Querungshilfen im Bereich von Bushaltestellen vorhanden sind. Als Verbesserungspotenzial für den ÖPNV ist daher auch die Sicherung der Überquerungen in Haltestellenbereichen hervorzuheben.

Da die Linienbusse zumeist nur die Hauptachse des jeweiligen Stadtteils befahren, können die Wege zu den Häusern und Wohnungen durchaus in die Entfernungen des Fahrradbereiches fallen, so dass ein Angebot von Radabstellanlagen an den Bushaltestellen eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV-Angebotes wäre. Bisher ist dies mit wenigen Ausnahmen nicht vorhanden.

4 Radverkehr

4.1 Vorhandene Infrastruktur

Im Rahmen der Zustandsanalyse für den Radverkehr wurde das straßenbegleitende Wegeangebot für den Radverkehr aufgenommen. Unterschieden wird das Wegeangebot nach folgenden Kategorien:

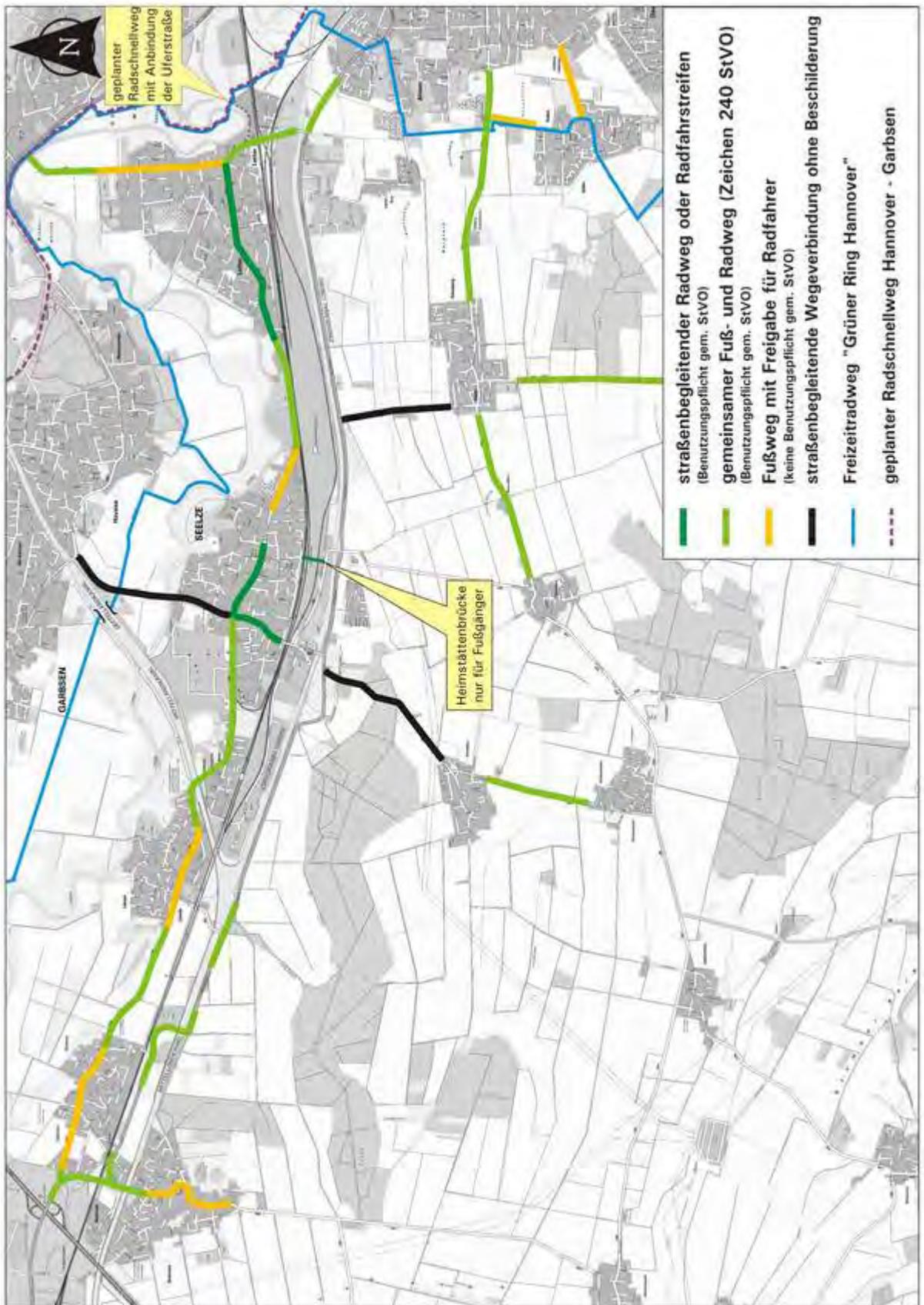
- straßenbegleitender Radweg oder Radfahrstreifen², d. h. es besteht eine Benutzungspflicht gem. StVO,
- gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240 StVO), d. h. es besteht ebenfalls eine Benutzungspflicht gem. StVO,
- Fußweg mit Freigabe für Radfahrer (Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen), es besteht keine Benutzungspflicht gem. StVO sowie
- straßenbegleitende Wegeverbindung ohne Beschilderung und ohne Benutzungspflicht.

Eine Zusammenstellung des diesen Kriterien entsprechenden Wegeangebotes zeigt Bild 13. Die Darstellung verdeutlicht, dass im Zuge der Hauptachsen der nördlichen Stadtteile Letter, Seelze, Lohnde und Gümmer ein Wegeangebot zur Verfügung steht, bei dem insbesondere in der Lange-Feld-Straße (K 356) in Letter und im Kernbereich von Seelze in der Hanoverschen Straße (K 356) und in der Göxer Landstraße (L 390) die Ausstattung mit eigenen, beidseitigen Radverkehrsanlagen hervorzuheben ist.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass im Zuge der K 356 und damit an der Hauptachse durch die Stadtteile Letter, Seelze, Lohnde und Gümmer sowie auch in Dedensen ein zweckmäßiges Wegeangebot für den Radverkehr vorhanden ist. Demgegenüber sind Radverkehrsanlagen in den südlichen Stadtteilen nicht vorhanden.

Daneben steht ein vergleichsweise umfangreiches Netz von (Land-)Wirtschaftswegen zur Verfügung, das jedoch in Bild 13 nicht dargestellt ist, weil hierfür andere Standards hinsichtlich der Nutzbarkeit anzuwenden sind. Auf Grund teilweise unzureichender Befestigung, die nicht nur bei Regenwetter die Befahrbarkeit oftmals deutlich einschränkt und zumeist komplett fehlender Beleuchtung können Wirtschaftswege allenfalls als Ergänzung des Freizeitradwegenetzes gewertet werden. Ein Angebot, das den Standard für Radverkehrsverbindungen im Alltagsverkehr erfüllt, sind sie keinesfalls und damit letztendlich auch nicht dazu geeignet, als bestehendes, alltagstaugliches Radwegeangebot aufgeführt zu werden. Im Zuge weiterer Planungsüberlegungen ist jedoch denkbar, dieses Netz in Verbindung mit Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur besser einzubinden.

² Gemäß der aktuellen Novelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 1. September 2009 sind Radwege im Seitenraum und markierte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn rechtlich gleichgestellt.



13: Vorhandenes Angebot an straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen im Seelzer Stadtgebiet

Aufgenommen in die Darstellung in Bild 13 wurde auch der aktuell in der Planung befindliche Radschnellweg Hannover-Garbsen, der zwar nicht durch das Seelzer Stadtgebiet verläuft, aber über die Uferstraße in Letter eine Anbindung an das Seelzer Radwegenetz erhalten wird.

4.2 Mängel und Chancen

Das in Bild 13 dargestellte, vorhandene Wegeangebot für den Radverkehr bildet die Grundlage für die Entwicklung eines stadtweiten, zusammenhängenden Radwegenetzes, das alle Seelzer Stadtteile untereinander verknüpft und auch die Verbindungen zu den Nachbarorten anbietet (vgl. Bild 14). In der Grafik ist das vorhandene Radwegeangebot ohne Differenzierung zusammengestellt und um die zu schließenden Netzlücken ergänzt worden.

Grundsätzlich gilt bei der Bewertung von Radwegenetzen, dass in Tempo-30-Zonen (und selbstverständlich auch in Verkehrsberuhigten Bereichen) keine eigenen Radverkehrsanlagen erforderlich sind, da hier ein verträgliches Miteinander von Kraftfahrzeugen und Radfahrern unterstellt wird. Vor diesem Hintergrund lässt sich für die nördlichen Stadtteile feststellen, dass

- in Letter an der Kanalbrücke im Zuge der Klöcknerstraße (L390) die Radverkehrsanlagen fehlen und auch keine attraktive Verbindung zum Gewerbegebiet Letterholz besteht,
- in Seelze vorrangig die Netzlücke an der Hannoverschen Straße (K 356) zwischen der Beethovenstraße und dem Fachmarktzentrum sowie die fehlende Verbindung zur B 441 im Zuge der Göxer Landstraße (L 390) und weiter nach Seelze-Süd bzw. nach Almhorst ungünstig zu beurteilen sind,
- in Lohnde und Gümmer die Querverbindungen zur B 441 fehlen, was allerdings ohne entsprechende Weiterführung des Radwegeangebotes an der B 441 relativ bedeutungslos ist und
- die B 441 als zentrale Verbindungsachse durch das Seelzer Stadtgebiet ganz überwiegend keine Radverkehrsanlagen besitzt.

In diesem Zusammenhang ist der parallel zum Zweigkanal Linden und damit eben auch parallel zur B 441 verlaufende Betriebsweg zu erwähnen, der von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung betrieben wird. Hier könnte mit relativ überschaubarem Aufwand eine Radwegeverbindung von Lohnde bis Letter hergerichtet werden und damit diese umfassende Netzlücke geschlossen werden. Allerdings weigert sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bisher, den Betriebsweg als öffentlichen Geh-/Radweg zur Verfügung zu stellen, weil sie nicht in die Verkehrssicherungspflicht eintreten möchte.

Darüber hinaus sind vereinzelt punktuelle Defizite festgestellt worden (beispielsweise die Führung für den Radverkehr im östlichen Abschnitt der

Hannoverschen Straße in Seelze im Bereich der HEM-Tankstelle), doch liegen derartige Ergebnisse unterhalb der Betrachtungsebene eines Verkehrsentwicklungsplans, der sich vorrangig mit der Gesamtkonzeption beschäftigt.

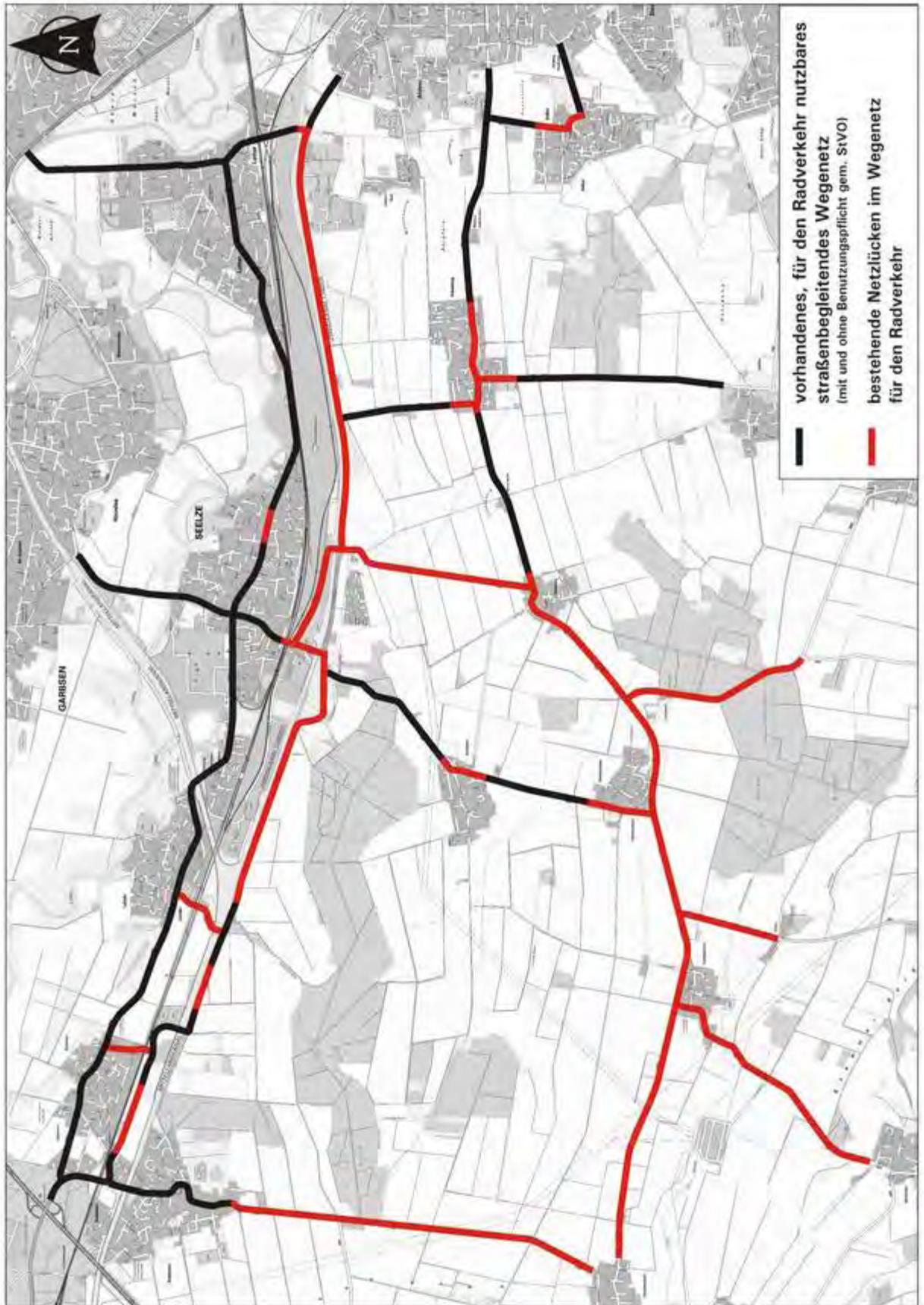
Die fehlenden Radverkehrsanlagen in allen südlichen Stadtteilen sind in jedem Fall im Sinne einer Angebotsplanung als sehr ungünstig zu beurteilen. Trotzdem ist darauf hinzuweisen, dass dies den Vorgaben des technischen Regelwerkes durchaus entspricht. In den ERA 2010³ wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auf zweistreifigen Straßen innerorts im Geschwindigkeitsbereich bis zu 50 km/h und bei Verkehrsstärken unterhalb von 400 Kfz/h die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar ist.

Auch bei den Außerortsverbindungen im südlichen Stadtgebiet zwischen den Seelzer Stadtteilen untereinander sowie auch zu den südlich benachbarten Ortsteilen der Stadt Barsinghausen (Ostermunzel, Stemmen und Göxe) bzw. der Stadt Gehrden (Northen) ist kein straßenbegleitendes Radwegeangebot vorhanden. Dadurch stehen auch keine Radverkehrsverbindungen, die getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr geführt werden, in die Stadtteile Seelze und Letter zur Verfügung, in denen die wichtigen Infrastruktur- und Nahversorgungseinrichtungen angesiedelt sind. Besonders problematisch sind dabei die Verbindungen zwischen Harenberg, Döteberg und – zumindest im nördlichen Abschnitt – Almhorst zu beurteilen. An der K 230 von Harenberg bleibt der Radverkehr an der B 441 quasi sich selbst überlassen, während die Verbindung von Döteberg nach Seelze-Süd und weiter nach Seelze vollständig auf der Fahrbahn abzuwickeln ist. Von Almhorst kommend endet die Wegeverbindung entlang der L 390 ebenfalls an der B 441 und wird erst nördlich der Eisenbahnbrücke in der Göxer Landstraße wieder angeboten.

Chancen für ein verbessertes Radverkehrsangebot bestehen für die Stadt Seelze durchaus auch im Zusammenhang mit den aktuellen Planungen für das Pilotprojekt „Radschnellweg Hannover – Garbsen“, da die Einbindung über die Uferstraße in Letter erfolgen soll. Die Verknüpfung mit den radverkehrsanlagen in der Lange-Feld-Straße (K 356) ist dabei besonders wichtig.

Für die weiteren Radverkehrsplanungen ist in jedem Fall wichtig, Qualitätsstandards für das zukünftige Radwegenetz zu definieren, um ggf. auf dieser Grundlage über Möglichkeiten der Nutzung von Wirtschaftswegen oder Freizeit-/Radfernwanderwegen zur Schließung von Netzlücken nachzudenken.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Köln 2010



14 : Festgestellte Mängel und Defizite im Bereich der Radverkehrsanlagen

5 Stadtteilbetrachtungen

In den vorausgehenden Abschnitten wurden die Ergebnisse der stadtweiten Netzbetrachtungen für den Kraftfahrzeugverkehr, den ÖPNV und den Radverkehr erläutert. Dabei konnte auf die Besonderheiten der einzelnen Stadtteile vielfach nur oberflächlich eingegangen werden. Teilweise erscheinen derartige Netzbetrachtungen dann eher auf Seelze bzw. Letter bezogen, weil dies die eindeutig einwohnerstärksten Stadtteile sind. Um auch die kleineren Stadtteile angemessen zu berücksichtigen, erfolgt daher auf einer mikroskopischen Betrachtungsebene eine Bestandsaufnahme in den Stadtteilen. Dazu werden mit Situationsbeschreibungen

- die städtebaulichen Verhältnisse,
- die straßenräumlichen Verhältnisse und
- die verkehrlichen Verhältnisse

dokumentiert, die – ergänzt um eine Stadtteilkarte und ortstypische Straßenraumfotos – zu einem Stadtteilsteckbrief zusammengeführt werden. Abschließend werden stadtteilbezogene Ziele formuliert, die sich aus der Zustandsanalyse ableiten lassen und in die auch die Ergebnisse der Ortsrat-/Ortsbürgermeisterbefragung eingeflossen sind.

5.1 Stadtteil Almhorst

Städtebauliche Situation:

- etwa 800 Einwohner
- Rohlanddamm/Hartrehre (L390) als Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereich überwiegend westlich der L390
- Grundschule
- Sportanlagen am südlichen Rand (L390)
- kein Nahversorger

Straßenräumliche Situation:

- Ortsdurchfahrt Rohlanddamm/Hartrehre (L390) vorrangig mit Verbindungsfunktion
- Rohlanddamm/Hartrehre (L390) mit einer weitgehend an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichteten Querschnittaufteilung
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- keine Umgestaltungen der Ortseinfahrten
- Nicht verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Rohlanddamm/Hartrehre:
 - 4.400 Kfz/24 h
- Linienbusverkehr (Linien 570 und 573) in Rohlanddamm/Hartrehre und Hopfenbruch
- Rohlanddamm/Hartrehre als Hauptachse für den Fußgänger- und Radverkehr
- Überquerungsbedarf im Bereich des Seniorenheims

Ziele:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus in der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Situation für den Radverkehr
- Verbesserung der Radverkehrsverbindung nach Seelze
- Verbesserung der Überquerbarkeit der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Situation an den Ortseinfahrten
- Knotenpunkt L390/B441 übersichtlicher gestalten



Hartrehre (L390) - Ortseinfahrt



Rohlanddamm (L390) - von Kirchwehren in Richtung Ortsmitte

5.2 Stadtteil Dedensen

Städtebauliche Situation:

- etwa 2.340 Einwohner
- Luther Straße/Bruchstraße/Altes Dorf (K253) als Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereiche beidseitig der Ortsdurchfahrt
- Grundschule, Kita
- Sportanlagen am südwestlichen Rand des Stadtteils
- Friedhof am südlichen Rand des Stadtteils außerhalb der geschlossenen Ortslage
- kein Nahversorger

Straßenräumliche Situation:

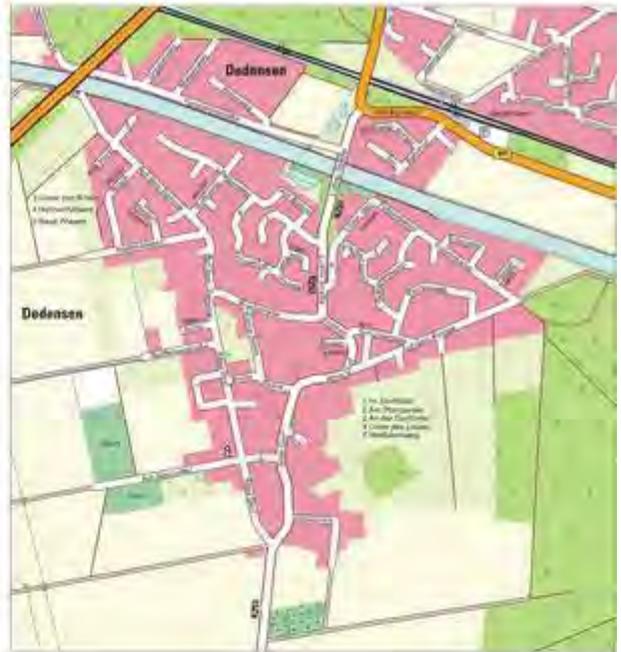
- Luther Straße/Bruchstraße/Altes Dorf (K253) mit erheblicher Erschließungsfunktion
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind umgesetzt
- Bereichsweise nur einseitiger Gehweg
- Nutzungsmöglichkeit des Gehwegs für den Radverkehr in der Ortsdurchfahrt
- Weitgehend verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich auf Grund von Mittelinseln und $v_{zul} = 30 \text{ km/h}$

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke in der Ortsdurchfahrt Luther Straße/Bruchstraße/Altes Dorf (K253) lt. Verkehrsmodell:
 - weniger als 1.000 Kfz/24 h
- Linienbusverkehr als Ringlinie über Luther Straße, Bruchstraße und Altes Dorf durch Linie 700
- Bahnhof mit S-Bahn Haltepunkt und P+R-Anlage
- Luther Straße/Bruchstraße/Altes Dorf (K253) als Hauptachse für den Fußgänger- und Radverkehr
- Linienhafte Überquerungsnachfrage im Ortskern auf Grund einer Vielzahl von Wegebindungen
- Fehlende Wegeverbindung nach Ostermunzel

Ziele:

- Verbesserung der Situation für Fußgänger im Bereich der Gehwege im Zuge der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Nahversorgung
- Verbesserung der Wegeverbindung nach Ostermunzel



Ostermunzeler Straße (K253) - Ortseinfahrt



Altes Dorf (K253) - Ortsmitte in Richtung Ostermunzel

5.3 Stadtteil Döteberg

Städtebauliche Situation:

- etwa 350 Einwohner
- Dorfstraße (K251) als Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereiche überwiegend südlich der Dorfstraße
- Dorfgemeinschaftshaus
- Friedhof am östlichen Rand des Stadtteils außerhalb der geschlossenen Ortslage
- kein Nahversorger

Straßenräumliche Situation:

- Dorfstraße (K251) und Kirchbuschweg (K252) vorrangig mit Verbindungsfunktion
- Umgestaltungen in der Ortsmitte und in den Ortseinfahrten mildern die Verkehrsfunktion der K251
- Innerorts Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Bereichsweise sehr schmale Gehwege
- Geschwindigkeiten im Innerortsbereich werden als nicht verträglich empfunden
- Kontroverse Diskussion um die gepflasterten Bereiche

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Dorfstraße (K251):
 - 5.400 Kfz/24 h westlich der K252
 - 3.900 Kfz/24 h östlich der K252
- Verkehrsstärke Kirchbuschweg (K252):
 - 1.900 Kfz/24 h
- Erheblicher Anstieg der Verkehrsstärke im Kirchbuschweg (K252) vermutlich durch Entwicklung Seelze-Süd
- Linienbusverkehr in Dorfstraße und Anhaltsweg (Linien 570 und 573)
- Dorfstraße als Hauptachse für den Fußgänger- und Radverkehr
- Geschwindigkeitbeschränkung auf 30 km/h im Ortskern
- Wegeverbindung nach Harenberg
- Fehlende Wegeverbindungen nach Kirchwehren und nach Seelze-Süd

Ziele:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- Verkehrsberuhigung im Ortseinfahrtbereich der K252
- Verbesserung der Wegeverbindungen nach Seelze-Süd und Kirchwehren



Dorfstraße (K251) - Ortseinfahrt von Kirchwehren



Dorfstraße (K251) - von Harenberg in Richtung Ortsmitte

5.4 Stadtteil Gümmer

Städtebauliche Situation:

- etwa 2.020 Einwohner
- Osnabrücker Landstraße (K356) als Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereiche beidseitig der Osnabrücker Landstraße mit Schwerpunkt nach Süden
- Bürgerhaus, Kita
- Nahversorger an K356 im Bau

Straßenräumliche Situation:

- Osnabrücker Landstraße (K356) vorrangig mit Erschließungsfunktion
- Osnabrücker Landstraße (K356) mit einer weitgehend an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichteten Querschnittaufteilung
- optionale Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg der Osnabrücker Landstraße
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Ortskern
- Mittelinsel und Fg-LSA im Ortskern
- bereichsweise schmale bzw. fehlende Gehwege

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Osnabrücker Landstraße:
 - unter 1.000 Kfz/24 h westlich der Roten Reihe
 - 1.600 Kfz/24 h östlich der Roten Reihe
- Verkehrsstärke Rote Reihe:
 - 2.400 Kfz/24 h
- Linienbusverkehr in der Osnabrücker Landstraße (Linie 700)
- Bahnhof mit S-Bahn Haltepunkt und P+R-Anlage
- Osnabrücker Landstraße (K356) als Hauptachse für den Fußgänger- und Radverkehr
- Innerorts Angebot zur Nutzung des Gehweges für Radfahrer

Ziele:

- Verbesserung der Situation für den Radverkehr
- Verbesserung der Situation an den Ortseinfahrten
- Verbesserung der Straßenraumgestalt in der Ortsdurchfahrt sowie der Roten Reihe
- Verbesserung der Überquerbarkeit im Bereich des neuen Nahversorgers



Osnabrücker Landstraße (K356) - Ortseinfahrt von Westen



Osnabrücker Landstraße (K356) - Höhe Westfalenstraße in Richtung Westen

5.5 Stadtteil Harenberg

Städtebauliche Situation:

- etwa 1.810 Einwohner
- Harenberger Meile (K251) als Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereiche überwiegend nördlich der Harenberger Meile
- Grundschule, Mehrzweckhalle, Kita
- Sportanlagen am südlichen Rand (K230)
- kein Nahversorger

Straßenräumliche Situation:

- Seelzer Straße (K230) vorrangig mit Verbindungsfunktion zur B441
- Harenberger Meile (K251) mit einer weitgehend an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichteten Querschnittaufteilung
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Harenberger Meile
- Nicht verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Harenberger Meile:
 - 7.100 Kfz/24 h östlich der K230
 - 3.900 Kfz/24 h westlich der K230
- Verkehrsstärke Seelzer Str.:
 - 6.600 Kfz/24 h
- Verkehrsstärke Gehrdener Str.:
 - 4.000 Kfz/24 h
- Intensive Beziehung zwischen Seelzer Straße und Gehrdener Straße
- Linienbusverkehr in Harenberger Meile und Gehrdener Straße
- Harenberger Meile als Hauptachse für den Fußgänger- und Radverkehr
- Knotenpunkt B441/K230 als Unfallhäufungsstelle

Ziele:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- Verbesserung der Schulwegsicherung
- Verbesserung der Situation für den Radverkehr
- Verbesserung der Situation an den Orts-einfahrten
- Verbesserung der Straßenraumgestalt u.a. mit Baumpflanzungen
- Verkehrssichere Umgestaltung des Knotenpunktes B441/K230
- "Altes Ziel" Ortsumgehung Harenberg?



Seelzer Straße (K230) - Ortseinfahrt



Harenberger Meile (K251) - von Ahlem in Richtung Ortsmitte

5.6 Stadtteil Kirchwehren

Städtebauliche Situation:

- etwa 560 Einwohner
- Am Anger (L390) als Hauptachse des Stadtteils in Randlage zum Siedlungsbereich
- Siedlungsbereiche überwiegend östlich der L390 und nördlich der K251
- Dorfgemeinschaftshaus, Kita
- Friedhof am östlichen Rand des Stadtteils südlich der K251 außerhalb der geschlossenen Ortslage
- kein Nahversorger

Straßenräumliche Situation:

- Am Anger (L390) vorrangig mit Verbindungsfunktion
- Am Anger (L390) mit einer weitgehend an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichteten Querschnittaufteilung
- innerorts Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der L390
- Nicht verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Am Anger (L390):
 - 4.400 Kfz/24 h
- Verkehrsstärke K251 östlich Am Anger:
 - 6.200 Kfz/24 h
- Linienbusverkehr in Am Anger (Linien 570 und 573)
- Überquerungsbedarf an Haltestelle Kirchwehren Denkmal
- Am Anger mit nachrangiger Bedeutung für den örtlichen Fußgänger- und Radverkehr
- keine Wegeverbindung nach Lathwehren und nach Döteberg
- Anbindung des Friedhofes für Fußgänger und Radfahrer wenig attraktiv

Ziele:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus in der L390 (Am Anger)
- Verbesserung der Schulwegsicherung
- Verbesserung der Situation für den Radverkehr
- Verbesserung der Überquerbarkeit
- Verbesserung der Situation an den Ortseinfahrten
- Verbesserung der Straßenraumgestalt
- Verbesserung der Wegeverbindungen zu den Nachbarorten Lathwehren und Döteberg



Am Anger (L390) - Ortseinfahrt von Almhorst



Am Anger (L390) - Höhe Bocksbeere in Richtung Norden

5.7 Stadtteil Lathwehren

Städtebauliche Situation:

- etwa 550 Einwohner
- Stemmer Straße (K246) als Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereiche überwiegend südlich der K251 und östlich der Stemmer Straße
- Dorfgemeinschaftshaus
- Sportanlagen am südlichen Stadtteilrand
- kein Nahversorger

Straßenräumliche Situation:

- Stemmer Straße (K246) vorrangig mit Erschließungsfunktion
- Querschnittaufteilung der Stemmer Straße im südlichen Bereich weitgehend an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Nicht verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich
- Mosenweg mit Elementen zur Verkehrsberuhigung umgestaltet

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Stemmer Straße (K246):
 - unter 1.000 Kfz/24 h
- Verkehrsstärke K251 im Bereich Lathwehren:
 - 4.700 bis 5.000 Kfz/24 h
- Linienbusverkehr (Linien 570 und 573) über Georgstraße
- Stemmer Straße und Georgstraße als Hauptachsen für den Fußgänger- und Radverkehr
- keine Wegeverbindungen zu den Nachbarorten Ostermunzel, Stemmen und Kirchwehren

Ziele:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- Verbesserung der Situation für den Radverkehr
- Verbesserung der Straßenraumgestalt im südlichen Abschnitt der Stemmer Straße
- Einrichtung von Wegeverbindungen zu den Nachbarorten



Mosenweg - Ortseinfahrt



Stemmer Straße (K246) - Ortseinfahrt

5.8 Stadtteil Letter

Städtebauliche Situation:

- etwa 10.880 Einwohner
- Lange-Feld-Straße (K356) als West-Ost-Hauptachse des Stadtteils
- Stöckener Straße/Klöcknerstraße (L395) als Nord-Süd-Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereiche überwiegend westlich der Stöckener Straße und beidseitig der Lange-Feld-Straße sowie der Bereich Letter-Süd (südlich der B441)
- Industrie-/Gewerbeflächen am südlichen Stadtteilrand an der Industriestraße sowie im Gewerbegebiet Letterholz südlich der B441
- Schulen einschl. Gymnasium, Jugendzentrum, Hallenbad, Kitas
- Sportanlagen mit Stadion am nördlichen Stadtteilrand
- umfangreiche Nahversorgung an der Lange-Feld-Straße im Bereich Kastanienplatz und im Übergang nach Seelze sowie an der Stöckener Straße

Straßenräumliche Situation:

- Lange-Feld-Straße (K356) vorrangig mit Erschließungsfunktion, Verbindung mit dem Stadtteil Seelze
- Stöckener Straße (L395) mit erheblicher Verbindungsfunktion zur B6
- Lange-Feld-Straße (K356) aktuell umgestaltet
- Umgestaltung der Stöckener Straße vor wenigen Jahren erfolgt
- Gestaltungsdefizite in der Klöcknerstraße, bereichsweise fehlender Gehweg
- beide Hauptachsen sind für 50 km/h frei gegeben
- Lange-Feld-Straße (K356) mit beiseitigen Radwegen
- optionale Führung des Radverkehrs auf beiden Gehwegen der Stöckener Straße
- Klöcknerstraße mit gemeinsamem Fuß- und Radweg auf der Ostseite
- bereichsweise nicht verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich



Stöckener Straße (L395) - Ortsmitte nach Norden



Klöcknerstraße (L395) - Ortseinfahrt von Ahlem

5.8 Stadtteil Letter

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Stöckener Straße (L 395):
 - 20.900 Kfz/24 h
- Verkehrsstärke Klöcknerstraße (L 395):
 - 13.500 Kfz/24 h
- Verkehrsstärke Lange-Feld-Straße (K 356):
 - zwischen 7.400 und 8.300 Kfz/24 h
- Intensive Beziehung zwischen der B 441 und der B 6 über die L 395
- Linienbusverkehr (Linien 574, 581 und 700)
- Bahnhof mit S-Bahn Haltepunkt und P+R-Anlage
- Lange-Feld-Straße (K 356) und Stöckener Straße (L 395) als Hauptachsen für den Fußgänger- und Radverkehr
- Sicherung der Fußgängerquerungen zumeist mit bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen

Ziele:

- Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehrs
- Reduzierung der Verkehrsstärken bzw. verträgliche Abwicklung in den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
- Entlastung der Stöckener Straße (L 395) vom Durchgangsverkehr (dazu mehrfache Diskussion einer neuen Spange zwischen B 441 und B 6 östlich von Letter - "Leinesprung")
- Verbesserung der Straßenraumgestalt in der Klöcknerstraße (L 395)
- Verbesserung der Wegeanbindung des Siedlungsbereiches Letter-Süd und des Gewerbegebietes Letterholz südlich der B 441



Lange-Feld-Straße (K356) - Ortseinfahrt von Seelze



Lange-Feld-Straße (K356) - Ortsmitte nach Osten

5.9 Stadtteil Lohnde

Städtebauliche Situation:

- etwa 2.780 Einwohner
- Calenberger Straße (K356) als Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereiche beidseitig der Calenberger Straße (K356) mit Schwerpunkt im Norden
- Industrie-/Gewerbeflächen im Korridor zwischen dem Zweigkanal Linden und der Eisenbahntrasse (Anbindung über die Wertfstraße)
- Grundschule, Bürgerhaus, Kita
- Sportanlagen am nördlichen Rand
- Nahversorger an K356 westlich der Hafenstraße im Bau

Straßenräumliche Situation:

- Calenberger Straße (K356) vorrangig mit Erschließungsfunktion
- Calenberger Straße (K356) mit einer weitgehend an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichteten Querschnittaufteilung
- bereichsweise fehlende oder schmale Gehwege
- nicht verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Calenberger Straße (K356):
 - 1.600 Kfz/24 h westlich der K357
 - 2.600 Kfz/24 h östlich der K357
- Verkehrsstärke Hafenstraße (K357):
 - unter 1.000 Kfz/24 h
- Linienbusverkehr in Calenberger Straße (Linie 700)
- Calenberger Straße (K356) als Hauptachse für den Fußgänger- und Radverkehr
- optionale Nutzung des Gehweges für den Radverkehr
- ab Mechthildstraße gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO)
- linienhafter Überquerungsbedarf in der Ortsdurchfahrt

Ziele:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- Verbesserung der Situation für den Radverkehr
- Verbesserung der Überquerbarkeit
- attraktive Wegeanbindung des neuen Nahversorgers
- Verbesserung der Straßenraumgestalt



Calenberger Straße (K356) - Ortsausfahrt nach Westen



Calenberger Straße (K356) - Ortsmitte (Höhe Deisterstraße) in Richtung Westen

5.10 Stadtteil Seelze

Städtebauliche Situation:

- etwa 9.910 Einwohner, davon etwa 1.210 Einwohner in Seelze-Süd
- Hannoversche Straße/Wunstorfer Straße (K356) als Hauptachse des Stadtteils
- Göxer Landstraße/Garbsener Landstraße (L390) als Verbindungsachse B441-Garbsen
- Siedlungsbereiche beidseitig der Hauptachsen
- Industrie-/Gewerbeflächen nördlich der Wunstorfer Straße (Honeywell) sowie im Korridor zwischen der Eisenbahntrasse und dem Zweigkanal Linden (Werftstraße, Kanalstraße)
- Rathaus, Stadtverwaltung, Veranstaltungszentrum, Jugendzentrum, Schulen, Hallenbad, Kitas
- Sportanlagen im Bereich Kanalstraße und im Osten an der Hannoverschen Straße
- umfangreiche Nahversorgung vorrangig in Ortsmitte an der Hannoverschen Straße sowie östlich im Übergang nach Letter

Straßenräumliche Situation:

- Hannoversche Straße (K356) mit erheblicher Erschließungsfunktion, Verbindung mit Letter
- Göxer Landstraße (L390) mit vorrangiger Verbindungsfunktion (BAB A2/B6/Garbsen mit B441)
- Wunstorfer Straße (K356) zur Erschließung des westlichen Stadtteilgebietes und als Verbindung nach Lohnde und Gümmer
- Hannoversche Straße (K356) zwischen Bremer Straße und Beethovenstraße unter den Aspekten der städtebaulichen Integration umgestaltet
- Wunstorfer Straße (K356) mit weitgehend an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichteter Querschnittaufteilung
- Bereichsweise eigene Radverkehrsanlagen, teilweise aber auch gänzlich fehlend
- verträgliche Geschwindigkeiten in der Ortsmitte ($v_{zul} = 30 \text{ km/h}$, baulich umgesetzt)
- bereichsweise nicht verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich
- Gehwege in der Göxer Landstraße bereichsweise überwuchert, kaum nutzbar



Wunstorfer Straße (K356) - Ortseinfahrt von Lohnde



Göxer Landstraße (L390) in Höhe Marienstraße nach Norden

5.10 Stadtteil Seelze

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Hannoversche Straße (K356):
 - 8.000 Kfz/24 h
- Verkehrsstärke Göxer Landstraße (L390):
 - 10.600 Kfz/24 h südlich L390
 - 14.300 Kfz/24 h nördlich L390
- Verkehrsstärke Wunstorfer Straße (K356):
 - 2.600 bis 3.100 Kfz/24 h
- Intensive Beziehung zwischen der B441 und Garbsen über die Göxer Landstraße (L390)
- Linienbusverkehr (Linien 431, 573, 574 und 700) vorrangig über Wunstorfer Straße, Göxer Landstraße, Hannoversche Straße, Schillerstraße und Beethovenstraße
- Bahnhof mit S-Bahn Haltepunkt und P+R-Anlage
- Hannoversche Straße/Wunstorfer Straße (K356) als Hauptachse für den Fußgänger- und Radverkehr
- Sicherung der Fußgängerquerungen zumeist mit bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen
- Fehlende Radwegverbindungen nach Seelze-Süd und zu den südlichen Stadtteilen Harenberg, Döteberg und Almhorst

Ziele:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- hochwasserunabhängige Erreichbarkeit sicherstellen
- Verbesserungen an den Knotenpunkten der B 441
- Verbesserung der Situation für den Radverkehr
- Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer im Rahmen der Brückensanierungen
- Verbesserung der Straßenraumgestalt insbesondere in der Wunstorfer Straße
- Verbesserung der Wegeanbindung der südlichen Stadtteile und von Seelze-Süd
- Zusammenwachsen von Seelze-Süd und Seelze vorantreiben
- Verbesserte Nutzbarkeit des Freiraums am Mittellandkanal
- Gestalterische Ansprüche für die Brückensanierung formulieren



Hannoversche Straße (K356) - Ortsmitte Seelze nach Osten



Hannoversche Straße (K356) - im Bereich Beethovenstraße nach Osten

5.11 Stadtteil Velber

Städtebauliche Situation:

- etwa 2.050 Einwohner
- Hasselfeldstraße/Schusterbrink/Stadtweg (K250) als Hauptachse des Stadtteils
- Siedlungsbereiche überwiegend westlich und südlich der Hauptachse
- Mehrzweckhalle, Kita
- Sportanlagen am südlichen Stadtteilrand
- kein Nahversorger

Straßenräumliche Situation:

- Hasselfeldstraße/Schusterbrink/Stadtweg (K250) vorrangig mit Erschließungsfunktion
- in weiten Bereichen wenig attraktive Gestaltung der Ortsdurchfahrt, weitgehend an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet
- innerorts Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- bereichsweise nicht verträgliche Geschwindigkeiten im Innerortsbereich

Verkehrliche Situation:

- Verkehrsstärke Hasselfeldstraße (K250):
 - 2.300 Kfz/24 h
- Verkehrsstärke Stadtweg (K250):
 - 1.200 Kfz/24 h
- Linienbusverkehr (Linien 574 und 581) über Hasselfeldstraße und Stadtweg sowie durch den westlichen und südlichen Siedlungsbereich
- Hasselfeldstraße/Schusterbrink/Stadtweg als Hauptachse für den Fußgänger- und Radverkehr
- Wegeverbindungen nach Ahlem und Davenstedt

Ziele:

- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
- Verbesserung der Situation für den Radverkehr
- Verbesserung der Situation für Fußgänger in der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Situation an der nördlichen Ortseinfahrt Hasselfeldstraße
- Verbesserung der Straßenraumgestalt von Hasselfeldstraße und Stadtweg
- Verbesserung der Nahversorgung mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung



Hasselfeldstraße (K250) - Ortseinfahrt von Norden



Hasselfeldstraße (K250) - von Ahlem in Richtung Ortsmitte

6 Das Kanalumfeld als Verkehrs- und Freiraum

Mit den Bereichen um die Kanäle besitzt die Stadt Seelze ein naturräumliches, aber auch verkehrlich-funktionales Potenzial, das heute in keiner Weise genutzt wird. Durch bewusste Barrieren wird im Gegenteil eine Nutzung verhindert, behindert oder als nicht gewollt hingestellt. Hier sind Visionen zu entwickeln, um die aktuelle Situation deutlich zu verbessern.

Natürlich ist klar, dass ein umfangreiches Konzept nur mittel- bis langfristig umzusetzen ist. Dafür spricht schon die Beteiligung der (mit-)betroffenen „Parteien“. Aber auch kleinere Maßnahmen können hilfreich sein und kurzfristig umgesetzt werden. Es sollte aber nicht die Chance vertan werden – vielleicht im Zusammenspiel mit der Erneuerung der diversen Brücken – diesem Raum eine neue Identität zu verleihen, die sich auf die gesamte Stadt Seelze und ihre Stadtteile sehr positiv auswirken kann.



15: Impressionen vom Seelzer Kanalumfeld

7 Alternative Betriebsformen im Zentrum des Stadtteils Seelze

Die Hannoversche Straße (K 356) ist nicht nur das „Herz“ von Seelze, sondern hat auch repräsentativen Wert für die anderen Stadtteile. Nutzungskonflikte können hier zu vielen Tageszeiten beobachtet werden, wobei sich motorisierter und nichtmotorisierter Verkehr bedrängen und auch kritische Situationen auftreten. Fußgänger und Radfahrer sind hier zahlreich und suchen diesen Raum gezielt auf, um einzukaufen, einen Behördengang zu erledigen oder zu verweilen. Der oft nur durchfahrende Kfz-Verkehr schränkt ihre Bewegungsfreiheit ein und erzwingt ein „ampel“-gesichertes Überqueren, obwohl eigentlich ein linienhaftes Bedürfnis danach besteht. Im Zuge der Planungskonzepte sind alternative und vielleicht auch innovative Ansätze zu überlegen, um diese Situation zu verbessern. Dabei soll die Erreichbarkeit mit dem Pkw weiter gewährleistet sein. Mehr Verträglichkeit und Rücksichtnahme ist das Ziel.



16: Impressionen aus dem Zentrum des Stadtteils Seelze

8 Anträge und Beschlussvorlagen des Seelzer Stadtrates

In der laufenden Legislaturperiode wurden im Seelzer Stadtrat, dabei schwerpunktmäßig im Ausschuss für Bau und Umwelt (ABU), diverse Anträge und Beschlussvorlagen eingebracht, deren Behandlung mit Verweis auf die laufende Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans zunächst zurückgestellt wurde. Da der VEP aktuell nur den Teil Zustandsanalyse umfasst, werden die Anträge und Beschlussvorlagen im Folgenden zusammengestellt, weil sie wichtige Themen für die Erarbeitung der Planungskonzepte beinhalten:

XV/0039 (28.9.2006)

Verbesserung der Verkehrssituation am Knotenpunkt Göxer Landstraße (L 390)/Hermannstal gefordert.

XV/0036y (1.2.2007)

Planung und Kostenschätzung für Rad-/Fußweg Döteberg - Seelze.

XV/0169 (11.6.2007)

Sicherung der Fußgänger und Radfahrer im Knotenpunktbereich B 441/ Göxer Landstraße, Berücksichtigung der Fußgänger und Radfahrer aus Almhorst und Seelze-Süd, im Zusammenhang mit Stichkanalausbau Planungen vorbereiten, aktuell Warteflächen an LSA aufweiten.

XV/0170 (22.5.2007)

Antrag zu Tempo 50 auf B 441 zwischen K 230 (Harenberg) und L 390 (Almhorst).

XV/0182 (11.6.2007)

Verbesserung der Überquerbarkeit der B 441 im Knotenpunkt mit der K 252 (Kirchbuschweg).

XV/0225 (1.8.2008)

Entbehrlichkeit von Verkehrszeichen in Seelze überprüfen.

Möglichkeiten für die Einrichtung von shared space in Seelze überprüfen.

XV/0451 (26.1.2009)

Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Seelze beauftragen.

XV/0491 (24.3.2009)

Umbau des Knotenpunktes B 441/K 230 zu einem Kreisverkehr.

XV/0519 (14.5.2009)

Generelle Geschwindigkeitsbegrenzung im Stadtteil Harenberg auf 30 km/h.

Herstellen von optischen Bremsen in den Ortseinfahrtbereichen.

XV/0527 (12.6.2009)

Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Schulstraße in Letter.

XV/0548 (2.9.2009)

Ausbau der bestehenden landwirtschaftlichen Wege zwischen Seelze-Süd und Harenberg zu einem durchgehenden Radweg.

XV/0562 (23.9.2009)

Umgestaltung des Knotenpunktes B 441/K 252 zu einem lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt.

XV/0586 (11.11.2009)

Die Straßen Tewenberg (Harenberger Meile bis Düsterstraße) und Düsterstraße (Harenberger Meile bis Tewenberg) sollen zu Einbahnstraßen erklärt werden.

XV/0598 (7.1.2010)

Ausweisung einer Einbahnstraßenregelung auf dem Parkplatz Grand-Couronne-Allee in Seelze, Ausweisung von Behindertenstellplätzen.

9 Leitbild und Handlungsziele

9.1 Allgemeines

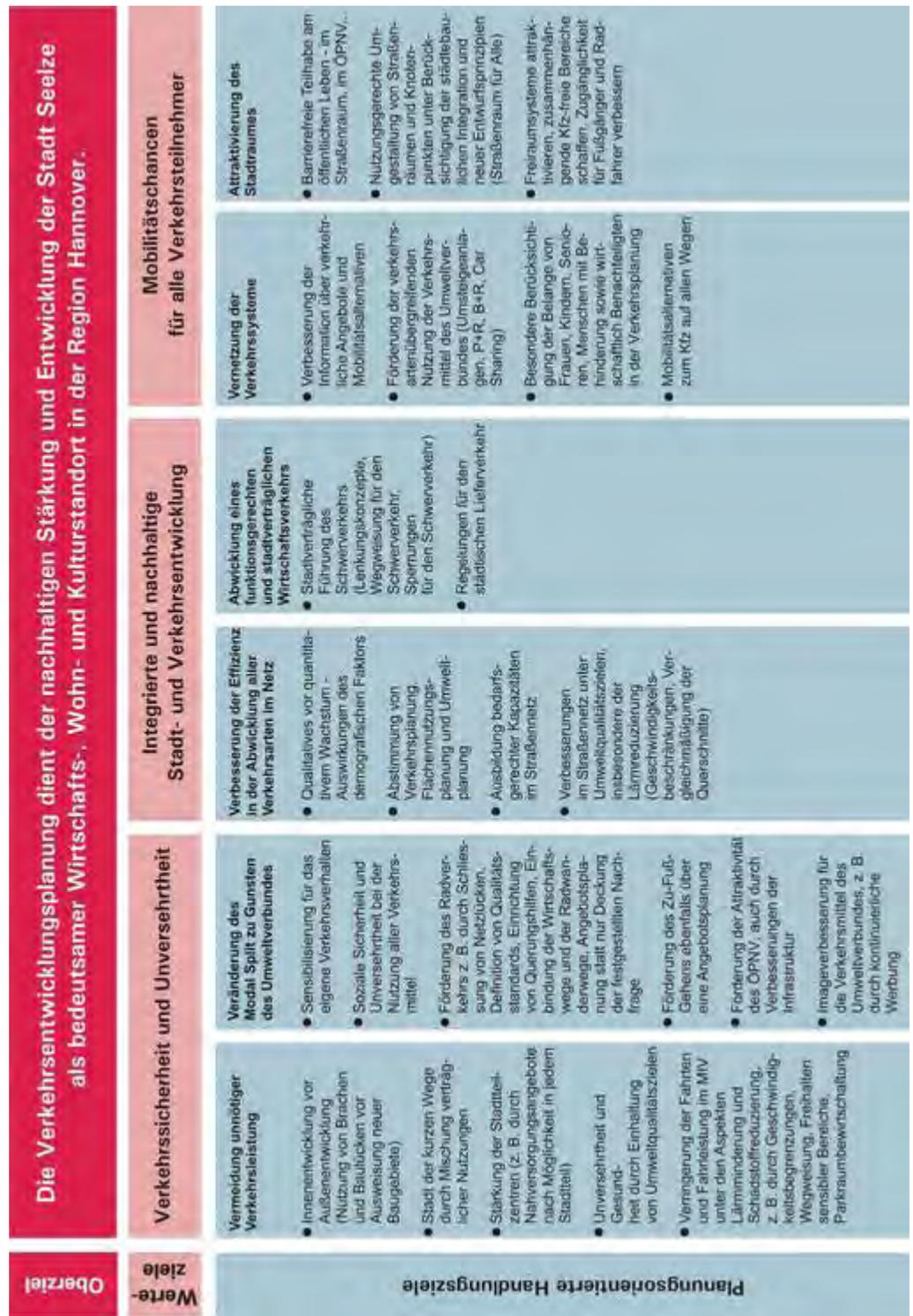
Die Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Seelze stellt die Grundlage für alle weiteren Planungsprozesse dar. Die Definition der Planungsziele ist wie in allen Planungsprozessen die Grundlage der Mängelbewertung und der Maßnahmenentwicklung. Das Leitbild ist 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 festlegt. Diese Rahmenbedingungen sind bei der darauf aufbauenden Entwicklung von Planungskonzepten einzuhalten. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, das Leitbild im politischen und gesellschaftlichen Raum zu verankern.

9.2 Leitbild

Die Entwicklung eines Leitbildes legt für die künftige Verkehrsplanung in der Stadt Seelze den Grundstein und wird ferner den gesamten Planungsprozess begleiten. Einen Vorschlag für das verkehrliche Leitbild der Stadt Seelze zeigt Bild 17.



17: Vorschlag für ein Leitbild mit Wertezielen und planungsorientierten Handlungszielen für die Stadt Seelze

10 Ausblick

Auf der Grundlage der vorliegenden Zustandsanalyse sowie des vorläufigen Leitbildes werden im zweiten Teil des Verkehrsentwicklungsplanes Prognose- und Planungsüberlegungen angestellt. Dabei geht es nicht nur darum, erkannte Mängel zu beseitigen. Vielmehr ist es die Aufgabe, die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität langfristig zu sichern. Exemplarisch und ohne Anspruch auf Vollständigkeit können in diesem Zusammenhang genannt werden:

- Weiterentwicklung der Ziele des Leitbildes zu konkreteren Strategien mit Planungsabsichten und Maßnahmen
- Allgemeingültige Prognoseansätze und Seelze spezifische Rahmenbedingungen für die Gestaltung des „Verkehrs von Morgen“
- Überlegungen zur Straßenraumgestaltung zur Umgestaltung von Orts- ein- und -durchfahrten, zur Einrichtung von Querungshilfen oder auch zur Integration neuer Entwurfsansätze (shared space)
- Bauliche und betriebliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs mit dem Ziel, das Rad als echte Alternative zu propagieren
- Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im städtischen Raum
- Überprüfung der Lichtsignalanlagen (Qualitätsmanagement) zur Verbesserung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer
- Bearbeitung der Querschnittsthemen Verkehrssicherheit, Kinder- und Alten-gerechte Verkehrsplanung, Barrierefreiheit, Gender Mainstreaming sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Förderung der Nahmobilität als Reaktion auf den demografischen Wandel (z.B. die Fußwege werden mehr, aber kürzer)
- Implementierung eines erweiterten Bewusstseins zur Teilnahme am Verkehr durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit
- Evtl. Durchführung einer Haushaltsbefragung zur Erlangung besserer Kenntnisse über den Verkehr in Seelze bzw. spezifische Wünsche sowie als Grundlage zur Evaluation von Strategien und Maßnahmen