



Stadt Seelze

Verkehrsentwicklungsplan
Teil II: Planungskonzepte

Verkehrsentwicklungsplan Seelze
Teil II: Planungskonzepte

– 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
Dipl.-Ing. Sabrina Stieger

Hannover, August 2012

Inhalt		Seite
0	Vorbemerkungen	1
0.1	Allgemeines	1
1	Ergebnisse der Verkehrserhebungen	4
2	Planungskonzepte – Netzbetrachtungen	8
2.1	Prognoseszenario 2025	8
2.1.1	Demografische Entwicklung in Deutschland	8
2.1.2	Allgemeine verkehrliche Entwicklung	9
2.1.3	Prognoseszenario	11
2.2	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	12
2.2.1	Bedarfsumleitungen der BAB A 2 über das Seelzer Stadtgebiet	12
2.2.2	Hochwassersicherheit des Straßennetzes	13
2.2.3	Führung des Schwerlastverkehrs	14
2.3	ÖPNV	16
2.4	Radverkehr	19
2.4.1	Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Wege	20
2.4.2	Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr am Beispiel Lathwehren	20
2.4.3	Fortschreibung des Radwegebedarfsplans der Region Hannover	21
2.4.4	Möglichkeiten der innerörtlichen Radverkehrsführung und ihre Einsatzgrenzen	22
2.5	Themenschwerpunkt B 441	26
2.6	Themenschwerpunkt Hannoversche Straße (K 356)	29
2.7	Themenschwerpunkt – Stadt am Wasser	30
2.8	Themenschwerpunkt Brückenidentität	31
3	Planungskonzepte - Stadtteilkonzepte	32
3.1	Vorbemerkungen	32
3.2	Almhorst	33
3.3	Dedensen	37
3.4	Döteberg	40
3.5	Gümmer	41
3.6	Harenberg	47
3.7	Kirchwehren	51
3.8	Lathwehren	54
3.9	Letter	55
3.10	Lohnde	56
3.11	Seelze	60
3.12	Velber	66
3.13	Kostenermittlung	70
4	Querschnitt-Themen	73
4.1	Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung	73
4.1.1	Kindergerechte Verkehrsplanung	73
4.1.2	Altengerechte Planung	76
4.2	Barrierefreiheit	77

4.3	Mobilitätsmanagement	80
4.4	Verkehrsmanagement	83
5	Ausblick	85

0 Vorbemerkungen

0.1 Allgemeines

Im November 2010 wurde von SHP Ingenieure der erste Berichtsteil des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Seelze¹ vorgelegt. Darin erfolgte

- eine umfassende Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation in der Stadt Seelze für alle Verkehrsarten,
- die Beschreibung von verkehrlichen Mängeln und Defiziten in den einzelnen Stadtteilen,
- die Ableitung von Planungszielen für gesamtstädtische Netzbetrachtungen und für die verkehrliche Entwicklung der Stadtteile sowie
- die Entwicklung eines Leitbildes für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Seelze.

Da das Leitbild die Grundlage für alle weiteren Planungsprozesse darstellt, wird dies zu Beginn des vorliegenden Berichtsteils II: Planungskonzepte noch einmal wiederholt (vgl. Abb. 1). 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. Grundsätzlich werden 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.

In der Diskussion über den ersten Berichtsteil wurde deutlich, dass für die Planungskonzepte der Schwerpunkt der Überlegungen bei den Stadtteilkonzepten liegen sollte, weil hier die wesentlichen Ansatzpunkte für zukünftige Maßnahmen gesehen werden.

¹ SHP Ingenieure
Verkehrsentwicklungsplan Seelze, Teil I: Zustandsanalyse und Leitbild;
im Auftrag der Stadt Seelze, Hannover, November 2010

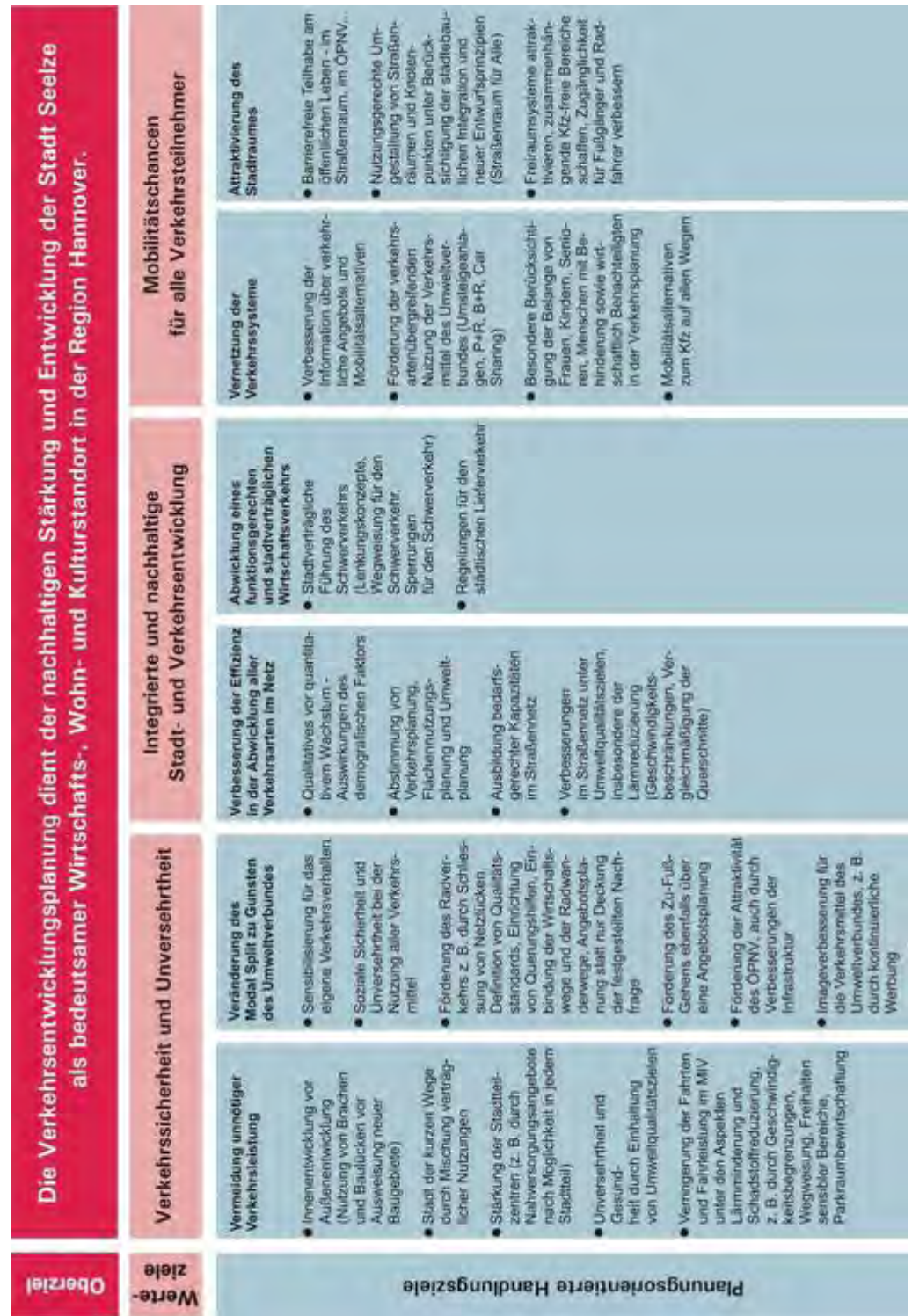


Abb. 1 Vorschlag für das verkehrliche Leitbild der Stadt Seelze mit Werteziele und planungsorientierten Handlungszielen

Entgegen der üblichen Vorgehensweise beginnt der vorliegende Berichtsband in Abschnitt 1 mit den Ergebnissen der Verkehrserhebungen. Die Verkehrserhebungen sollten eigentlich Bestandteil der Zustandsanalyse sein, wurden jedoch auf Grund größerer Straßenbaumaßnahmen (mit erheblichem Umleitungsaufwand) verschoben und konnten erst im Frühsommer 2011 bzw. im Juni 2012 nachgeholt werden.

Die Bearbeitung der Planungskonzepte beginnt anschließend mit den absehbaren Entwicklungen bis zum Prognosehorizont 2025 (vgl. Abschnitt 2.1). Darauf folgend werden in den Abschnitten 2.2 bis 2.4 Netzbetrachtungen zum fließenden Kraftfahrzeugverkehr, zum ÖPNV und zum Radverkehr und in den Abschnitten 2.5 bis 2.8 verschiedene Themenschwerpunkte bearbeitet.

In Abschnitt 3 erfolgt die Vorstellung der Konzepte für die elf Seelzer Stadtteile, während in Abschnitt 4 mehreren Querschnitt-Themen grundsätzliche programmatische Aussagen gewidmet werden.

1 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Die im Rahmen der Zustandsanalyse vorgesehenen Verkehrserhebungen konnten erst nach Beendigung der Baumaßnahmen in der Lange-Feld-Straße und in der Klöcknerstraße in Letter sowie in der Harenberger Meile in Harenberg durchgeführt werden, um nach Möglichkeit ein verändertes Routenwahlverhalten auszuschließen. Nachdem die Baumaßnahmen Anfang Mai abgeschlossen und die Umleitungsbeschilderungen abgeräumt waren, erfolgten die Erhebungen im Zeitraum Ende Mai/Anfang Juni 2011 sowie im Juni 2012 (im Zusammenhang mit der Stöckener Straße (L 395) nach Fertigstellung der Baustelle Wunstorfer Landstraße in Hannover-Ahlem) an folgenden Knotenpunkten bzw. Straßenquerschnitten:

- Knotenpunkt B 441/Almhorster Straße (L 390) in Seelze: 24 h-Videobeobachtung
- Knotenpunkt Garbsener Landstraße (L 390)/Wunstorfer Straße (K 356)/Göxer Landstraße (L 390) in Seelze: 24 h-Videobeobachtung
- Knotenpunkt Stöckener Straße (L 395)/Klöcknerstraße (L 395)/Lange-Feld-Straße (K 356)/Koppelweg in Letter: 24 h-Videobeobachtung
- Knotenpunkt Harenberger Meile (K 251)/Gehrdener Straße (K 230) in Harenberg: 24 h-Videobeobachtung
- Querschnitt Calenberger Straße (K 356) in Lohnde: Zählung im Zeitraum 15 bis 19 Uhr
- Querschnitt Osnabrücker Landstraße (K 356) in Gümmer: Zählung im Zeitraum 15 bis 19 Uhr
- Querschnitt Luther Straße (K 253) in Dedensen: Zählung im Zeitraum 15 bis 19 Uhr

Die ursprünglich am Knotenpunkt B 441/Göxer Landstraße (L 390) vorgesehene Erhebung wurde zur Almhorster Straße verlegt, da an der Göxer Landstraße (L 390) kein verkehrssicherer Standort für das technische Equipment oder für Zählpersonal zur Verfügung stand. Eine Übersicht über die Lage der Erhebungsstellen zeigt Abb. 2.

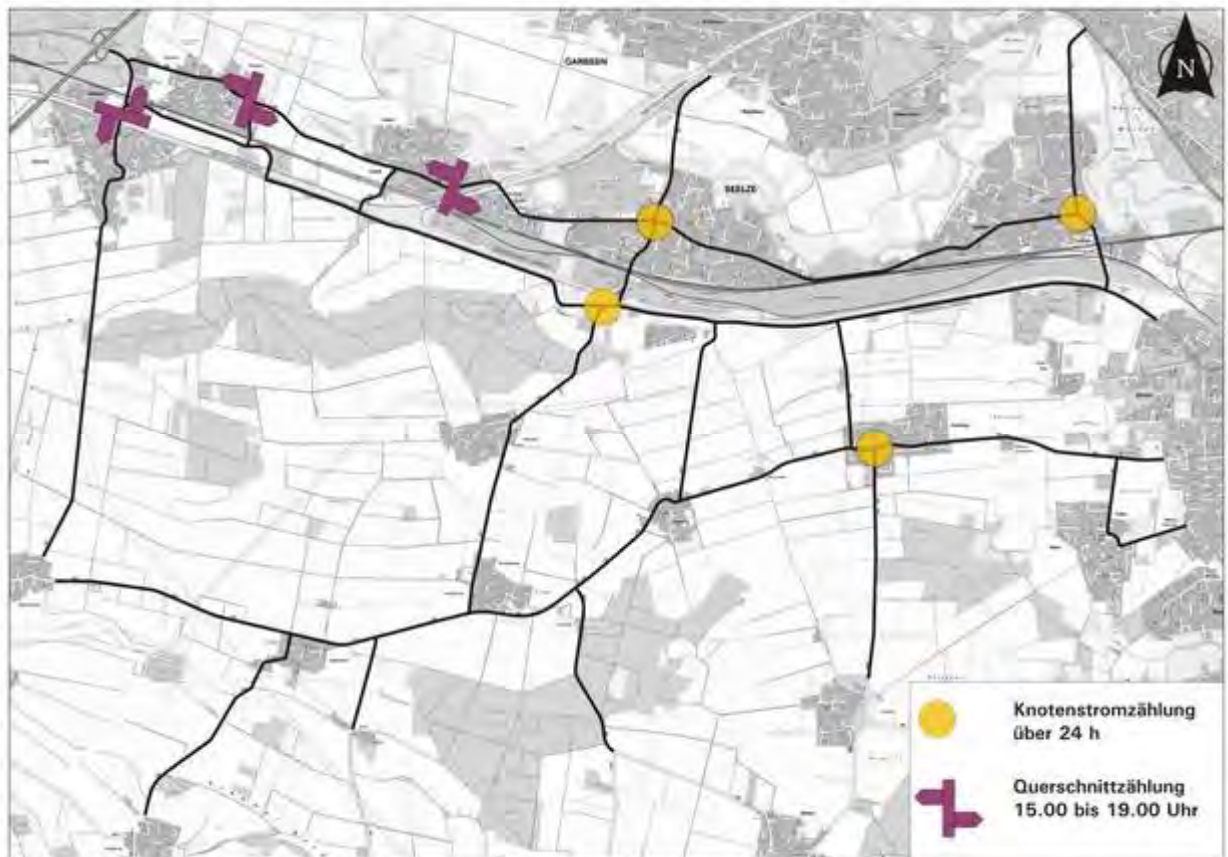


Abb. 2 Lage der Erhebungsstellen im Seelzer Stadtgebiet

Eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse zeigt Tabelle 1. Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die Erhebungsergebnisse am Knotenpunkt Stöckener Straße (L 395)/Klößnerstraße (L 395)/Lange-Feld-Straße (K 356)/Koppelweg mit einer Knotenstromzählung im Juni 2012 nach Beendigung der Baustelle Wunstorfer Landstraße in Hannover-Ahlem ermittelt wurden. In diesem Zeitraum bestanden an den Hauptverkehrsstraßen im Seelzer Stadtgebiet keine Baustellen. Insofern weisen die Ergebnisse keine Baustelleneffekte auf. Als wesentliche Ergebnisse der Verkehrserhebungen ist Folgendes hervorzuheben:

- Die Stöckener Straße (L 395) in Letter weist mit knapp 15.700 Kfz/24 h aktuell die höchste Verkehrsstärke auf. Die bisher dokumentierte Verkehrsstärke von über 20.000 Kfz/24 h wird bei Weitem nicht erreicht.
- Die Garbsener Landstraße (L 390) in Seelze liegt mit etwa 13.500 Kfz/24 h an zweiter Stelle.
- Hohe Verkehrsstärken treten auch in der Klößnerstraße (L 395) mit mehr als 12.600 Kfz/24 h, in der Harenberger Meile (K 251, über 10.000 Kfz/24 h), in der Lange-Feld-Straße (K 356, mehr als 9.300 Kfz/24 h und in der Wunstorfer Straße (K 356, zwischen 8.300 und 9.300 Kfz/24 h) auf.

- Die Ortsdurchfahrten der westlichen Stadtteile Lohnde, Gümmer und Dedensen weisen Belastungen zwischen 4.200 und 5.300 Kfz/24 h auf. Das Verkehrsmodell der Region zeigt hier erhebliche Unschärfen.
- Die erhobenen Verkehrsstärken machen deutlich, dass an vielen Netzabschnitten die Einrichtung von Radverkehrsanlagen dringlich ist.
- Hervorzuheben ist dabei die B 441, deren hohe Verkehrsstärke in Verbindung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h bzw. 100 km/h eine latente Verkehrsgefährdung für den Radverkehr bedeutet, die eine Trennung vom Kfz-Verkehr unbedingt erfordert.
- Auch in der Stöckener Straße und der Klöcknerstraße sowie auf den Brücken der L 390 und L 395 sind eigene Radverkehrsanlagen erforderlich.
- In den Ortsdurchfahrten der westlichen Stadtteile Lohnde, Gümmer und Dedensen sind auf Grund der vorhandenen Belastungen Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs und der Überquerungen zweckmäßig.

Verkehrszählung Seelze					
Querschnitt	Abschnitt	Zählung Mai/Juni 2011			Verkehrsmodell Region Hannover
		Kfz/24 h	Kfz/15-19 h	Anteil 15-19	Kfz/24 h
B 441	westlich Almhörster Str. (L390)	4.507	1.348	29,91%	5.170
B 441	östlich Almhörster Str. (L390)	8.289	2.503	30,20%	9.750
Almhörster Str. (L 390)	südlich B 441	4.674	1.449	31,00%	4.820
Harenberger Meile (K 251)	westlich Gehrdener Str. (K230)	10.209	3.322	32,54%	10.770
Harenberger Meile (K 251)	östlich Gehrdener Str. (K230)	7.253	2.336	32,21%	7.470
Gehrdener Str. (K 230)	südlich Harenberger Meile	5.612	1.844	32,86%	4.270
Stöckener Str. (L 395)	nördlich Lange-Feld-Str.	15.672	4.392	28,02%	22.260
Klöcknerstr. (L 395)	südlich Lange-Feld-Str.	12.633	3.604	28,53%	14.340
Koppelweg	vor Lange-Feld-Str.	1.326	397	29,94%	-
Lange-Feld-Straße (K 356)	westlich Stöckener Str.	9.329	2.707	29,02%	7.810
Garbsener Landstr. (L 390)	nördlich Wunstorfer Str. (K356)	13.482	3.994	29,62%	14.980
Wunstorfer Str. (K 356)	östlich Göxer Landstr. (L390)	9.244	2.732	29,55%	11.230
Göxer Landstr. (L 390)	südlich Wunstorfer Str. (K356)	10.762	3.302	30,68%	11.240
Wunstorfer Str. (K 356)	westlich Göxer Landstr. (L390)	8.246	2.420	29,35%	3.150
Calenberger Str. (K 356)	westlich Mechthildstraße	5.280 *)	1.584	30,00%	2.630
Osnabrücker Landstr. (K 356)	östlich Graseweg	4.193 *)	1.258	30,00%	820
Luther Str. (K 253)	südlich B 441	4.917 *)	1.475	30,00%	530

*) = hochgerechneter Wert aus Querschnittszählung 15.00 bis 19.00 Uhr

Tab. 1 Querschnittverkehrsstärken ausgewählter Netzabschnitte im Seelzer Stadtgebiet

In einer weiteren Darstellung sind die bei den 24 h-Videobeobachtungen festgestellten Lkw-Verkehrsstärken und Lkw-Anteile zusammengestellt (vgl. Tab. 2).

Verkehrszählung Seelze				
Querschnitt	Abschnitt	Zählung Mai/Juni 2011		
		Kfz/24 h	Lkw/24 h	Anteil Lkw
B 441	westlich Almhorster Str. (L390)	4.507	115	2,55%
B 441	östlich Almhorster Str. (L390)	8.289	218	2,63%
Almhorster Str. (L 390)	südlich B 441	4.674	129	2,76%
Harenberger Meile (K 251)	westlich Gehrdener Str. (K230)	10.209	294	2,88%
Harenberger Meile (K 251)	östlich Gehrdener Str. (K230)	7.253	166	2,29%
Gehrdener Str. (K 230)	südlich Harenberger Meile	5.612	198	3,53%
Stöckener Str. (L 395)	nördlich Lange-Feld-Str.	15.672	586	3,74%
Klößnerstr. (L 395)	südlich Lange-Feld-Str.	12.633	682	5,40%
Koppelweg	vor Lange-Feld-Str.	1.326	26	1,96%
Lange-Feld-Straße (K 356)	westlich Stöckener Str.	9.329	326	3,49%
Garbsener Landstr. (L 390)	nördlich Wunstorfer Str. (K356)	13.482	486	3,60%
Wunstorfer Str. (K 356)	östlich Göxer Landstr. (L390)	9.244	488	5,28%
Göxer Landstr. (L 390)	südlich Wunstorfer Str. (K356)	10.762	439	4,08%
Wunstorfer Str. (K 356)	westlich Göxer Landstr. (L390)	8.246	489	5,93%

Tab. 2 Lkw-Verkehrsstärken und Lkw-Anteile an den Querschnitten der 24 h-Videobeobachtungen

Aus der Tabelle wird deutlich, dass

- über die Klößnerstraße (L 395) im Absolutwert die höchste Lkw-Verkehrsstärke abgewickelt wird,
- demgegenüber die Querschnitte der wichtigen Achsen B 441 und genauso der K 251 (Harenberger Meile) nur vergleichsweise geringe Lkw-Anteile (jeweils < 3 %) aufweisen,
- auch die Stöckener Straße (L 395), die Lange-Feld-Straße (K 356), die Göxer Landstraße (L 390) und die Garbsener Landstraße (L 390) keine besonders intensive Lkw-Nutzung zeigen (Lkw-Anteile jeweils im Bereich von 3 % bis 4%),
- die Querschnitte am Knotenpunkt Garbsener Landstraße (L 390)/Wunstorfer Straße (K 356)/Göxer Landstraße (L 390) im Vergleich durchweg vergleichsweise hohe Lkw-Verkehrsstärken haben und
- die Achse der K 356 (Wunstorfer Straße – Hannoversche Straße – Lange-Feld-Straße) offensichtlich die größte Bedeutung für den Lkw-Verkehr in Seelze besitzt. Allerdings liegt der Lkw-Anteil dabei eher am unteren Rand der zu erwartenden Bandbreite einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße.

2 Planungskonzepte – Netzbetrachtungen

2.1 Prognoseszenario 2025

2.1.1 Demografische Entwicklung in Deutschland

Die demographische Entwicklung in Deutschland, deren wesentliche Merkmale eine generelle Abnahme der Bevölkerungszahl und eine Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur der Gesellschaft sind, wird unter dem Begriff "demographischer Wandel" zusammengefasst.

Die demographische Entwicklung wird dabei von folgenden drei Faktoren beeinflusst:

- der Geburtenrate,
- der Lebenserwartung und
- dem Wanderungssaldo.

Die Entwicklung der Bevölkerungszahl ergibt sich also aus der Summe des Wanderungssaldos und des Geburten- oder Sterbeüberschusses. In Deutschland geht die Bevölkerungszahl seit dem Jahr 2003 zurück. Es wird erwartet, dass sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren und Jahrzehnten noch deutlich verstärken wird. Dazu tragen folgende Entwicklungen bei:

- Die Geburtenrate liegt in Deutschland bei 1,37 Kindern pro Frau (Wert des Jahres 2007), und damit deutlich unter dem zum Erhalt der Bevölkerungszahl notwendigen Wert von 2,1.
- Die Lebenserwartung ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen und beträgt für heute Neugeborene 77 Jahre (männlich) bzw. 82 Jahre (weiblich).
- Der Wanderungssaldo ist derzeit mit jeweils etwa 700.000 Zuzügen und Fortzügen pro Jahr in etwa ausgeglichen.

Aus diesen Randbedingungen lassen sich zwei generelle Entwicklungen des demographischen Wandels ableiten

- Die Bevölkerungszahl nimmt in Deutschland generell ab, zunächst gering, langfristig aber immer stärker. Die Entwicklung ist aber auf Grund wirtschaftlicher und soziokultureller Randbedingungen regional stark unterschiedlich.
- Es kommt zu Veränderungen in den Anteilen der Altersgruppen mit einer Abnahme der Kinder und Jugendlichen und einer Zunahme der alten Menschen, anteilig insbesondere der Hochbetagten (Alter 80 Jahre und älter).

Die Veränderung in der Altersstruktur der Bevölkerung hat generelle Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen:

- Der Anteil der Bevölkerung mit Führerschein und Kfz-Verfügbarkeit steigt, da mehr ältere Menschen als heute ein Kraftfahrzeug besitzen und nutzen.
- Die Anteile des Berufs- und Geschäftsverkehrs sinken, der Freizeitverkehr nimmt zu, Verkehrsspitzen werden abgebaut.
- Der Anteil der nicht wahlfreien Nutzer des ÖPNV (Schüler, Ältere ohne Kfz) sinkt.
- Im Radverkehr ergibt sich – im Rahmen der lokalen Gegebenheiten – aus einem Zuwachs an zudem länger radfahrenden Älteren und einem Rückgang der Jüngeren ein konstantes Verkehrsaufkommen.

Auch die Siedlungsstrukturen sind von dieser Entwicklung betroffen. Kommt es zu rückläufigen Einwohnerzahlen in ländlichen Bereichen, dann lassen sich daraus verkehrliche Konsequenzen ableiten:

- Die Versorgung (Einkaufen, Ärzte) und die Ausstattung mit Schulen und Behörden werden schlechter, die Wege entsprechend weiter.
- Der ÖPNV ist teilweise nicht mehr als Linienbetrieb finanzierbar.
- Die Erfordernis des Pkw-Besitzes nimmt weiter zu.

Diese Aussichten machen das Wohnen in größeren Siedlungseinheiten unter verkehrlichen Aspekten attraktiver als bisher. Insbesondere ältere Menschen könnten im Zuge einer ohnehin gewünschten Verkleinerung der Wohnfläche in die Städte bzw. in zentralere Bereiche von Gemeinden zurückziehen.

2.1.2 Allgemeine verkehrliche Entwicklung

Aufgrund der derzeit absehbaren demographischen, politischen und wirtschaftlichen Randbedingungen lassen sich für alle Verkehrsarten allgemeine Entwicklungstrends aufzeigen.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung im Kraftfahrzeugverkehr ist stark mit der Entwicklung der Motorisierung verknüpft und kommunal nur begrenzt beeinflussbar. Die aktuelle Shell-Prognose (2008) geht von einer Stagnierung des Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2030 aus. Ferner wird aufgrund des demografischen Wandels eine Stagnation hinsichtlich der Verkehrsleistung bis zum Jahr 2030 eintreten (Ältere bleiben mobil – Verkehrsleistung der jungen Generation nimmt ab).

Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung werden programmatische Ziele zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl – z.B. der Umstieg vom Auto auf das Rad und den Bus – häufig durch Veränderungen der Anteile an der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) beschrieben. Dabei werden zumeist Szenarien mit extremen Annahmen betrachtet, um die maximale Bandbreite einer möglichen Entwicklung zu untersuchen.

Als Basis für die Beschreibung möglicher Veränderungen sind Analysedaten zum Modal Split erforderlich. Für die Stadt Seelze liegen keine aktuellen Erkenntnisse – z.B. aus einer Haushaltsbefragung zur Mobilität – vor. Ein ungefähres bundesweites Bild lässt sich aus den Ergebnissen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragten Untersuchungen zur Mobilität in Deutschland (MiD; früher KONTIV, zuletzt aktualisiert im Jahre 2008) zeichnen (vgl. Abb. 3). Demnach sind sowohl die Entwicklungen der absoluten Wege pro Tag für den MIV als auch die Verkehrsleistung von 2002 bis 2008 als konstant anzusehen, wobei der Anteil an MIV-Mitfahrern ansteigen wird (Fahrgemeinschaften). Es wird deutlich, dass das zu Fuß gehen und das Fahrrad aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre an Bedeutung gewonnen haben.

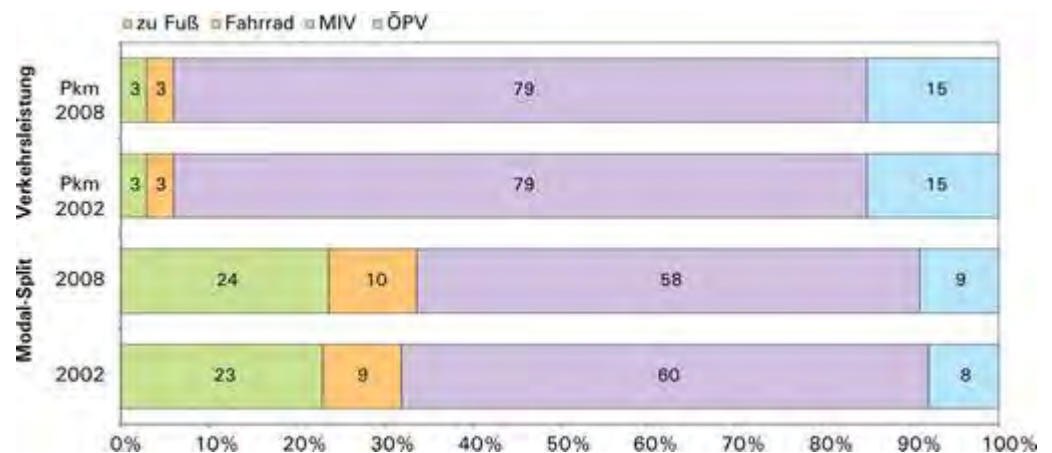


Abb. 3 Entwicklungen des Modal-Splits und der Verkehrsleistung von 2002 bis 2008²

Aufgrund der fehlenden Erkenntnisse bezüglich des heutigen Verkehrsverhaltens und der auch nicht nachzuvollziehenden Entwicklungen in Seelze in den vergangenen Jahren, können keine genauen Aussagen zum aktuellen Modal Split gegeben werden. Festzustellen bleibt, dass dem Kraftfahrzeugverkehr für die Bevölkerung in Seelze eine sehr entscheidende Rolle zukommt. Selbst die kurzen Wege von weniger als 5 km werden von den Seelzern überwiegend mit dem Auto zurückgelegt. Ein maßgebliches Verlagerungspotenzial ist somit zu vermuten.

Im ÖPNV verschlechtern sich die Randbedingungen auf Grund sinkender Schülerzahlen und damit der an den ÖPNV gebundenen Benutzer bereits heute, diese Entwicklung wird sich noch weiter verstärken. Daher ist der Erhalt des Anteils trotz ungünstiger demographischer Entwicklungen das langfristige Ziel. Dies erscheint in Großstädten und ihrem Umland realistisch, in ländlich strukturierten Bereichen sind dafür erhebliche Anstrengungen notwendig. Die Nachhaltigkeit des derzeit zu beobachtenden Trends zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, verursacht durch den Anstieg der Treibstoffpreise, muss sich noch herausstellen, zumal

² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Mobilität in Deutschland 2008 (MiD)
Bonn und Berlin, Februar 2010

mittelfristig erheblich verbrauchsgünstigere Kraftfahrzeuge zu erwarten sind.

Im Radverkehr bestehen Chancen auf Zuwachs in Städten und in zum Radfahren geeigneten Gegenden. Ein Zugewinn vom Kraftfahrzeugverkehr ist im Bereich der geringen Wegelängen möglich, da etwa 50 % aller Fahrten mit dem Kraftfahrzeug Wegelängen von weniger als 5 km aufweisen. Die zu erwartenden demographischen Veränderungen, beispielsweise die Alterung der Bevölkerung, sind für die Entwicklung des Radverkehrs zunächst kein Nachteil, da die geringe Zahl an jungen Radfahrern durch die wachsende Anzahl Älterer, die bis ins hohe Alter das Rad nutzen, ausgeglichen wird.

Im Fußgängerverkehr war in den letzten Jahren eine Stagnierung bis zu einem leichten Aufwärtstrend erkennbar. Die Entwicklung kann sich weiter fortsetzen, insbesondere dann, wenn die aktuellen Entwicklungen auch zukünftig zutreffen sollten.

2.1.3 Prognoseszenario

Angesichts der aktuellen bundesweiten Entwicklungstrends und den Ergebnissen von vorangegangenen und aktuellen Erhebungsergebnissen im Bereich der Stadt Seelze und der Landeshauptstadt Hannover wird bis zum Jahr 2025 von einer Stagnation des Verkehrsaufkommens ausgegangen. Eine allgemeine Verkehrszunahme bleibt daher in den Betrachtungen unberücksichtigt.

Zusätzliche Verkehrsaufkommen, die aus absehbaren bzw. potenziellen Strukturentwicklungen resultieren, sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nur in sehr geringem Ausmaß zu erwarten. Für das Straßennetz in Seelze sind daraus keine nachhaltigen, neuen Verkehrsprobleme zu erwarten.

2.2 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Auf der Grundlage der vorhandenen Netzanalyse lässt sich feststellen, dass die Stadt Seelze ein umfassendes und geschlossenes Straßennetz besitzt. Netzveränderungen oder Netzergänzungen (bezogen auf die Hauptverkehrsstraßen) erscheinen - mit Ausnahme des Bereiches der Verknüpfung von B 441 und L 390 nicht erforderlich und sind auch kaum realisierbar (vgl. Abschnitt 2.5 - Themenschwerpunkt B 441). Die in der letzten Dekade geplante Verlegung der B 441 als südliche Umfahrung des neuen Stadtteils Seelze-Süd wurde auf Grund von Finanzierungsproblemen aufgegeben.

In diesem Zusammenhang ist auf die unter dem Titel „Leinequerung“ (früher: „Leinesprung“) diskutierte Verbindung zwischen der B 6 - Westschnellweg und der Bahndammtrasse in Hannover-Ahlem einzugehen. Im aktuellen Regionalen Raumordnungsprogramm der Region Hannover (Stand 2005) wird diese Trasse als Straßenverbindung freigehalten, ohne dass aktuell eine Realisierung absehbar ist. Eingedenk der ökologischen Probleme bei einer Realisierung dieses Verkehrsweges ist es trotzdem nahezu der einzige Lösungsansatz für eine wünschenswerte Entlastung der Stöckener Straße (L 395) in Letter. Zusätzlich würde diese Verbindung auch den Aspekt der hochwassersicheren Erschließung von Seelze (vgl. Abschnitt 2.2.2) berücksichtigen und hier für eine umfassende Verbesserung sorgen.

Das Thema „überhöhte Geschwindigkeiten“ wird in vielen Stadtteilen als wesentliches Defizit beim Kraftfahrzeugverkehr beurteilt. Hier gilt es, auf Stadtteilebene durch entsprechende Maßnahmenkonzepte gegenzusteuern, um insbesondere innerhalb der geschlossenen Ortslagen auf ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau hinzuwirken. Dazu ist es in vielen Fällen erforderlich, die Ortseinfahrtbereiche gestalterisch aufzuwerten, um den Beginn der geschlossenen Ortslage überhaupt erst zu verdeutlichen. Der Einbau von Überquerungshilfen, die Reduzierung von Fahrbahnbreiten und auch das abschnittsweise Anordnen einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind wichtige Bausteine, um die Ortsdurchfahrten nicht nur als Durchgangsraum für den Kraftfahrzeugverkehr, sondern auch als zentrale Achsen des Stadtteillebens zu gestalten.

2.2.1 Bedarfsumleitungen der BAB A 2 über das Seelzer Stadtgebiet

Die gegenwärtige Situation bei Einrichtung einer Bedarfsumleitung von der BAB A 2, Anschlussstelle Wunstorf-Luthe, in Fahrtrichtung Berlin führt den Verkehr auf die B 441 bis zur Göxer Landstraße (L 390), dann über die Garbsener Landstraße (L 390) nach Garbsen und weiter zur Anschlussstelle Herrenhausen. In der Gegenrichtung wird der Verkehr über die K 356 durch die Stadtteile Lohnde und Gümmer umgeleitet.

Diese relativ seltenen Lenkungssituationen stellen eine Extremsituation dar, weil die Lichtsignalsteuerungen der Knotenpunkte im Zuge der Umleitungsstrecke auf diese Situation nicht reagieren können. Besonders deutlich wird dies am Knotenpunkt B 441/Göxer Landstraße (L 390), der auf Grund des fehlenden Linksabbiegestreifens mit einer zufahrtweisen Freigabe gesteuert wird. Die Zusatzverkehre der Bedarfsumleitung führen hier regelmäßig zu kilometerlangen Rückstaus, die den Sinn der Bedarfsumleitung konterkarieren. Hier ist als Sofortmaßnahme zu empfehlen, für die Lichtsignalsteuerung ein Sonderprogramm zu entwickeln, das die veränderten Knotenstrombelastungen aufgreift und dann für die westliche Zufahrt der B 441 entsprechend längere Freigabezeiten vorsieht. Diese Sonderprogramme sind dann auch an den weiteren Knotenpunkten der Umleitungsstrecke fortzuführen. Die Schaltung dieser Sonderprogramme sollte über die Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen erfolgen, bei der die Informationen zur Verkehrssituation auf den niedersächsischen Autobahnen zusammenlaufen.

Mittelfristig ist ein Ausbau der Knotenpunkte im Zuge der B 441 zu empfehlen, um - wie bereits angesprochen – u. a. durch die Einrichtung von Linksabbiegestreifen die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und damit die Attraktivität dieser Entlastungsachse für Seelze zu erhöhen. Die Notwendigkeit, in den Lichtsignalsteuerungen Sonderprogramme für den Lenkungsfall „Bedarfsumleitung“ vorzuhalten, bleibt trotzdem bestehen.

In der Gegenrichtung (Fahrtrichtung Dortmund) führt die Bedarfsumleitung von der AS Hannover-Herrenhausen im Seelzer Stadtgebiet über die Garbsener Landstraße (L 390) und dann weiter über die Wunstorfer Straße (K 356) durch Lohnde und Gümmer zur AS Wunstorf-Luthe. Solange die Tonnagebegrenzungen für die Brücken im Zuge der Göxer Landstraße (L 390) bestehen, ist diese Führung zweckmäßig, um die Bedarfsumleitung für alle Fahrzeuge nutzen zu können. Nach Erneuerung der Eisenbahnbrücke und der Kanalbrücke ist jedoch anzustreben, die B 441 als Bedarfsumleitung in Anspruch zu nehmen und die Ortsdurchfahrten Lohnde und Gümmer der K 356 nicht weiter mit den Umleitungsverkehren zu belasten.

2.2.2 Hochwassersicherheit des Straßennetzes

Das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Seelze ist jahreszeitlich bedingt nicht uneingeschränkt nutzbar. Die beiden wichtigen Nord-Süd-Verbindungsachsen L 390 im Stadtteil Seelze und L 395 im Stadtteil Letter verbinden das Seelzer Stadtgebiet mit den überörtlichen Fernverbindungen BAB A 2 und B 6. Beide Landesstraßen verlaufen dabei durch die Landschaftsschutzgebiete An der Leine bzw. Mittlere Leine wobei hiervon noch Bereiche als FFH-Schutzgebiet (Flora-Fauna-Habitat Schutzgebiete der Europäischen Union) ausgewiesen sind und unter besonderem Schutz stehen. Bei Hochwasser (zumeist im Frühjahr) bilden die Landschaftsschutzgebiete unverzichtbare Überschwemmungsbereiche für die Leine, so dass in der Konsequenz beide Straßen nicht mehr passierbar sind und das Seelzer Stadtgebiet dann nur noch über die B 441/K 356 erreichbar ist.

Eine Verbesserung dieser Situation ist derzeit weder möglich noch diskutierbar, da Alternativen nicht zur Verfügung stehen und Eingriffe in die Landschaftsschutzgebiete (beispielsweise eine Aufständigung der Garbsener Landstraße (L 390) oder der Stöckener Straße (L 395)) nicht realistisch sind. Auch das Thema „Leinequerung“ (vgl. Abschnitt 2.2) spielt derzeit in der politischen Diskussion keine Rolle. Insofern kommt der Brückensanierung in Letter und Seelze auch unter den Aspekten der Hochwassersicherheit besondere Bedeutung zu, um zumindest von Süden über die B 441 eine hochwassersichere, beschränkungsfreie Anbindung von Seelze sicherzustellen.

Trotzdem ist die Gewährleistung einer Anbindung Seelzes an die Bundesstraße B 6 auch bei Hochwasser der Leine und einer damit einhergehenden Überschwemmung der L 395 (Stöckener Straße) und der L 390 (Garbsener Landstraße) als wichtiges Ziel für die Stadt Seelze zu formulieren. Priorität sollte bei einer möglichen Umsetzung in jedem Fall die L 395 haben.

2.2.3 Führung des Schwerlastverkehrs

Auf Grund der Netzkonfiguration mit mehreren klassifizierten Streckenabschnitten innerhalb der geschlossenen Ortslage (beispielsweise die L 395 durch Letter, die L 390 durch Garbsen, die K 356 durch Gümmer, Lohnde, Seelze und Letter oder die K 251 durch Döteberg und Harenberg) ist eine innerörtliche Abwicklung des Schwerlastverkehrs nicht gänzlich zu verhindern. Zudem befinden sich mehrere gewerbliche Ansiedlungen (Gewerbegebiet Werftstraße sowie die Fa. Honeywell in Seelze, Gewerbegebiet Klöcknerstraße in Letter sowie das Fachmarktzentrum Seelze/Letter) in Erschließungslagen, die eine innerörtliche Führung des Schwerlastverkehrs erforderlich machen.

Andererseits zeigen die Erhebungsergebnisse keine besonders auffälligen Schwerlastverkehre an den innerörtlichen Knotenpunkten, so dass keine Dringlichkeit für Lenkungsmaßnahmen gesehen wird. Es muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass der Schwerlastverkehr generell ein ungeliebter und störender, gleichzeitig aber auch unverzichtbarer Bestandteil des Wirtschaftsverkehrs ist.

Unter den Aspekten der Verträglichkeit und der Verkehrslenkung wäre sicherlich eine bevorzugte Inanspruchnahme der leistungsfähigen B 441 zur Verteilung des Schwerlastverkehrs zweckmäßig. Dem steht derzeit allerdings der sanierungsbedürftige Zustand der Kanalbrücken und der Eisenbahnbrücke entgegen. Solange für die Brücken der L 395-Klöcknerstraße und der L 390-Göxer Landstraße eine erhebliche Tonnagebeschränkung angeordnet werden muss, ist eine verstärkte Inanspruchnahme der B 441 nicht möglich.

Nach den in der Planung befindlichen Brückensanierungen, d. h. bei Wegfall der Tonnagebeschränkungen, könnte eine Verkehrslenkung nach Seelze (und insbesondere für den Schwerlastverkehr) an der Anschlussstelle

Wunstorf-Luthe der BAB A2 unter Nutzung der B 441 einsetzen. Derzeit wäre dies zwar bereits möglich, wird aber sinnvollerweise nicht umgesetzt, da der Schwerlastverkehr in diesem Fall über die K 356 und damit durch die Ortsdurchfahrten Gümmer, Lohnde und Seelze zu führen wäre.

Trotzdem kann einer Fehlnutzung des Seelzer Straßennetzes zumindest im Ansatz entgegengewirkt werden, um hier auch das politische Signal zu setzen, dass der Schwerlastverkehr auf einige wenige Routen gebündelt werden soll, wenn er denn schon nicht zu vermeiden ist. Dabei geht es in erster Linie um die K 356, die sich auf Grund ihrer nahezu parallelen Führung zur B 441 als Ersatz für diese Bundesstraße großer Beliebtheit erfreut. Allerdings muss die Erreichbarkeit des Fachmarktzentrums Seelze/Letter sichergestellt bleiben. Daher erscheint die Anordnung eines Nachfahrverbotes für Lkw im Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr im Straßenzug Hannoversche Straße/Lange-Feld-Straße (zwischen der Göxer Landstraße in Seelze und der Stöckener Straße in Letter) zweckmäßig, um diese Achse für eine Nutzung durch schwere Fahrzeuge abzuwerten.

Eine spezielle Situation wird sich für den Zeitraum der Erneuerung der Eisenbahnbrücke im Zuge der Göxer Landstraße (L 390) einstellen, da dann dieser Bereich gesperrt wird und damit keine Verbindungen von der Göxer Landstraße (L 390) zur B 441 (auch nicht über die Kanalstraße) möglich sind. Der Stadtteil Seelze wird dann

- von Hannover-Ahlem nur über die Lange-Feld-Straße (K 356),
- von Wunstorf-Luthe nur über die Wunstorfer Straße (K 356) sowie
- von Garbsen wie bisher über die Garbsener Landstraße (L 390)

erreichbar sein. Demzufolge ist für die K 356 sowohl in den nördlichen Stadtteilen Gümmer und Lohnde als auch im südlichen Stadtteil Letter sowie auch im Stadtteil Seelze eine deutliche Verkehrszunahme absehbar. In welcher Größenordnung der Zuwachs auf der K 356 zu erwarten ist, kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht geklärt werden. Daher kann nur darauf hingewiesen werden, dass die Entwicklungen genau zu beobachten sind und ggf. Anpassungen der Lichtsignalsteuerungen erforderlich werden können. Zudem sollte auch in Erwägung gezogen werden, im Stadtteil Lohnde (und evtl. auch in Gümmer) mobile, bedarfsgesteuerte Fußgängerlichtsignalanlagen als zusätzlich Überquerungshilfen einzurichten. Beim Schwerlastverkehr wird sich diese Verkehrsverlagerung allerdings kaum bemerkbar machen, da auf Grund der Tonnagebeschränkung bereits gegenwärtig kaum schwere Fahrzeuge die Eisenbahnbrücke im Zuge der Göxer Landstraße (L 390) befahren und deshalb kein Verlagerungspotenzial vorhanden ist.

2.3 ÖPNV

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. (Die gegenwärtig von Hannover-Ahlem nach Gehrden verlaufende Linie 571, die theoretisch mit einem Umsteigen von der Linie 572 in Harenberg nutzbar wäre, ist hier jedoch keine tatsächliche Alternative. Die Linie 571 verkehrt nur an Schultagen mit zwei Fahrten morgens vor Schulbeginn und zwei Fahrten mittags nach Schulschluss.)

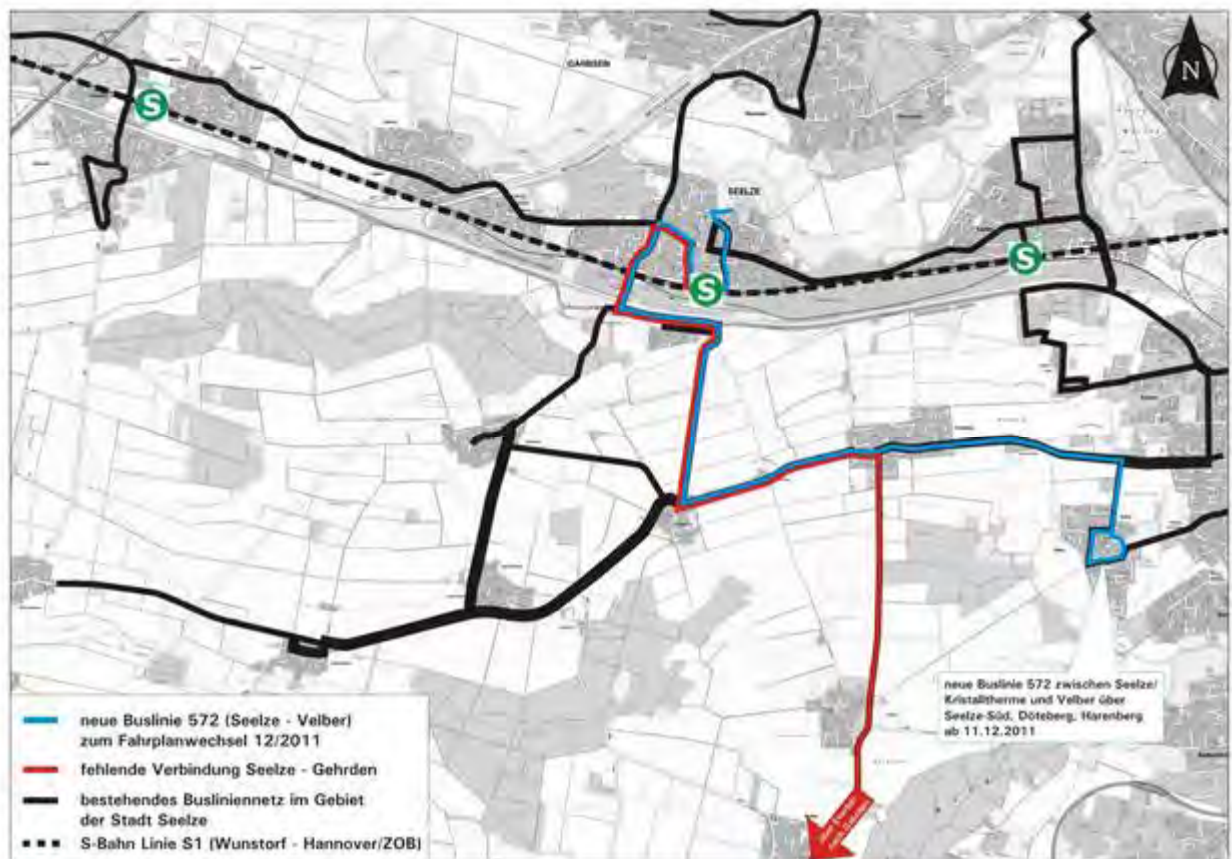


Abb. 4 Aktuelles ÖPNV-Angebot im Seelzer Stadtgebiet (Stand Februar 2012)

Insgesamt ist das ÖPNV-Angebot im Bereich der Stadt Seelze als gut zu beurteilen, da mit dem Busliniennetz eine umfassende Erschließung der Stadtteile erfolgt bzw. attraktive Verbindungen zu den meisten Nachbarkommunen angeboten werden. Zudem besteht über die S-Bahn-Verbindung Hannover - Wunstorf mit Haltepunkten in Letter, Seelze und

Dedensen/Gümmmer (einschließlich dort zur Verfügung stehender P+R-Anlagen) eine günstige Einbeziehung in das regionale Schienennetz.

Vor diesem Hintergrund 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.

Die Zugänglichkeit zum ÖPNV wird u. a. von den Möglichkeiten zum Fahrtenerwerb bestimmt. Hier gibt es insbesondere in den einwohnerschwachen südlichen Stadtteilen keine Angebote, um die kostengünstigen Sammelfahrkarten im Vorverkauf zu erwerben, während in den größeren Stadtteilen dazu Kioske oder Ähnliches genutzt werden. Da die Fahrkartenautomaten in der Region Hannover generell keine Möglichkeit zum Erwerb von Sammelfahrkarten bieten, kann hier keine kurzfristige Verbesserung vorgeschlagen werden. Fahrgäste haben daher nur die Option, beim Busfahrer einen Einzelfahrschein zu kaufen und sich im Übrigen an anderer Stelle mit Sammelfahrkarten zu bevorraten. Allerdings wird dieses Defizit in absehbarer Zeit erheblich an Bedeutung verlieren, da die Nutzung des sog. E-Tickets (elektronischer Fahrschein, der über das Handy gebucht wird) intensiv betrieben wird.

An dieser Stelle muss auch auf Überlegungen zur Führung des Linienbusverkehrs im Zentrum von Seelze eingegangen werden, die in jüngster Zeit in den politischen Gremien diskutiert wurden. Ziel ist dabei den Straßenzug Hannoversche Straße/Wunstorfer Straße (K 356) im Abschnitt zwischen Schillerstraße und Ulmenstraße vom Linienbusverkehr zu entlasten und die Linienbusse stattdessen von der Hannoverschen Straße (K 356) über Schillerstraße, Kantstraße, Ahornweg und Ulmenstraße zur Wunstorfer Straße (K 356) zu führen. Die dafür in Anspruch genommenen Straßen wären grundsätzlich zur Aufnahme des Linienbusverkehrs geeignet. Trotzdem erscheint dieser Ansatz nicht geeignet, um die Situation in der Hannoverschen Straße nachhaltig zu verbessern. Bei einer werktäglichen Verkehrsstärke im Bereich von etwa 8.000 bis mehr als 9.000 Kfz/24 h wäre der verkehrliche Entlastungseffekt vergleichsweise gering und vermutlich kaum spürbar. Andererseits sollte sich die Linienbusführung daran orientie-

ren, wo die wichtigen Ziele der Menschen sind und dort auch ihre Haltestellen haben. Eine Herausnahme des ÖPNV aus dem Geschäftsbereich der Hannoverschen Straße verfolgt hier genau gegenläufige Interessen und ist für die wünschenswerte stärkere Inanspruchnahme des ÖPNV mit Sicherheit kontraproduktiv. Hier wäre eine alternative Betriebsform für die Hannoversche Straße tendenziell sinnvoller, bei der sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) und auch der ÖPNV in der Straße erhalten bleiben, das Zusammenspiel mit den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern aber in Form eines sozialverträglichen Verkehrsverhaltens auf sehr niedrigem Geschwindigkeitsniveau abläuft (vgl. Abschnitt 2.6).

2.4 Radverkehr

Die wesentlichen Verbesserungserfordernisse für den Radverkehr im Seelzer Stadtgebiet lassen sich weitgehend zu zwei Themenschwerpunkten zusammenfassen. Einerseits bestehen erhebliche Verbindungsdefizite zwischen den einzelnen Stadtteilen und darüber hinaus besteht an verschiedenen innerörtlichen Netzabschnitten die Notwendigkeit Sicherungsmaßnahmen für den Radverkehr umzusetzen (vgl. Abb. 5). Die Verbindungsdefizite betreffen besonders die südlichen Stadtteile Döteberg, Almhorst, Kirchwehren und Lathwehren sowie den Bereich der B 441.

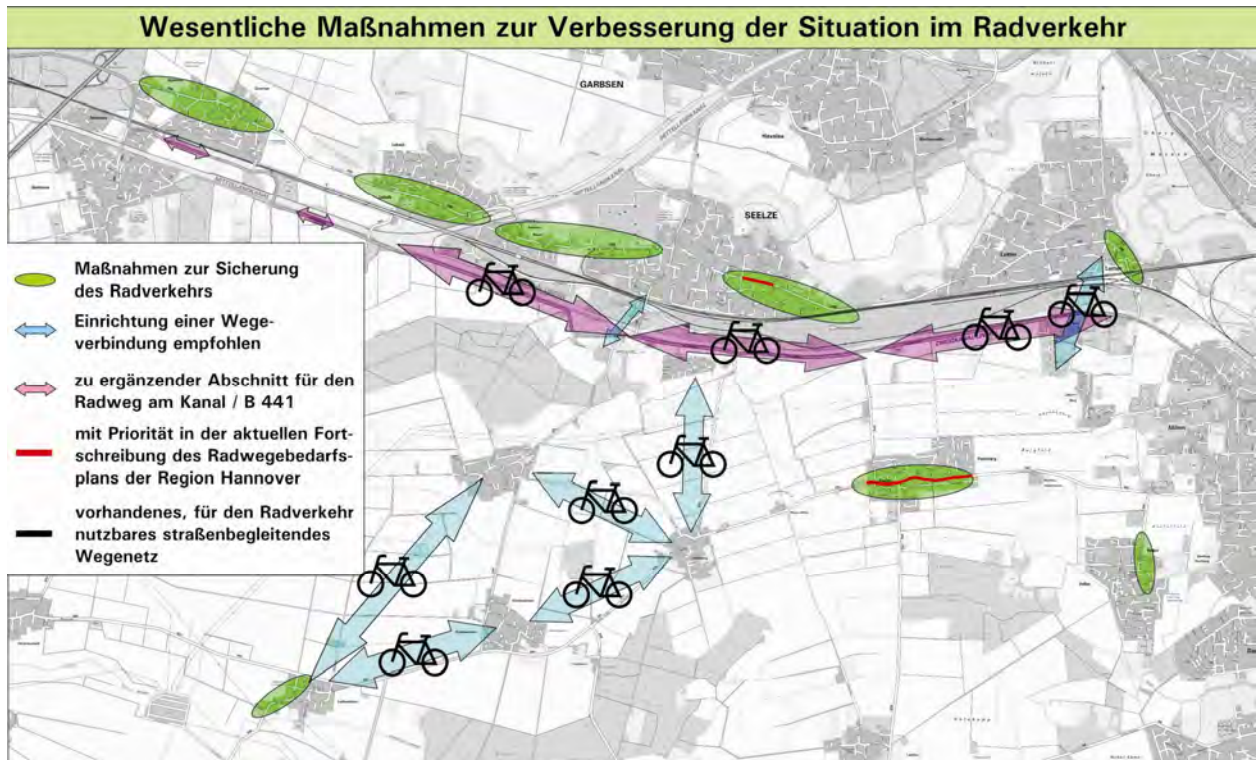


Abb. 5 Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Radverkehr

Für die weiteren Radverkehrsplanungen ist in jedem Fall wichtig, hohe 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.

2.4.1 Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Wege

Zur Behebung der Verbindungsdefizite in den südlichen Stadtteilen wäre 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 naheliegend. Nach Vorstellung der Fortschreibung des Radwegedarfsplans der Region Hannover (vgl. dazu Abschnitt 2.4.3) 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 diesbezüglich die Nutzung bzw. die Freigabe bestehender land- und forstwirtschaftlicher Wege für den Radverkehr als geeignete Möglichkeit.

Für eine derartige, gemeinsame Nutzung von Wegen durch den Radverkehr und den Land- bzw. Forstwirtschaftsverkehr sind angepasste Lösungen erforderlich, die auf beiden Seiten Kompromisse erfordern. Grundsätzlich sind die Vertreter der Landwirtschaft bzw. der Forstwirtschaft deshalb frühzeitig mit in die Planung eines Radwegs auf Wirtschaftswegen einzu beziehen.

Für die Regelung der Verkehrssicherungspflicht, der Unterhaltung und der Reinigung der Wege bieten sich zwei Handlungsmöglichkeiten an. In erster Priorität ist anzustreben, Gestattungsverträge mit den Eigentümern abzuschließen, in denen Regelungen für Unterhaltung und Reinigung des Weges sowie die Verkehrssicherungspflicht festgelegt werden. In der Regel wird dabei die Kommune stärker in die Pflicht zu nehmen sein, um den Weg auch in Zeiten hoher landwirtschaftlicher Beanspruchung für die Nutzer gut befahrbar zu halten.

Führt dieser Weg nicht zum Erfolg, besteht eine weitere Möglichkeit darin, den Weg gemäß Niedersächsischem Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) formell als „Freizeitweg“ auszuweisen. Die Zuständigkeit für Unterhaltung, Reinigung und Verkehrssicherungspflicht liegt dann bei der Kommune und nicht beim Eigentümer des Weges. Im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens muss auch hier den Belangen der Eigentümer und Anlieger Rechnung getragen werden. Durch die neue Nutzung darf die landwirtschaftliche Nutzung nicht erheblich beeinträchtigt werden. Gegebenenfalls sind Entschädigungszahlungen zu vereinbaren. Zur Deckung des Haftungsrisikos ist eine Einbeziehung des Weges in den kommunalen Schadensausgleich zu empfehlen

2.4.2 Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr am Beispiel Lathwehren

Die Bestandsanalyse zum Radverkehr hat gezeigt, dass für Radfahrer gegenwärtig keine regulär nutzbaren Verbindungen von Lathwehren nach Kirchwehren oder nach Almhorst abseits der Fahrbahnen der klassifizier-

ten Straßen bestehen. Zwar wird eine direkte Verbindung von Kirchwehren nach Almhorst im Zuge der L 390 angeboten, für Lathwehren wäre dies umwegig und setzt zudem zunächst die Erreichbarkeit von Kirchwehren voraus. Auch die Radverkehrsverbindungen von Lathwehren aus dem Seelzer Stadtgebiet heraus zu den Nachbargemeinden Stemmen und Ostermunzel bestehen nur durch Nutzung der Fahrbahn der K 251 (Verbindung mit Ostermunzel) bzw. der K 246 (Verbindung mit Stemmen).

Die wünschenswerte Ausstattung der L 390 und genauso der K 246 und der K 251 mit einem straßenbegleitenden (Rad-)Weg sind in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, nach Möglichkeit die im Bereich Lathwehren zur Verfügung stehenden Wirtschaftswege für den Radverkehr nutzbar zu machen und dies auch verkehrsbehördlich abzusichern (beispielsweise mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“). Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Notwendigkeit, eine Radwegweisung (Rohrmast mit Pfeilwegweiser) an den Kreuzungspunkten der Wirtschaftswege aufzubauen. Da sich die Frequentierung dieser Wege durch Radfahrer in überschaubaren Grenzen halten dürfte (selbst bei gutem Wetter sind sicherlich nicht mehr als etwa 150 Radfahrer/24 Stunden zu erwarten), sind auch nur entsprechend geringe Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlichen Verkehr absehbar.

Die für eine reguläre Radverkehrsnutzung vorgeschlagenen Wirtschaftswege sind in den Stadtteilkonzepten für Lathwehren (vgl. Abschnitt 3.8), Almhorst (vgl. Abschnitt 3.2), Döteberg (vgl. Abschnitt 0) und Kirchwehren (vgl. Abschnitt 0) kenntlich gemacht. In Lathwehren sind dies die Verlängerungen der Stemmer Straße und des Mosenweges jeweils nach Norden, der Munzeler Weg als Ost-West-Verbindung nach Kirchwehren sowie im Süden von Lathwehren die Verlängerung des Hägefeldes nach Westen in Richtung Ostermunzel.

2.4.3 Fortschreibung des Radwegebedarfsplans der Region Hannover

Im Sommer 2011 wurde von der Region Hannover die Fortschreibung des Radwegebedarfsplans³ vorgelegt. Darin werden die bestehenden Netzlücken in drei Realisierungsdringlichkeiten eingeteilt. Für den Zeitraum der nächsten zehn Jahre sind für das Gebiet der Stadt Seelze allenfalls folgende Abschnitte zur Ergänzung des Netzes von Radverkehrsanlagen zu erwarten:

- Stadtteil Seelze: K356 – Hannoversche Straße, Abschnitt Beethovenstraße bis Goltermannstraße
- Stadtteil Harenberg: K 251 – Harenberger Meile

³ SHP Ingenieure
Bedarfsplan Radverkehr
Basis: Fortschreibung des Radwegeplans (RwP), Stand 2011, im Auftrag der Region Hannover, Hannover 2011

- Stadtteil Döteberg: K 251 – Dorfstraße, Abschnitt K 252 bis Ortstafel

Die in dem Verfahren festgelegten Dringlichkeiten beziehen sich ausnahmslos auf das Schließen von Netzlücken. Dazu wurde eine örtliche Grobbewertung ausgewertet und in ein regionsweites, rechnerisches Verfahren umgesetzt. Die Defizite des Verfahrens können am Beispiel der K 356 – Hannoversche Straße in Seelze verdeutlicht werden. Neben der offenkundigen Netzlücke zwischen der Beethovenstraße und der Goltermannstraße bleibt die unzureichende Freigabe des zu schmalen Gehweges zwischen der Goltermannstraße und dem Fachmarktzentrum völlig unberücksichtigt. Eine Würdigung spezieller örtlicher Randbedingungen bzw. eine Beurteilung der Qualität vorhandener Regelungen kann in dem formalen Verfahren nicht erfolgen, so dass es sicherlich nicht den planerischen Sachverstand ersetzt. Trotzdem wird aus den Ergebnissen deutlich, dass innerhalb der nächsten Jahre aus der Dringlichkeitsreihung des Radwegeplans keine nachhaltige Netzverbesserung für den Radverkehr in Seelze zu erwarten ist. Die zweckmäßigen und wünschenswerten Verbesserungen für den Radverkehr sind in den einzelnen Stadtteilkonzepten zusammengestellt.

2.4.4 Möglichkeiten der innerörtlichen Radverkehrsführung und ihre Einsatzgrenzen

Laut der novellierten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) gibt es innerhalb von geschlossenen Ortschaften eine Vielzahl an Führungsformen für den Radverkehr. So besteht neben der Möglichkeit der Führung auf der Fahrbahn – entweder im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen oder auf separaten Flächen, wie Schutzstreifen oder Radfahrstreifen – auch die Möglichkeit der Führung im Seitenraum. Dort kann der Radverkehr getrennt oder gemeinsam mit Fußgängern geführt werden. Einen Überblick über die verschiedenen Möglichkeiten der innerörtlichen Radverkehrsführung und die jeweiligen Einsatzgrenzen gibt Abb. 6.

Bei geringen Kraftfahrzeugverkehrsstärken und Geschwindigkeiten ist in der Regel Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen die geeignete Führungsform (vgl. Abb. 6 – Belastungsbereich I). Problematisch ist dieser Mischverkehr gemäß ERA 2010 jedoch bei Fahrbahnen mit einer Breite zwischen 6,00 und 7,00 m und einer Verkehrsstärke von über 400 Kfz/h. Bei geringeren Fahrbahnbreiten ist Mischverkehr bis zu 700 Kfz/h verträglich, weil Radfahrer im Begegnungsfall von Kraftfahrzeugen nicht überholt werden können.

Schutzstreifen kommen bei etwas höheren als für Mischverkehr zulässigen Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten zum Einsatz (Belastungsbereich II), wobei der Schwerverkehrsanteil 1.000 Kfz/Tag nicht überschreiten sollte. Sie dürfen grundsätzlich nur im Begegnungsfall von Lkw und Bussen befahren werden. Ihre Regelbreite liegt bei 1,50 m, während die Mindestbreite 1,25 m (inkl. Markierung; zzgl. schlecht befahrbarer Rinnen o. ä.) beträgt. Die verbleibende Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen sollte mindestens 4,50 m, bei hohen Verkehrsstärken mindestens 5,00 m,

breit sein. Bei angrenzenden Längsparkstreifen und häufigem Parkwechsel sollte ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m Breite (bei Schrägparken 0,75 m) angelegt werden.

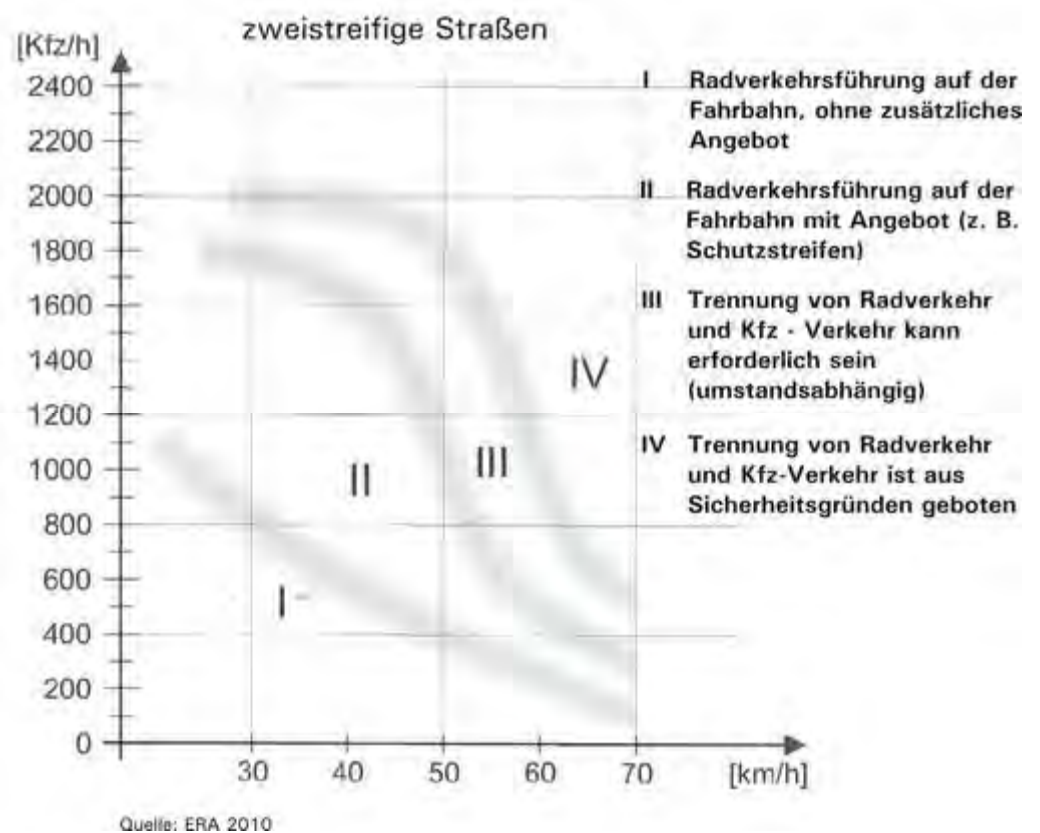


Abb. 6 Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen

Die Regelung Gehweg – Radfahrer frei (Zeichen 239 StVO mit entsprechendem Zusatzzeichen) ist eine Form der Führung im Seitenraum und kommt daher generell bei Belastungsbereich II zum Einsatz. Allerdings gibt es für die gemeinsame Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs eine Reihe von Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- starkes Gefälle (> 3%),
- Dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,

- stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltstellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen.

Das Mindestmaß eines Gehweges, der für den Radverkehr freigegeben ist, liegt bei 2,50 m – allerdings nur bei geringem Radfahrer- und Fußgänger-aufkommen. Der Radverkehr hat die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung. Bei der Nutzung des Gehweges haben Radfahrer auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen und ihre Geschwindigkeit an die Fußgänger anzupassen.

Da die ERA 2010 – wie bereits erwähnt – bezüglich der Nutzungsintensität im Seitenraum nicht zwischen Gehweg – Radfahrer frei und Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) unterscheiden, gelten die oben beschriebenen Einsatzgrenzen bzw. Ausschlusskriterien auch für gemeinsame Geh- und Radwege. Der wesentliche Unterschied besteht jedoch darin, dass gemeinsame Geh- und Radwege – im Gegensatz zu Gehwegen mit dem Zusatz Radfahrer frei – benutzungspflichtig sind und somit der Grundführungsform Trennen, was den Belastungsbereichen III und IV entspricht, zuzuordnen sind. Zudem erfordern gemeinsame Geh- und Radwege einen Sicherheitstrennstreifen.

Bei Kombinationen von vergleichsweise hohen Kraftfahrzeugverkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Belastungsbereiche III und IV) können Radfahrstreifen eingesetzt werden. Sie sind von der Fahrbahn durch einen ununterbrochenen Breitstrich getrennt und sind für Radfahrer stets benutzungspflichtig. Das Regelmaß von Radfahrstreifen beträgt 1,85 m (inkl. Markierung); ein Mindestmaß gibt es nicht. Angrenzende Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs sollten mindestens 2,75 m breit sein, wobei die Regelbreite laut RAS 06 bei 3,25 m liegt. Sicherheitstrennstreifen sind grundsätzlich anzulegen. Es ist darauf zu achten, dass keine Kombination von Mindestmaßen (Fahrstreifen, Radfahrstreifen, Parkstreifen) erfolgt.

Einrichtungsradswege werden bei den Belastungsbereichen III und IV sowie einer hohen Nutzungsintensität im Seitenraum, d. h., wenn die gemeinsame Führung von Rad- und Fußgängerkehr nicht infrage kommt, eingesetzt. Ihre Regelbreite liegt bei 2,00 m, während bei geringer Radverkehrsstärke auch das Mindestmaß von 1,60 m angewandt werden kann. Sicherheitstrennstreifen sind auch hier erforderlich und die Kombination von Mindestmaßen ist zu vermeiden. Größere Breiten können unter folgenden Gegebenheiten erforderlich sein:

- im Verlauf von Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- bei hohen Radverkehrsstärken,
- bei häufig auftretenden Belastungsspitzen (Fahrradpuls),
- bei mittlerer bis hoher Nutzungsintensität im Seitenraum,
- bei starkem Gefälle

Zweirichtungsradswege kommen – wie alle Führungsformen vom Grundtyp Trennen – bei vergleichsweise hohen Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Belastungsbereiche III und IV) zum Einsatz. Weitere Einsatzkriterien sind die Art und Ausprägung der Bebauung bzw. Anbauung des Straßen-

raums, der Nutzungsanspruch des Radverkehrs sowie die verfügbare Seitenraumbreite.

Exkurs:

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat im November 2010 entschieden, dass eine Radwegebenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO).

Der Kläger beanstandete, dass die Stadt Regensburg für einen straßenbegleitenden, gemeinsamen Geh- und Radweg durch Aufstellen entsprechender Verkehrszeichen eine Benutzungspflicht für Radfahrer angeordnet hatte. Aus seiner Sicht bestünde für Radfahrer keine (besondere) Gefährdung, wenn sie die Fahrbahn benutzten. Das Gericht war ebenfalls der Auffassung, dass die angeordnete Radwegebenutzungspflicht rechtswidrig sei, da die örtlichen Verhältnisse keinen Hinweis auf eine potenzielle Gefährdung von Radfahrern bei der Benutzung der Fahrbahn gäben. Die Sichtverhältnisse seien auch nachts überdurchschnittlich gut. Zudem stünden die Verkehrsstärke (weit unter 3.000 Kfz/Tag), die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Fahrbahnbreite einer Fahrbahnbenutzung durch Radfahrer nicht entgegen.

Somit bestätigte das Gericht, dass Radfahrer im Regelfall auf der Fahrbahn fahren dürfen und dass es Städten und Gemeinden nur im Ausnahmefall gestattet ist, Radwege als benutzungspflichtig zu kennzeichnen. Insgesamt stärkt dieses wegweisende Grundsatzurteil die Rechte der Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer.

Dieses Urteil steht dem Bedarfsplan Radverkehr, dessen Ziel insbesondere die Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr ist, nicht entgegen: Zum einen, weil der Bedarf bzw. die Dringlichkeit einer getrennten Führungsform für den Radverkehr mithilfe von festgelegten Kriterien (vor allem Kraftfahrzeugverkehrsstärke, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Schwerverkehrsaufkommen, Fahrbahnbreite) ermittelt wird und sich eine hohe Dringlichkeit einer getrennten Führung nur ergibt, sofern eines oder mehrere der Kriterien auf eine potenzielle Gefährdung von Radfahrern bei Fahrbahnnutzung (im Mischverkehr) schließen lassen. Zum anderen steht das Urteil dem Bedarfsplan Radverkehr nicht entgegen, weil die Schaffung eines Angebotes (z. B. eines Radweges) nicht zwangsläufig mit einer Benutzungspflicht einhergehen muss. Vielmehr eröffnet es weniger sicheren Radfahrern, wie z. B. älteren Menschen oder Kindern, die Möglichkeit, eine andere Führungsform als den Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn zu wählen.

Auch in Hinsicht auf die Förderfähigkeit ist durch das Grundsatzurteil keine Änderung zu erwarten, da insbesondere im Außerortsbereich gemäß Entflechtungsgesetz (EntflechtG als Nachfolgeregelung der GVFG-Förderung) für Gehwege mit dem Zusatz "Radverkehr frei" weiterhin Finanzhilfen geleistet werden können.

2.5 Themenschwerpunkt 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, an denen auf Grund fehlender Linksabbiegestreifen eine zufahrtweise Freigabe in der Lichtsignalsteuerung geschaltet wird. 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 ist – hier allerdings unter den Aspekten der Verkehrssicherheit – auch ein Ausbau des Knotenpunktes B 441/K 230 (Abzweig Harenberg) dringend erforderlich.

Insbesondere die als dringlich beurteilte Umgestaltung des Knotenpunktes B 441/Göxer Landstraße (L 390) sollte zum Anlass genommen werden, das Straßennetz an dieser Stelle umfassend neu zu strukturieren und dabei den Knotenpunkt B 441/Almhorster Straße (L 390) einzubeziehen. Hier wird vorgeschlagen, den ungünstigen Knotenpunktversatz aufzugeben und durch Verlegung der südlichen L 390 einen kompakten, vierarmigen Knotenpunkt zu erstellen. Dafür ist allerdings ein Eingriff in den Kleingartenbereich erforderlich. Über den neuen südlichen Knotenpunktarm wäre dann auch eine Verbindung mit dem neuen Stadtteil Seelze-Süd möglich.



Abb. 7 Trassenüberlegung zur Neustrukturierung des Knotenpunktbereiches B 441/L 390

Bei der Umgestaltung des Knotenpunktes B 441/Klößnerstraße (L 395) in Letter ist für den Kraftfahrzeugverkehr die Anlage eines Linksabbiegestreifens zur Klößnerstraße (L 395) vordringlich. Für den Fußgänger- und Radverkehr sollte in diesem Zusammenhang die fehlende Wegeverbindung zum Gewerbegebiet Letterholz ergänzt werden.

Der Knotenpunkt B 441/K 230 (Abzweig Harenberg) wird aktuell von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover überplant. Nach gegenwärtigem Planungsstand ist die Einrichtung eines Linksabbiegestreifens (von Ahlem kommend nach Harenberg) sowie einer Lichtsignalsteuerung vorgesehen.

Ein besonderes Problem im Verlauf der B 441 ist der gegenwärtig in vielen Bereichen fehlende Geh- und Radweg, der unter Sicherheitsaspekten unverzichtbar erscheint. Obwohl die B 441 mit 70 km/h bzw. bereichsweise auch mit 100 km/h befahren werden darf, soll der Radverkehr die Fahrstreifen des Kraftfahrzeugverkehrs mitbenutzen. Abschnittsweise steht dann jedoch ein kurzes Stück Geh- und Radweg zur Verfügung, das aber relativ kurzfristig wieder beendet wird (Radwegesituation etwa 300 m westlich der Einmündung Rote Reihe in Gümmer oder genauso 150 m westlich der Einmündung Hafenstraße in Lohnde). Die Anlage eines durchgehenden, parallel zur B 441 verlaufenden Radweges ist als wichtiger und unverzichtbarer Lückenschluss des Radwegenetzes 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. Dieser Weg verläuft in einem Abstand von kaum 20 m weitgehend parallel zur B 441, wird von hier aus aber oftmals gar nicht wahrgenommen. Der Betriebsweg entlang des Kanals verbindet die Stadtteile Dedensen, Gümmer, Lohnde, Seelze und Letter und bietet großes Potenzial für eine überörtliche Radwegeverbindung. In Kombination mit zusätzlichen Anbindungen an die Querachsen Klößnerstraße (L 395) in Letter, das Gewerbegebiet Letterholz, die K 230 als Verbindung nach Harenberg, die K 252 als Verbindung nach Seelze-Süd, die Göxer Landstraße (L 390) könnte ein attraktives Radwegenetz geschaffen werden.

Bisherige Versuche, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu einer entsprechenden Kooperation zu bewegen, sind mit wenig nachvollziehbaren Argumenten gescheitert. Allerdings würde die offizielle Freigabe für den Radverkehr zunächst einige finanzielle Aufwendungen erfordern, um den Betriebsweg zwischen Letter und Dedensen in einen durchgehend nutzbaren Gegenverkehrsradweg (der für Dienstfahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung selbstverständlich weiterhin befahrbar wäre) umzugestalten. Während westlich des Tanklagers bei Lohnde bis nach Dedensen ein zufriedenstellender Zustand des Betriebsweges festzustellen ist, weist der Abschnitt Lohnde bis Letter-Klößnerstraße hinsichtlich der Breite und der Oberflächenbeschaffenheit erhebliche Defizite auf. Hier wird bisher eher der Eindruck vermittelt, dass die Nutzung durch den öffentlichen Radverkehr eben auch gar nicht gewünscht wird. Darüber hin-

aus ist auch die Zugänglichkeit zum Betriebsweg bisher schwierig bzw. gänzlich unmöglich, beispielsweise durch Schutzplanken, denen ein Durchlass für Fußgänger/Radfahrer fehlt oder Treppenanlagen an Stelle von Rampen. Hier sind Öffnungen/Anbindungen (dies betrifft vorrangig die Bereiche zwischen dem Gewerbegebiet Letterholz sowie zwischen der K 230 und dem Kanal) an das bestehende Straßen- und Wegenetz notwendig. Die Einrichtung von Rampen ist dagegen an den Verknüpfungspunkten des Kanalradweges mit der Klöcknerstraße (L 395) in Letter sowie der Kanalstraße und der Göxer Landstraße (L 390) in Seelze wichtig.

Ein denkbares Vorgehen, das ggf. durch die Stadt Seelze initiiert werden muss, wäre, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in die Pflicht zu nehmen, die Wegeverbindung im Zuge der B 441 zu errichten und dies in Absprache mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung durch Übernahme und Ausbau des Betriebsweges zu einem vollwertigen Radweg zu erfüllen. Im Gegenzug würde die Stadt Seelze die Unterhaltung und die Verkehrssicherung des Weges übernehmen.

Die Einbeziehung des Kanals und dessen Umfeld für die Naherholung im Bereich der Stadt Seelze ist eine wesentliche Aufgabe für die Stadt Seelze in den kommenden Jahren. Bei abnehmender Bevölkerung bietet sich hier in der Konkurrenz zu anderen Kommunen im Randbereich der Landeshauptstadt Hannover die Möglichkeit, das Thema „Stadt am Wasser“ als Alleinstellungsmerkmal für sich zu nutzen und auf diese Weise nach Möglichkeit Einwohner (und damit Steuerzahler) an sich zu binden. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans kann dieses Thema nur angeregt werden. Als Thema sollte es in die künftigen Planungen der Stadt aufgenommen werden. Eine zusammenfassende Übersicht über das empfohlene Maßnahmenpaket im Zuge der B 441 zeigt Abb. 8.

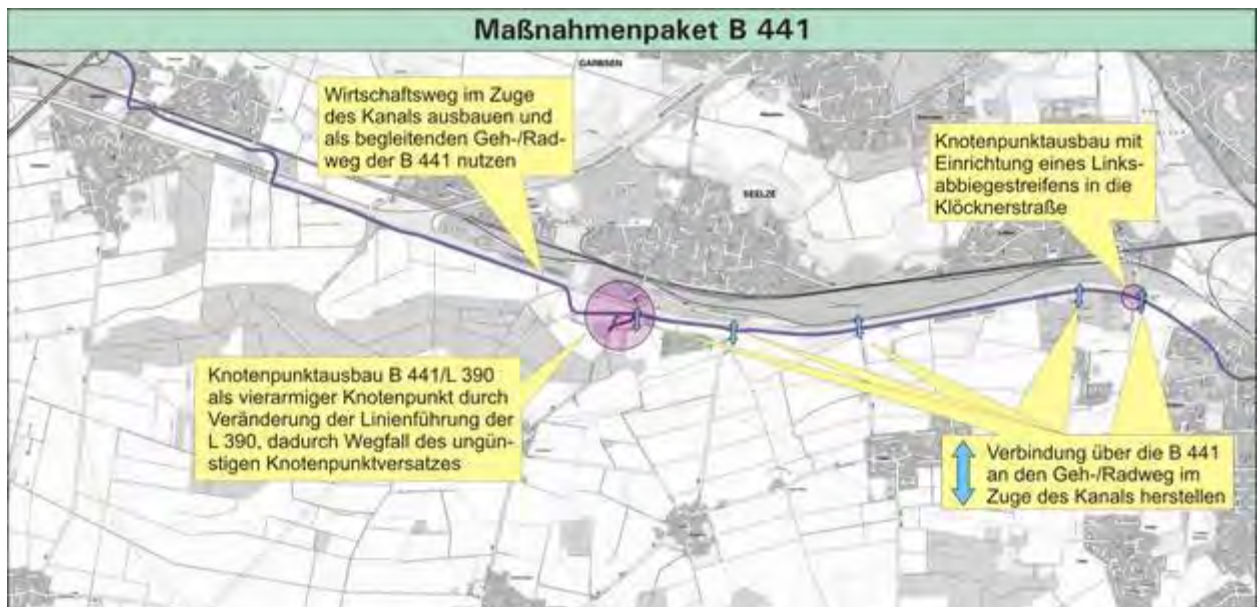


Abb. 8 Maßnahmenpaket B 441

2.6 Themenschwerpunkt Hannoversche Straße (K 356)

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.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass der aktuelle Zustand der Hannoverschen Straße im Zentrum von Seelze im Rahmen einer Umgestaltungsmaßnahme in den Jahren 1994/1995 hergestellt und mit öffentlichen Geldern gefördert wurde. Die Zweckbindung dieser Mittel endet somit erst im Jahre 2015.



Abb. 9 Umgestaltungsbeispiele in Anlehnung an das „Shared-Space“-Prinzip, links Vechta, rechts Haren (NL)

2.7 Themenschwerpunkt – 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 (vgl. Abb. 10). Der Kanal stellt neben der Schifffahrt-funktion 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.

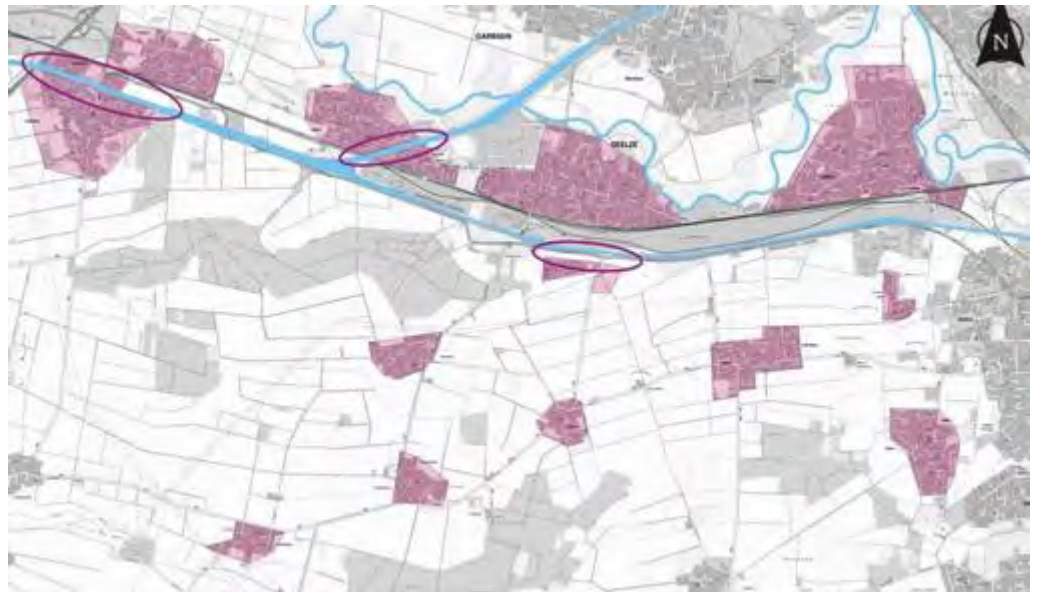


Abb. 10 Darstellung der einzelnen Stadtteile von Seelze und ihrer Nähe zum Wasser

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



Abb. 11 Impressionen vom Canal St Martin in Frankreich (links) und vom Schielowsee (Gemeinde Caputh, Havelland)

2.8 Themenschwerpunkt Brückenidentität

Die Seelzer Brücken sollen 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.



Abb. 12 Brückenbeispiele aus Münster, Dortmund-Ems-Kanal (links) und Hannover, Mittellandkanal Beneckeallee (rechts)

Das Thema der Seelzer Brückenidentität ist mit den Schwerpunkten „Stadt am Wasser“ und „Radweg am Kanal“ eng verknüpft.

3 Planungskonzepte - Stadtteilkonzepte

3.1 Vorbemerkungen

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 (vgl. Verkehrsentwicklungsplan Seelze, Teil I: Zustandsanalyse und Leitbild). Für die darin aufgezeigten Mängel und Defizite werden in den Stadtteilverkehrskonzepten mögliche Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen. Die textliche Beschreibung wird durch einen Plan unterstützt, in dem die Mängel und Maßnahmen lokalisiert und in ihrem räumlichen Umfeld eingeordnet werden können.

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 Kfz-Verkehrs. 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 – wie bereits in Abschnitt 2.3 erläutert - verstärkt die reguläre Nutzung bestehender Wirtschaftswege mit Aufbau einer zugehörigen Radverkehrswegweisung vorgesehen.

3.2 Almhorst

Für den Stadtteil Almhorst können folgende Ziele formuliert werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Überquerbarkeit
- Verbesserungen für den Radverkehr
- Verbesserung der Situation an den Ortseinfahrten

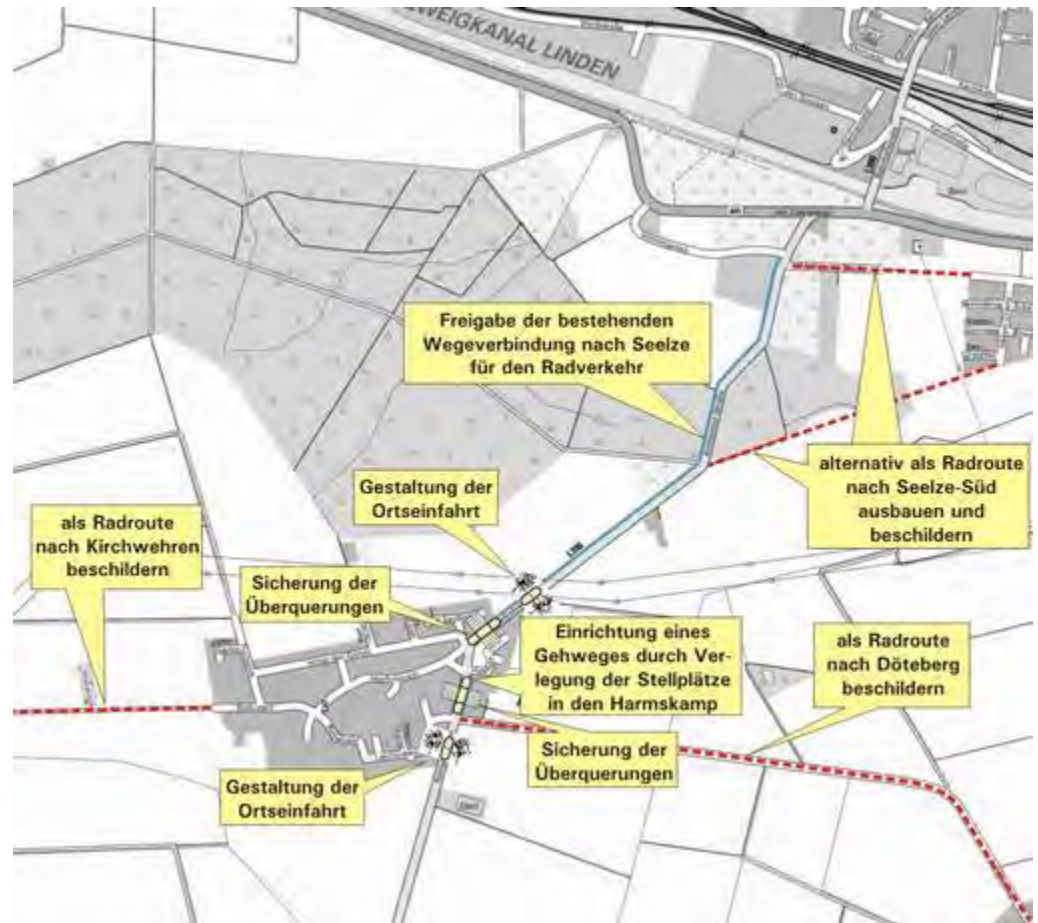


Abb. 13 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Almhorst

Maßnahmen für den Stadtteil Almhorst:

- Gestaltung der Ortseinfahrten, dabei südliche Ortseinfahrt als Minikreisverkehr ausbilden
- Einrichtung von zwei Überquerungsstellen in Höhe Im Saalfeld sowie Harnskamp, ggf. in Verbindung mit Minikreisverkehr
- Einrichtung eines Gehweges im östlichen Seitenraum zwischen Harnskamp und Hatefeld
- Beschilderung vorhandener (Wirtschafts-)Wege als Radrouten nach Döteberg, Kirchwehren und von der L 390 nach Seelze-Süd

Der südliche Ortseingangsbereich von Almhorst stellt sich heute als gänzlich ungestaltet dar, ungebremst fährt der Kfz-Verkehr in den Ort hinein. Der Radverkehr wird außerhalb des Ortes auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg am westlichen Fahrbahnrand geführt, innerorts fährt er gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Es ist jedoch keine sichere Führung des Radverkehrs aus dem westlichen Seitenraum auf die östliche Fahrbahn vorgesehen. Auch für Fußgänger existiert keine Überquerungshilfe oder ein gesicherter Überweg. Dies stellt vor allem für die Bewohner des anliegenden Seniorenheims ein besonderes Problem dar. Weiterhin ist in der gesamten Ortsdurchfahrt nur ein einseitiger Gehweg am westlichen Fahrbahnrand angelegt (vgl. Abb. 14), am östlichen Fahrbahnrand sind zwischen den Einmündungen Harmskamp und Hatefeld stattdessen Längsparkstände angeordnet.



Südliche Ortseingangssituation von Almhorst



Kein Gehweg am östlichen Fahrbahnrand nördlich des Harmskamps

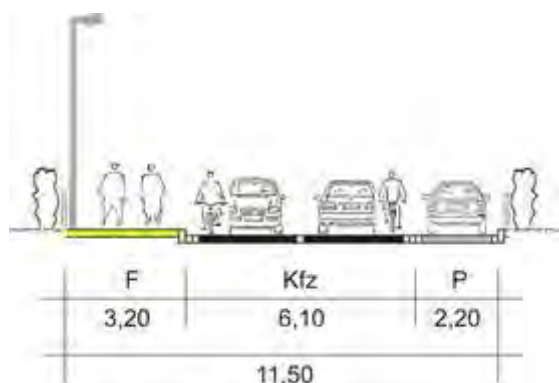


Abb. 14 Bestandsquerschnitt Rohlanddamm

Der Umgestaltungsvorschlag für den südlichen Ortseingangsbereich Almhorsts sieht die Umgestaltung des Knotenpunktes Rohlanddamm/Lerchenkamp/Harmskamp zu einem Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von 17 m vor (vgl. Abb. 15). Die Kreisinsel ist überfahrbar ausgebildet, so dass ein Passieren des Kreisverkehrs auch für Linienbusse oder landwirtschaftliche Fahrzeuge gewährleistet ist. Ein Kreisverkehr an dieser Stelle verdeutlicht die Ortseingangssituation und führt automatisch

zu einer Geschwindigkeitsreduzierung. Fußgängerüberwege in allen Zufahrten erleichtern das Überqueren der Fahrbahn, vor allem für die Bewohner des anliegenden Seniorenheims.

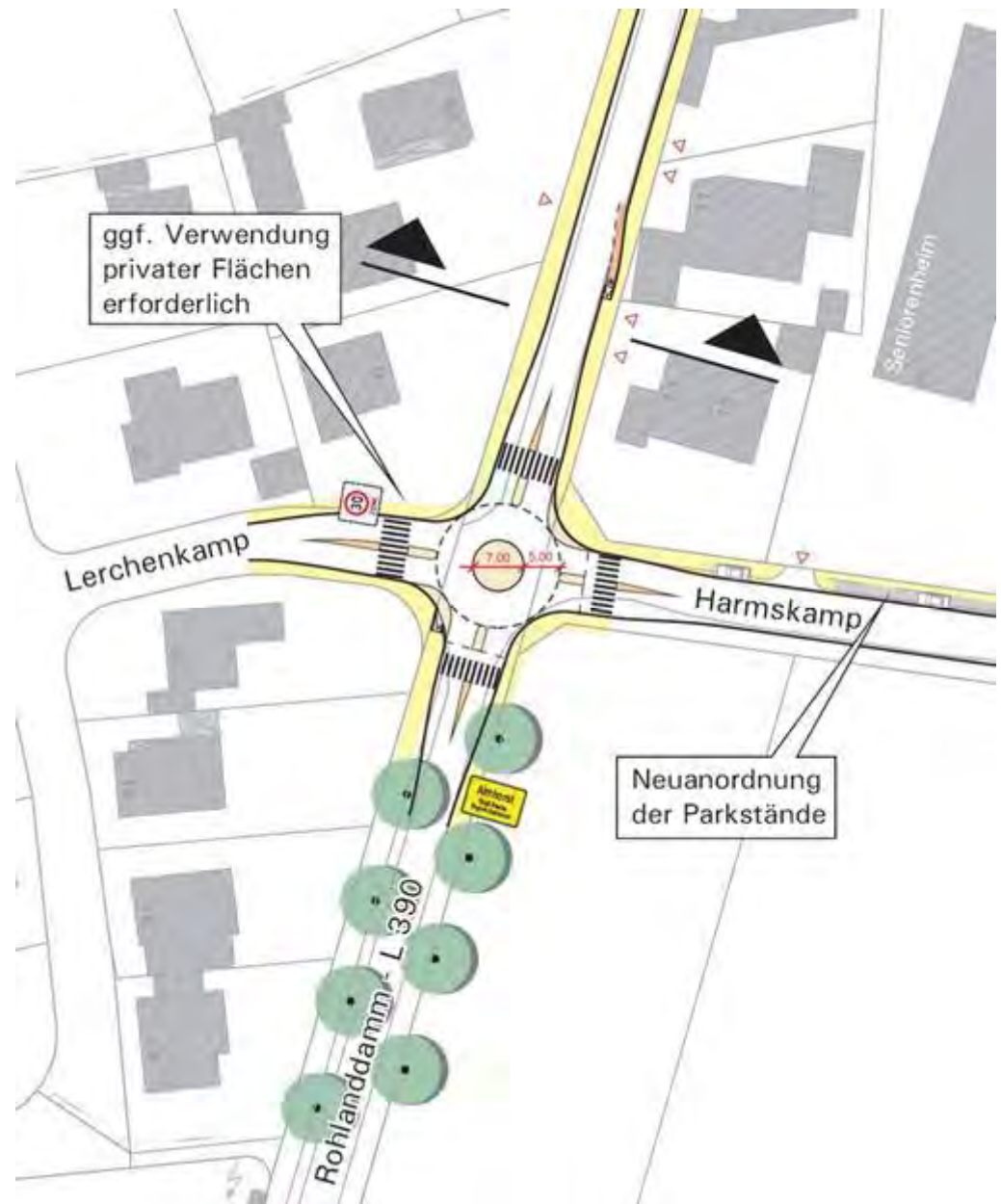


Abb. 15 Umgestaltung des Knotenpunktes Rohlanddamm/Lerchenkamp/Harmskamp zu einem Minikreisverkehr

Die Parkstände am östlichen Fahrbahnrand des Rohlanddamms werden zu Gunsten eines Gehweges aufgegeben. Am nördlichen Fahrbahnrand des Harmskamps werden zum Ausgleich Parkstände angeordnet. Der Radverkehr wird innerorts auf der Fahrbahn geführt. Der von Süden kommende Radverkehr wird östlich um den Kreisverkehr herumgeleitet und nördlich davon sicher auf die Fahrbahn gelenkt. Der von Norden kommende Radverkehr kann direkt aus dem Kreisverkehr auf den gemeinsamen Geh- und Radweg Richtung Süden abbiegen.

Abb. 16 zeigt den Straßenraumquerschnitt gemäß dem Umgestaltungsvorschlag. Direkt nördlich des Querschnittes wird der Radverkehr aus dem östlichen Seitenraum auf die Fahrbahn geleitet.

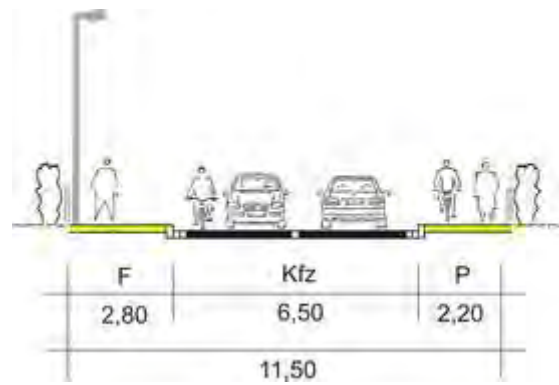


Abb. 16 Querschnittvorschlag für den Rohlanddamm

3.3 Dedensen

Für den Stadtteil Dedensen können auf der Grundlage der Zustandsanalyse die Verbesserung der Situation für Fußgänger (Überquerbarkeit und im Längsverkehr) sowie die Zweckmäßigkeit einer Wegeverbindung nach Ostermunzel als Ziele formuliert werden.

Daraus lassen sich als wichtige Maßnahmen für den Stadtteil Dedensen

- die Einrichtung von zwei Überquerungsstellen in Höhe Forstamtsstraße sowie Neue Wiesen,
- die Einrichtung eines Gehweges im östlichen Seitenraum zwischen Uhlenbrauk und Auf dem Kampe sowie
- die Einrichtung einer Geh-/Radverbindung nach Ostermunzel im Zuge der K 253

ableiten (vgl. Abb. 17).

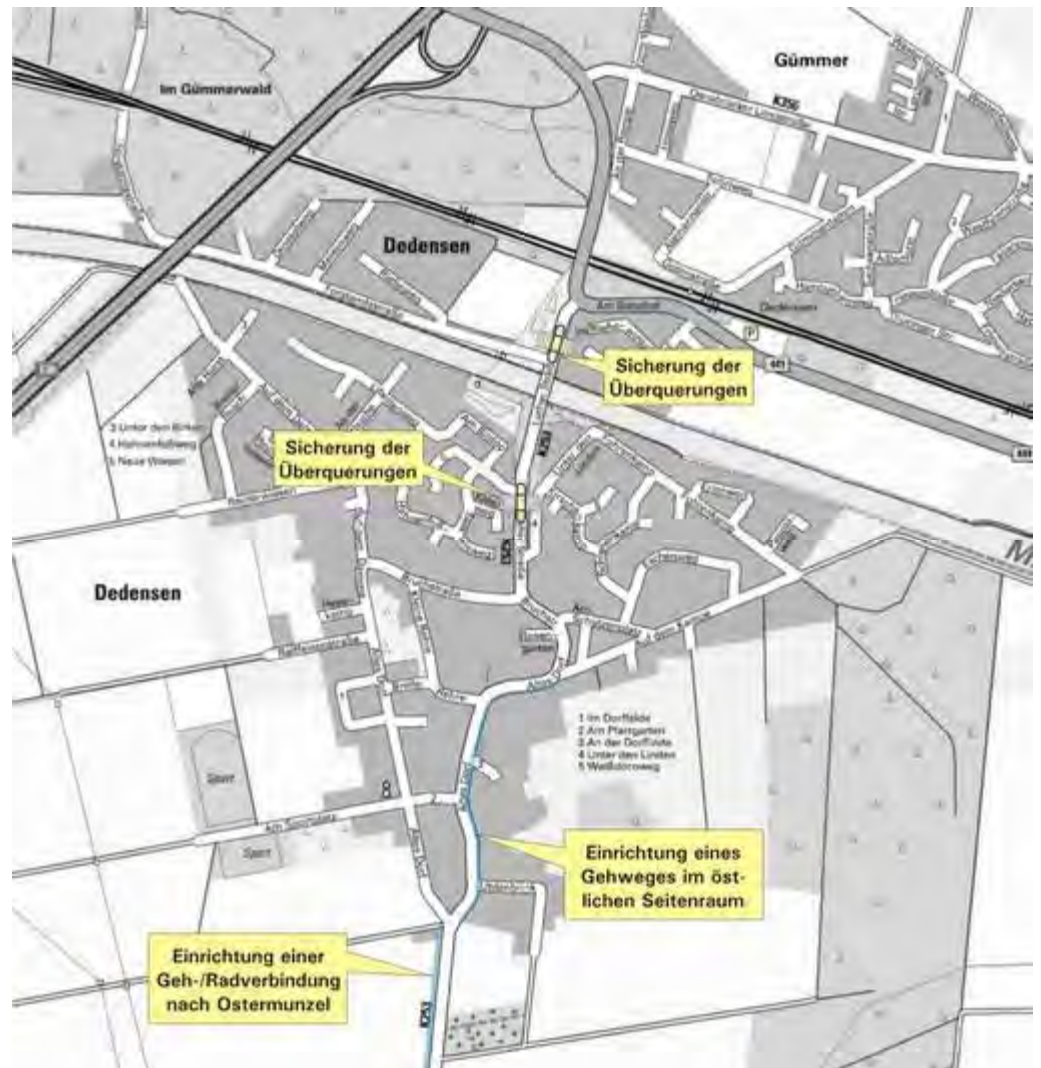


Abb. 17 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Dedensen

Der Querschnitt der Straße Altes Dorf stellt sich heute als sehr schmaler Straßenraumquerschnitt mit einseitigem Gehweg, der auch für den Radverkehr frei gegeben ist, dar. Am östlichen Fahrbahnrand trennt nur eine schmale Rinne die Privatgrundstücke von der Fahrbahn (vgl. Abb. 18). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts beträgt 30 km/h.



Altes Dorf (Blick Richtung Norden)



Der Gehweg am westlichen Fahrbahnrand ist für den Radverkehr freigegeben

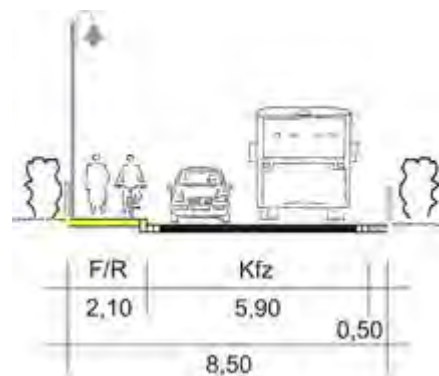


Abb. 18 Bestandsquerschnitt Altes Dorf (südlich Am Pfarrgarten)

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

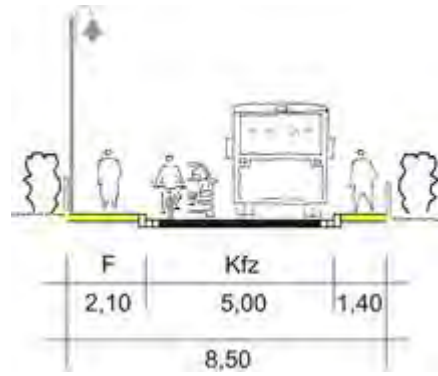


Abb. 19 Querschnittvorschlag: Anlage eines Gehweges am östlichen Fahrbahnrand

3.4 Döteberg

Für den Stadtteil Döteberg können folgende Ziele formuliert werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt
- Verkehrsberuhigung im Ortseinfahrtbereich der K 252 (Kirchbuschweg)
- Verbesserung der Wegeverbindungen nach Seelze-Süd und Kirchwehren

Die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Stadtteil Döteberg sind in Abb. 20 zusammengestellt:

- Gestaltung der Ortseinfahrt der K 252 und Umgestaltung des Kirchbuschweges bis zur K 251 (Dorfstraße).
- Aufwertung der Seitenräume in der westlichen Dorfstraße (K 251).
- Einrichtung einer Geh-/Radverbindung im Zuge der K 253 nach Seelze-Süd.
- Beschilderung vorhandener (Wirtschafts-)Wege als Radrouten nach Almhorst bzw. Kirchwehren.

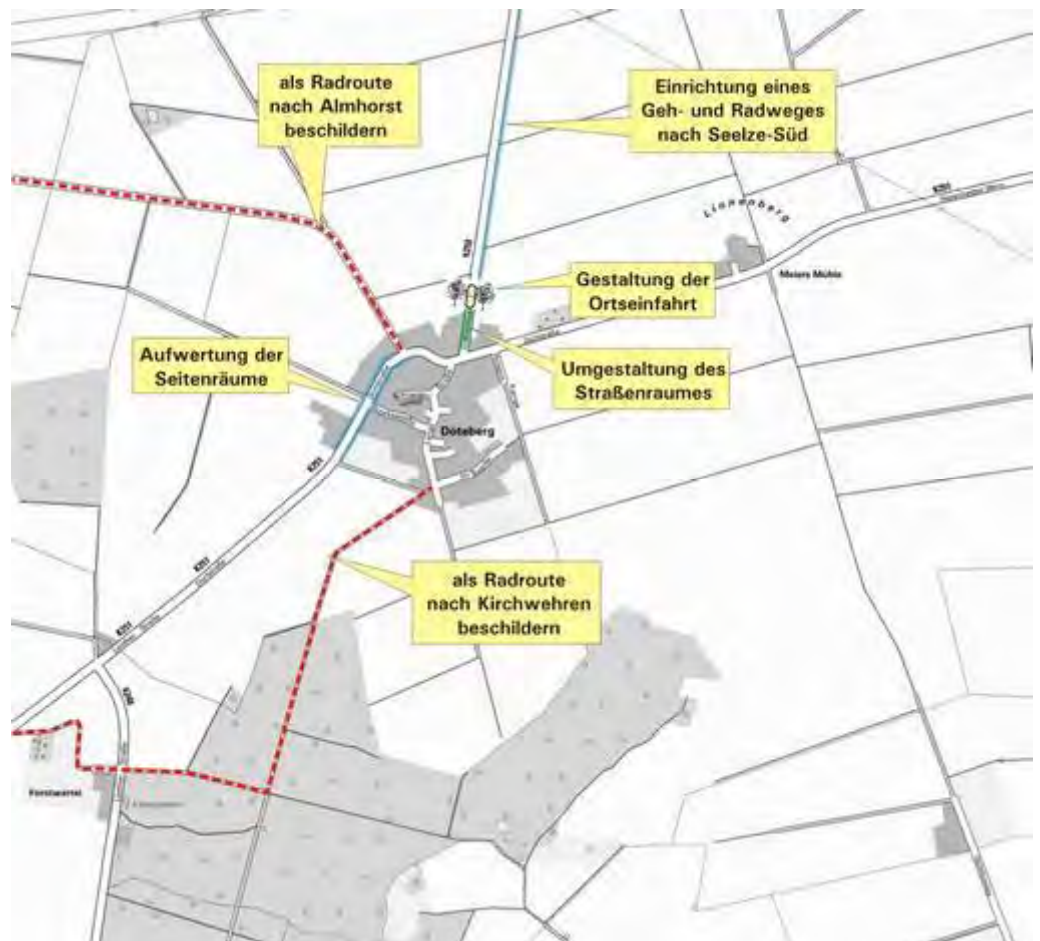


Abb. 20 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Döteberg

3.5 Gümmer

Für den Stadtteil Gümmer können folgende Ziele formuliert werden:

- Verbesserung der Straßenraumgestalt in der Ortsdurchfahrt Osnabrücker Landstraße (K 356) und in der Roten Reihe
- Verbesserung der Überquerbarkeit
- Verbesserungen für den Radverkehr
- Verbesserung der Situation an den Ortseinfahrten

Wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Stadtteil Gümmer sind daher (vgl. Abb. 21):

- Gestaltung der Ortseinfahrten.
- Einrichtung von zwei Überquerungsstellen in Höhe des Gümmerdamms und der Westfalenstraße.
- Aufwertung der Seitenräume in der Osnabrücker Landstraße (K 356) und Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr.
- Umgestaltung des Straßenraumes Rote Reihe.

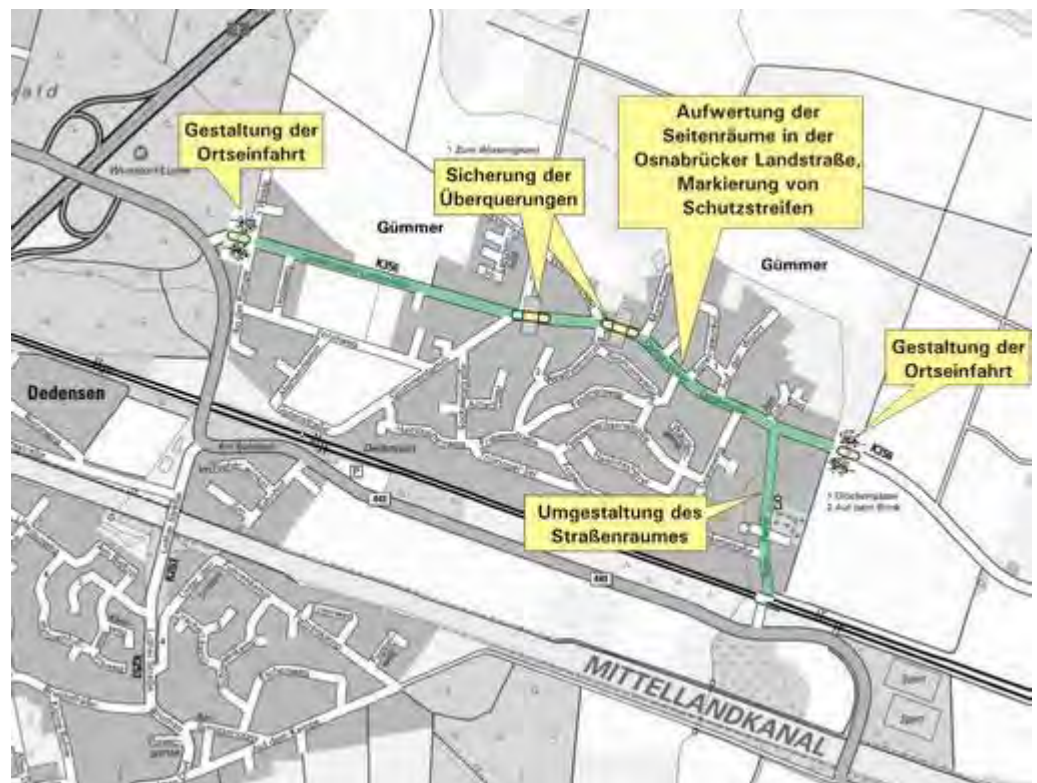


Abb. 21 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Gümmer

Die Osnabrücker Landstraße weist heute zwischen dem östlichen Ortseingangsschild und der Einmündung Rote Reihe nur einen einseitigen Gehweg am nördlichen Fahrbahnrand auf. Dieser ist auch für den Radverkehr freigegeben. Am südlichen Fahrbahnrand sind die privaten Grünstücke lediglich durch eine Rinne und stellenweise Rasenflächen von der Fahrbahn getrennt (vgl. Abb. 22). Der Kfz-Verkehr fährt aufgrund der gradlinigen Straßenführung ungebremst in den Ort ein.



Gradlinige Straßenführung am östlichen Ortseingangsbereich (Osnabrücker Landstraße)

Rote Reihe (Blick Richtung Süden)

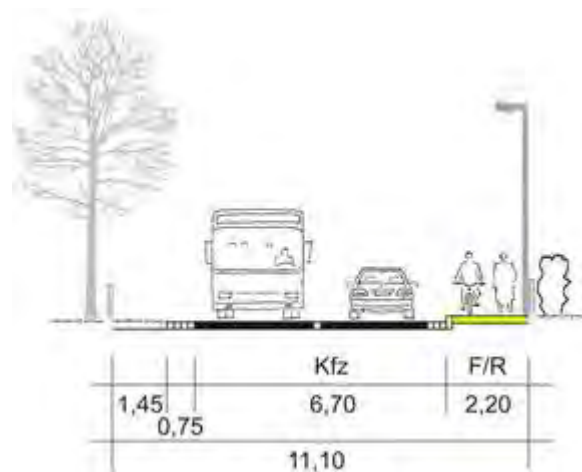


Abb. 22 Bestandsquerschnitt Osnabrücker Landstraße

Die Rote Reihe ist auf Grund der Randnutzungen im Wesentlichen eine Wohnstraße, bildet jedoch auch die östliche Verbindung von Gümmer zur B 441. Auch in der Roten Reihe existiert nur ein einseitiger, sehr schmaler Gehweg am westlichen Fahrbahnrand, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Am östlichen Fahrbahnrand wird zwischen den Grundstückzufahrten in Längsrichtung geparkt (vgl. Abb. 23).

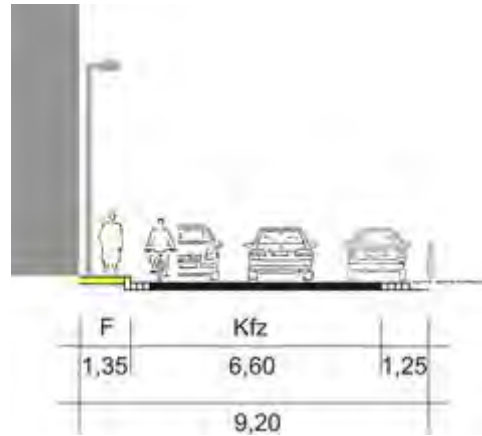


Abb. 23 Bestandsquerschnitt Rote Reihe

Der Umgestaltungsvorschlag für die Osnabrücker Landstraße sieht die Anlage eines Gehweges am südlichen Fahrbahnrand zur Erschließung der anliegenden Grundstücke vor. Weiterhin ist die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr vorgesehen (vgl. Abb. 24 als Lageplan bzw. Abb. 25 für die zugehörige Querschnittaufteilung des Straßenraumes). Ob die Anlage von Schutzstreifen in der gesamten Ortsdurchfahrt umsetzbar ist, ist zu prüfen. Als Alternative wäre die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Markierung von Schutzstreifen denkbar (vgl. Abb. 26). Da der Radverkehr außerhalb Gümmer (in der Verbindung mit Lohnde) auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg am nördlichen Fahrbahnrand geführt wird, muss der in Richtung Osten fahrende Radverkehr auf Höhe des Ortseingangsschildes zunächst auf den südlichen Seitenraum geleitet werden. Anschließend erfolgt dann die Führung über eine Mittelinsel in den nördlichen Seitenraum. Die Mittelinsel hat gleichzeitig eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung und verdeutlicht den Beginn der geschlossenen Ortslage.

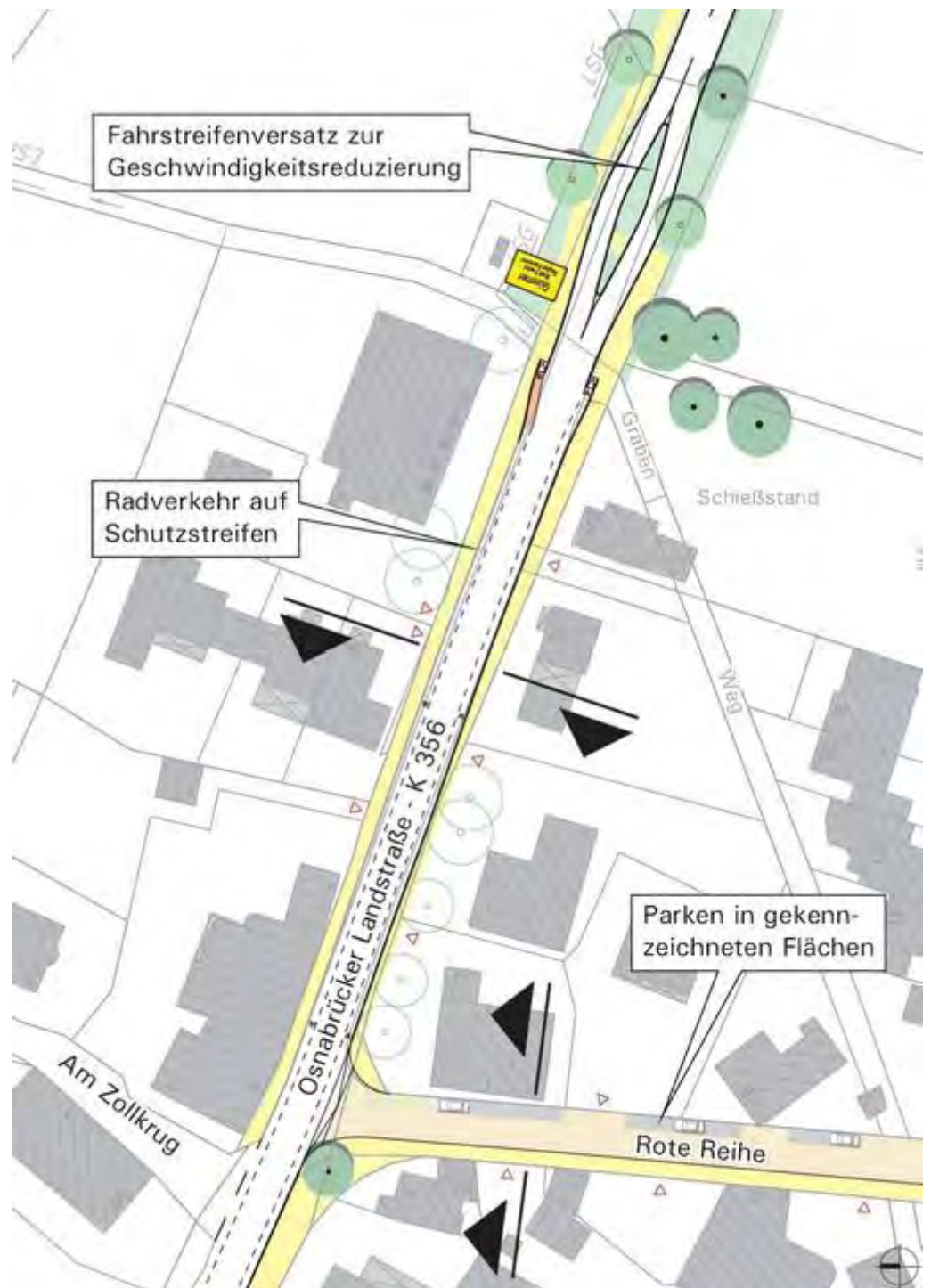


Abb. 24 Markierung von Schutzstreifen entlang der Osnabrücker Landstraße

Abb. 25 zeigt den Straßenraumquerschnitt der Osnabrücker Landstraße gemäß dem Umgestaltungsvorschlag mit Schutzstreifen für den Radverkehr.

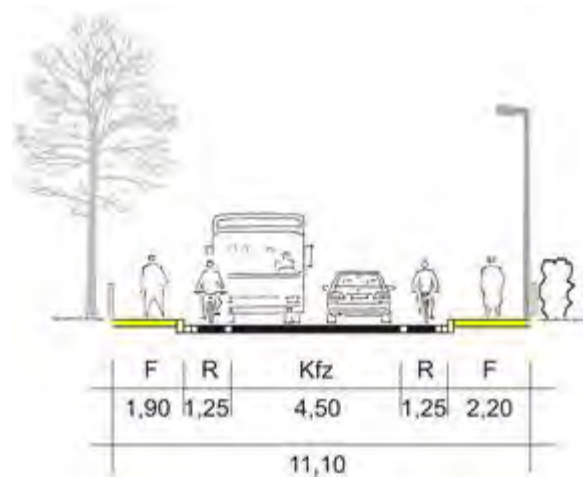


Abb. 25 Querschnitt Osnabrücker Landstraße gemäß Umgestaltungsvorschlag

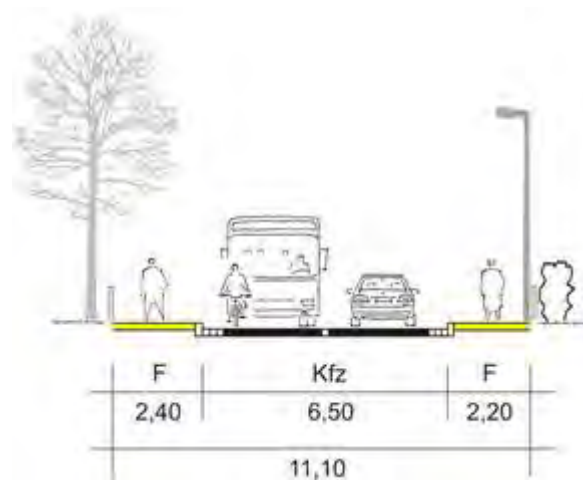


Abb. 26 Alternative Querschnittaufteilung der Osnabrücker Landstraße

Der Umgestaltungsvorschlag für die Rote Reihe beinhaltet einen auf 2,50 m verbreiterten westlichen Seitenraum. Die Fahrbahnbreite wird in diesem Zuge in ihrer Breite reduziert. Am östlichen Fahrbahnrand werden Längsparkstände in gekennzeichneten Flächen angeboten. Die Fahrbahnbreite weist im Bereich der Parkstände eine Breite von 4,50 m auf. Die Begegnung von zwei Pkw ist bei reduzierter Geschwindigkeit weiterhin möglich. Stellenweise sind Aufweitungen vorzusehen. Die gesamte Fahrbahnfläche der Roten Reihe wird aufgepflastert um den Wohnstraßen-Charakter herauszustellen (vgl. Abb. 24, Abb. 27).

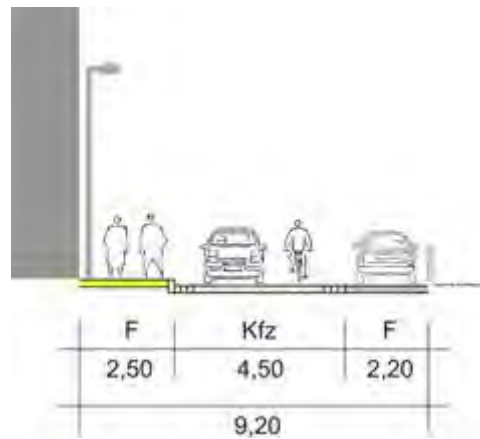


Abb. 27 Querschnitt Rote Reihe gemäß Umgestaltungsvorschlag

3.6 Harenberg

Für den Stadtteil Harenberg können folgende Ziele formuliert werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Straßenraumgestalt in der Harenberger Meile
- Verbesserung der Überquerbarkeit und der Schulwegsicherung
- Verbesserungen für den Radverkehr
- Verbesserung der Situation an den Ortseinfahrten

Die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind in Abb. 28 zusammengestellt:

- Gestaltung der Ortseinfahrten im Zuge der K 251 (Harenberger Meile) und der K 230 (Gehrdener Straße).
- Umgestaltung der Harenberger Meile.
- Umgestaltung des Knotenpunktes K B441/K 230.
- Tempo 50 für beide Fahrtrichtungen in der K 230 zwischen Harenberg und Harenberg-Siedlung.
- Beschilderung des vorhandenen Wirtschaftsweges als Radroute zwischen Harenberg-Siedlung und Seelze-Süd.

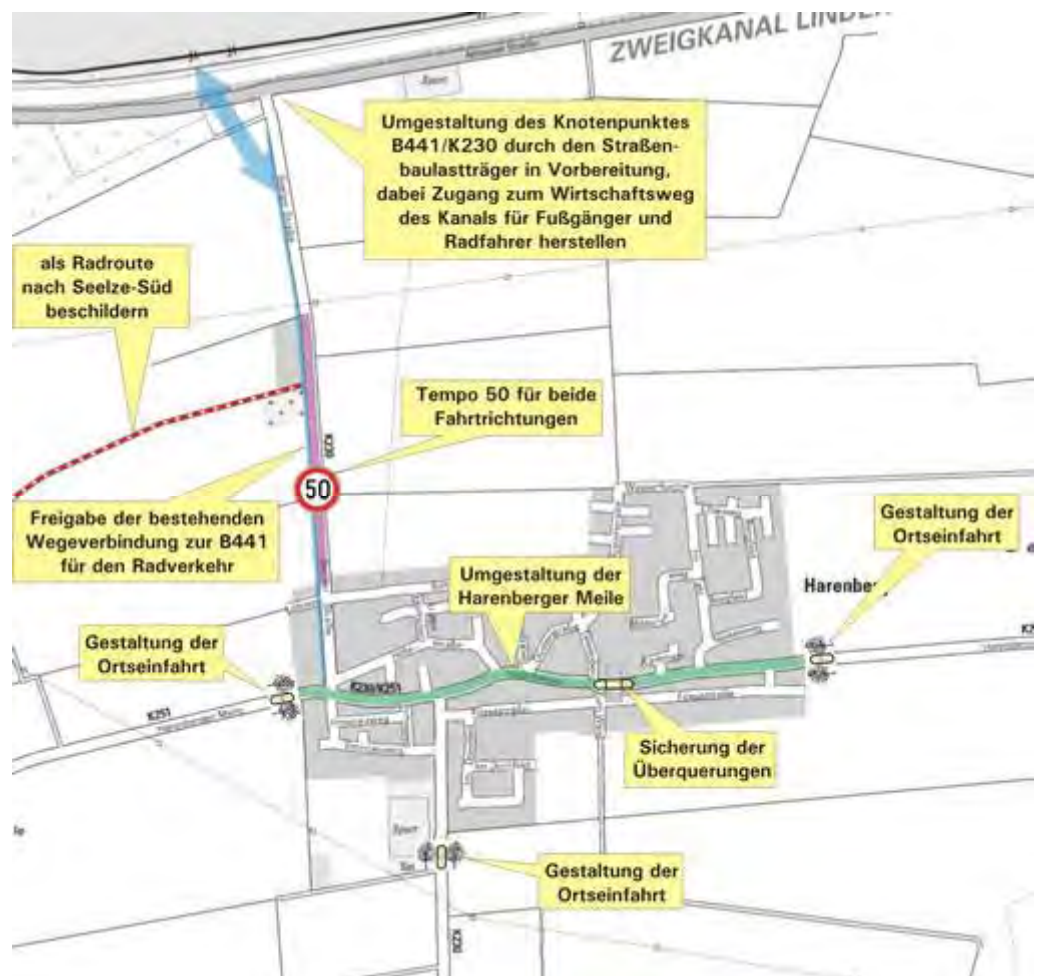


Abb. 28 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Harenberg

Die Straßenraumbreite der Harenberger Meile weist aktuell eine Breite von 7,50 m auf und steht damit in starkem Kontrast zu den teilweise sehr schmalen Seitenräumen. Diese Gestaltung führt, trotz der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, zu überhöhten Geschwindigkeiten innerhalb der Ortslage. Die Ortsmitte im Bereich der Kirche weist eine geringe Aufenthaltsqualität auf und wird im derzeitigen Zustand kaum wahrgenommen. Der Radverkehr wird im Zuge der Harenberger Meile auf der Fahrbahn geführt.



Die Ortsmitte Harenbergs im Bereich der Kirche (Blick Richtung Westen)



Die schmalen Gehwege bieten kaum Aufenthaltsqualität

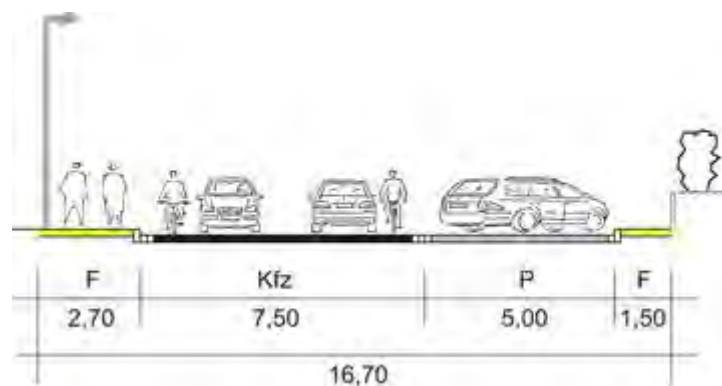


Abb. 29 Bestandsquerschnitt Harenberger Meile (östlich der Einmündung Düsterstraße)

Der Umgestaltungsvorschlag sieht vor, die bereits bestehende rote Pflasterung im Vorfeld der Kirche auf den Bereich der Harenberger Meile zwischen Höfstraße und der anliegenden Gaststätte *Harenberger Hof* auszuweiten, um den Ortskern erlebbarer zu gestalten (vg. Abb. 30). Die bestehenden Schrägparkstände im Bereich des Kindergartens bleiben erhalten und werden durch Baumpflanzungen gesäumt. Die Fahrbahnbreite wird im zentralen Bereich auf 6,50 m reduziert. Der Radverkehr wird auf Fahrbahnniveau geführt. Außerhalb des Kernbereiches wird vorgeschlagen, die Fahrbahnbreite von 7,50 m zu erhalten und Schutzstreifen für den Radverkehr zu markieren.

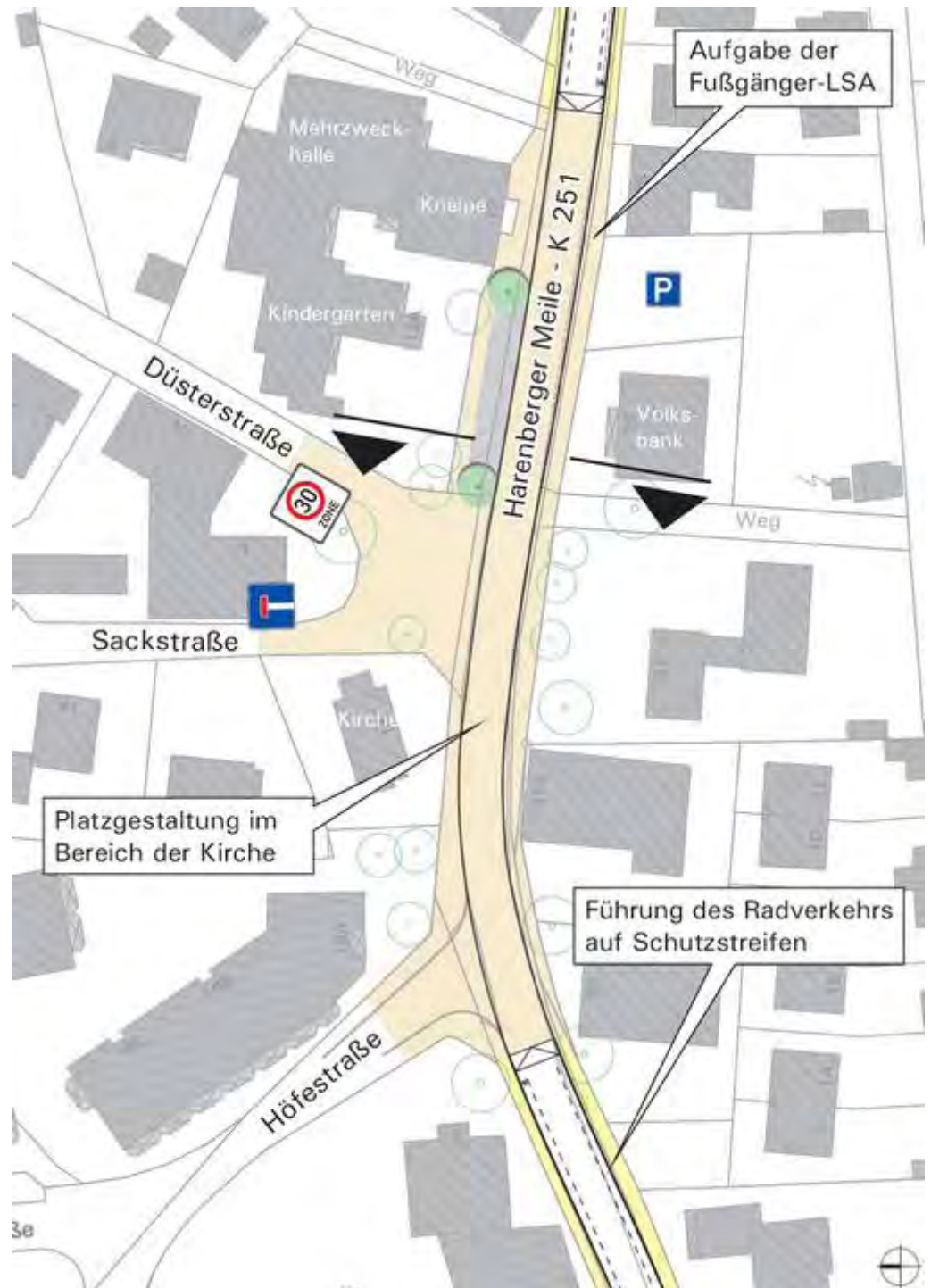


Abb. 30 Gestaltungsvorschlag für die Ortsmitte Harenbergs

Abb. 31 zeigt beispielhaft den Straßenraumquerschnitt der Harenberger Meile gemäß des Gestaltungsvorschlages östlich der Düsterstraße.

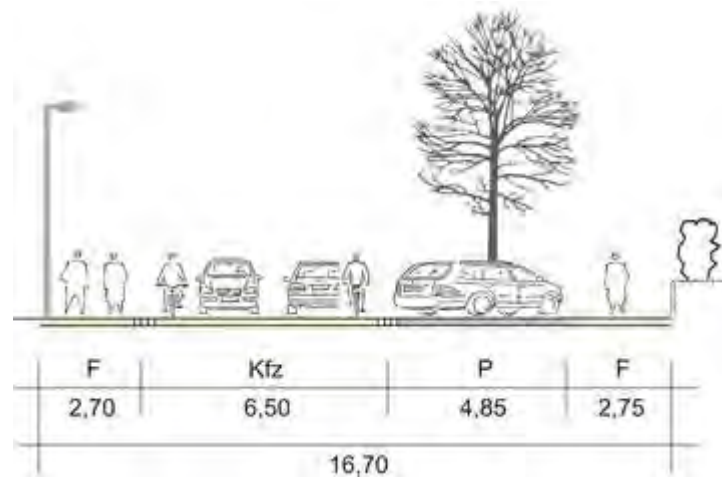


Abb. 31 Querschnitt der Harenberger Meile gemäß Umgestaltungsvorschlag

Die vorgeschlagene Umgestaltung des Knotenpunktes B 441/K 230 (Abzweig Harenberg) wird von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover noch im Jahr 2012 realisiert. Baubeginn soll im August 2012 sein. Nach gegenwärtigem Planungsstand ist die Einrichtung eines Linksabbiegestreifens (von Ahlem kommend nach Harenberg) sowie einer Lichtsignalsteuerung vorgesehen. Für den Radverkehr ist aber offenbar keine Anbindung an den Betriebsweg der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung entlang des Kanals vorgesehen.

3.7 Kirchwehren

Für den Stadtteil Kirchwehren können folgende Ziele formuliert werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt der L 390
- Verbesserung der Überquerbarkeit und der Schulwegsicherung
- Verbesserungen für den Radverkehr
- Verbesserung der Situation an den Ortseinfahrten

Wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Stadtteil Kirchwehren (vgl. Abb. 32):

- Gestaltung der nördlichen Ortseinfahrt der L 390 (Am Anger).
- Sicherung der Überquerungen im Bereich der Bushaltestelle und Aufwertung der Seitenräume.
- Einrichtung von Überquerungsstellen im Zuge der K 251.
- Beschilderung vorhandener (Wirtschafts-)Wege als Radrouten nach Döteberg bzw. Lathwehren und Almhorst.

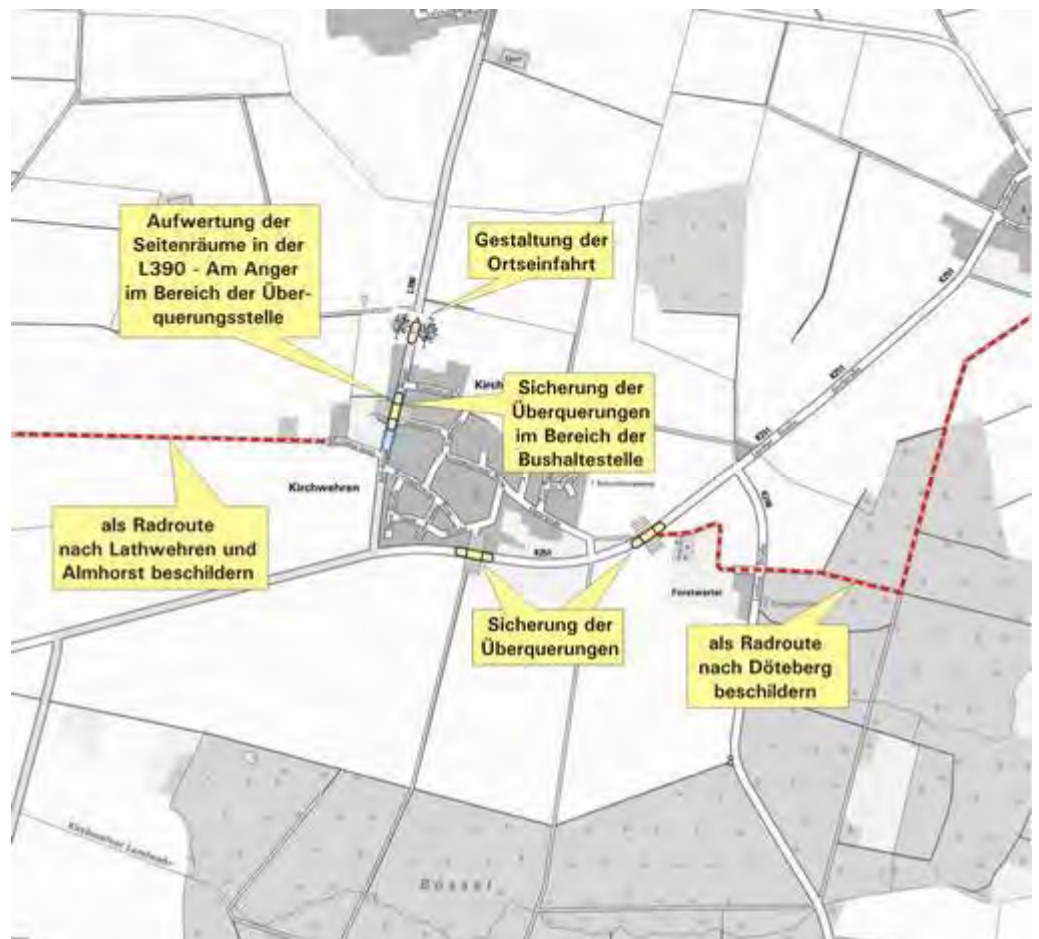


Abb. 32 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Kirchwehren

Die Straße Am Anger weist insgesamt einen sehr schmalen Straßenraumquerschnitt von weniger als 9,00 m auf. Neben der 6,00 m breiten Fahrbahn hat nur der westliche Seitenraum eine nutzbare Breite von 2,00 m. Am östlichen Fahrbahnrand existiert lediglich ein schmaler Seitenstreifen, der durch einen Hochbord von der Fahrbahn abgegrenzt wird (vgl. Abb. 33). Im Bereich der Linienbushaltestelle *Kirchwehren/Denkmal* besteht ein erhöhter Überquerungsbedarf vor allem durch Schulkinder, dem im heutigen Zustand nicht nachgekommen wird. Der Radverkehr wird Am Anger auf der Fahrbahn geführt.



Am Anger (Blick Richtung Norden)



Sehr schmaler Seitenraum am östlichen Fahrbahnrand

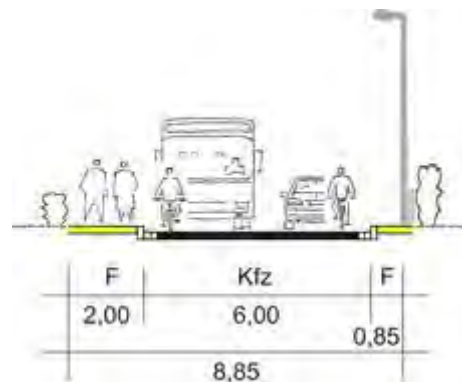


Abb. 33 Bestandsquerschnitt Am Anger

Der Umgestaltungsvorschlag (vgl. Abb. 34 und Abb. 35) sieht vor, die Linienbushaltestelle am westlich Fahrbahnrand 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 Lösung ist Grunderwerb an den anliegenden landwirtschaftlichen Flächen erforderlich.

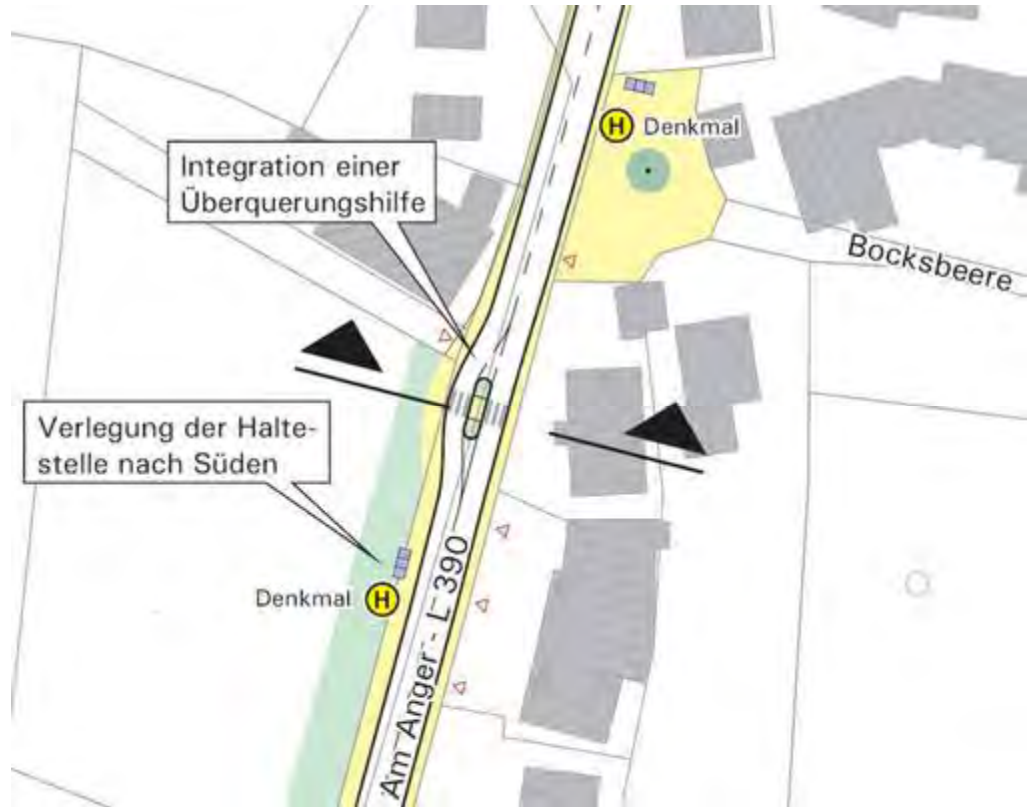


Abb. 34 Integration einer Überquerungshilfe im Bereich der Bushaltestellen *Denkmal*

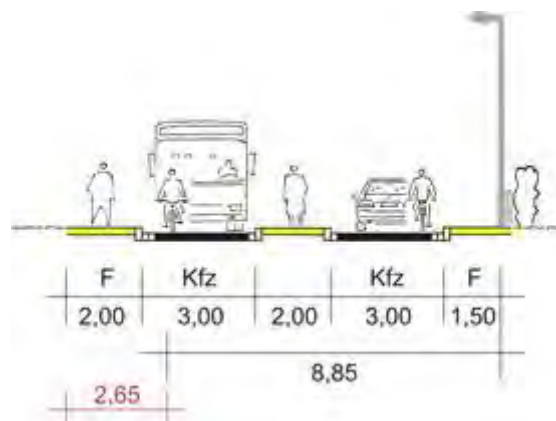


Abb. 35 Querschnitt gemäß Umgestaltungsvorschlag

3.8 Lathwehren

Für den Stadtteil Lathwehren können folgende Ziele formuliert werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Straßenraumgestalt in der südlichen Stemmer Straße (K 246)
- Verbesserungen für den Radverkehr
- Einrichtung von Wegeverbindungen zu den Nachbarorten

Die Maßnahmen für den Stadtteil Lathwehren sind in Abb. 36 dokumentiert:

- Gestaltung der südlichen Ortseinfahrt.
- Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Stemmer Straße der K 246.
- Einrichtung von zwei Überquerungsstellen im Zuge der K 251 in Höhe Stemmer Straße sowie Mosenweg.
- Einrichtung eines Geh- und Radverbindung im Zuge der K 246 nach Stemmen.
- Beschilderung vorhandener (Wirtschafts-)Wege als Radrouten nach Kirchwehren und Almhorst.

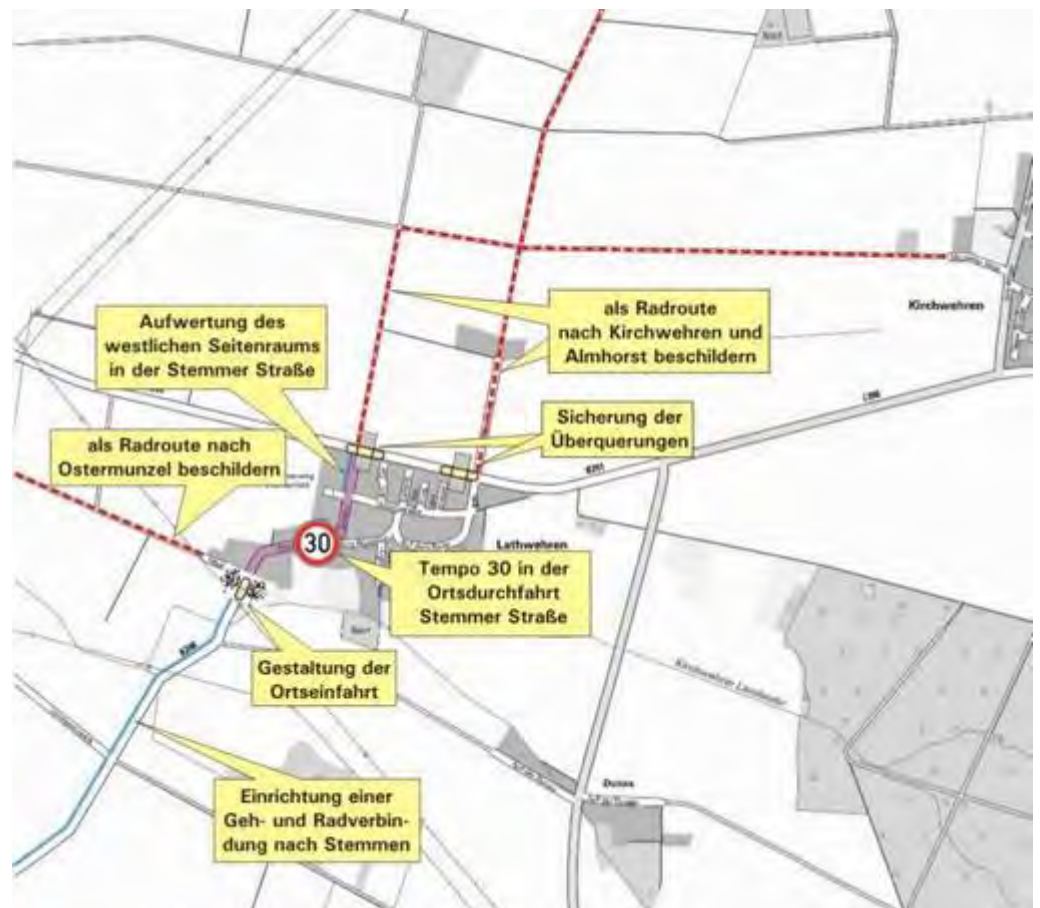


Abb. 36 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Lathwehren

3.9 Letter

Für den Stadtteil Letter können folgende Ziele formuliert werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Überquerbarkeit
- Verbesserungen für den Radverkehr
- Verbesserung der Wegeverbindungen nach Letter-Süd und zum Gewerbegebiet Letterholz

Die daraus abgeleiteten Maßnahmen für den Stadtteil Letter sind in Abb. 37 dargestellt:

- Umgestaltung der Klöcknerstraße (L 395) im nördlichen Abschnitt, dabei Verbreiterung des Seitenraumes als Geh- und Radweg zur B 441 sowie Tieferlegung der Fahrbahn im Bereich der Eisenbahnbrücken zur Vergrößerung der Durchfahrthöhe.
- Einrichtung eines Geh- und Radweges im Zuge der B 441 von der Klöcknerstraße (L 395) zum Gewerbegebiet Letterholz.
- Beschilderung eines Nachtfahrverbots für Lkw in der Lange-Feld-Straße (K 356).

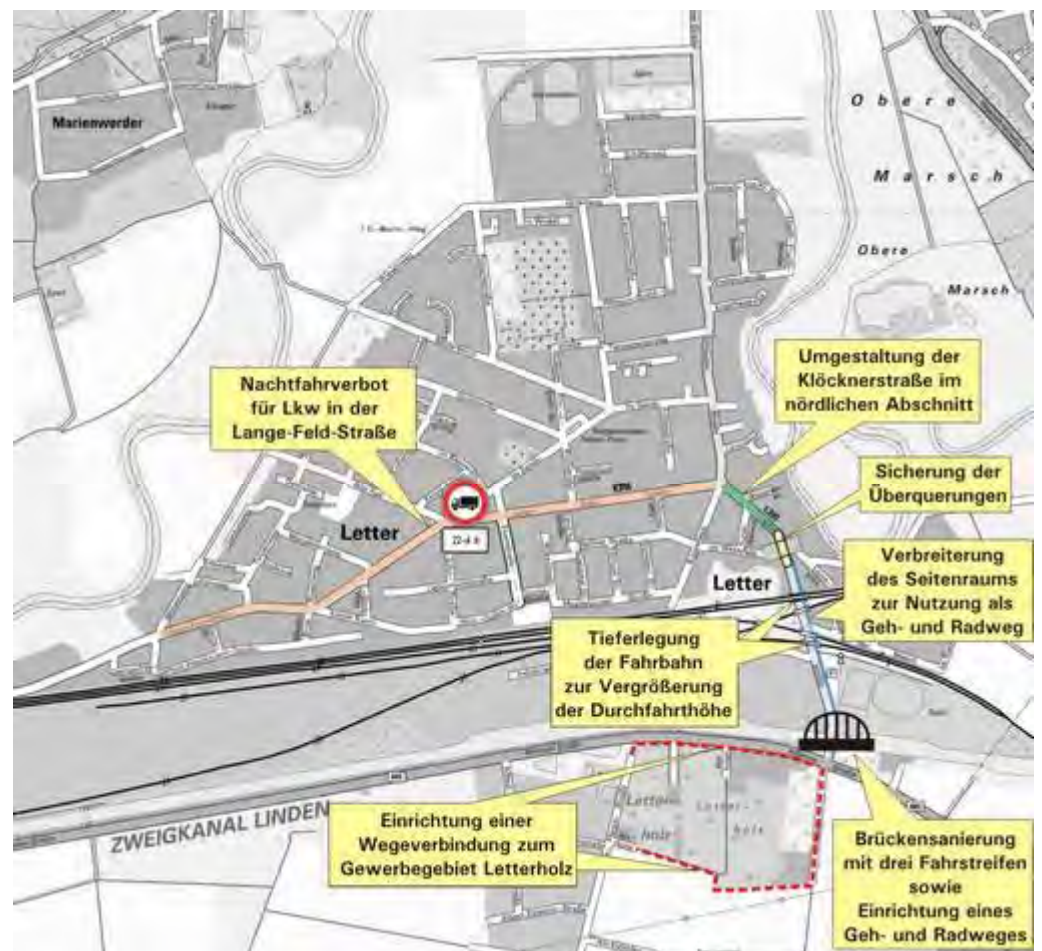


Abb. 37 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Letter

3.10 Lohnde

Für den Stadtteil Lohnde können folgende Ziele formuliert werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt der K 356
- Verbesserung der Überquerbarkeit
- Verbesserungen für den Radverkehr
- Verbesserung der Straßenraumgestalt in der Calenberger Straße

Wichtige Maßnahmen für den Stadtteil Lohnde zeigt Abb. 38:

- Aufwertung der Seitenräume in der Calenberger Straße (K 356) und in der Krumpen Masch (K 356), Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr.
- Einrichtung von Überquerungsstellen in Höhe Hafenstraße und Mecht-hildstraße.
- Anordnung von Tempo 30 in der Calenberger Straße im Zentrum von Lohnde.
- Einrichtung eines Geh-/Radweges in der Calenberger Straße zwischen neuem Nahversorger und Hafenstraße.

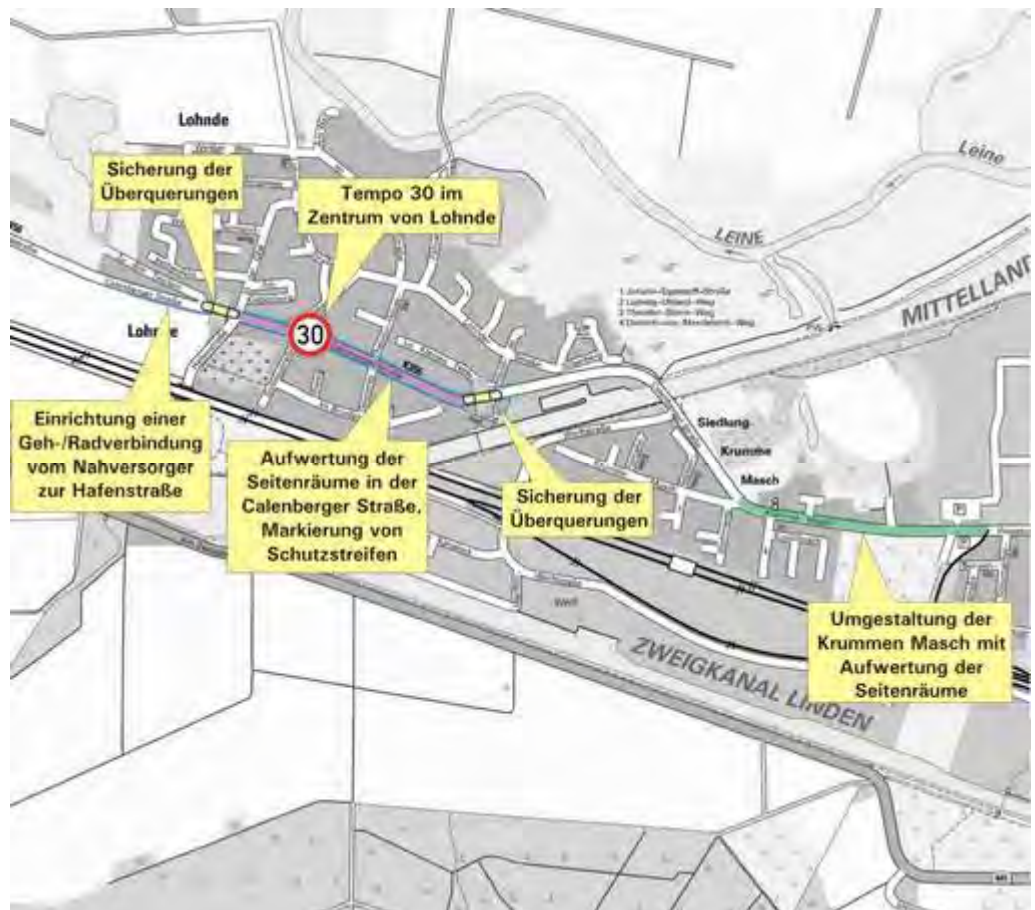


Abb. 38 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Lohnde

Der Straßenraumquerschnitt der Wunstorfer Straße weist heute nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Im Übergangsbereich zwischen den Stadtteilen Lohnde und Seelze befindet sich lediglich am nördlichen Fahrbahnrand ein ausgebauter Seitenraum, der für den Radverkehr freigegeben ist (vgl. Abb. 39). Im südlichen Seitenraum sind Senkrechtparkstände auf einer Schotterfläche angeordnet, die durch großzügige Rasenflächen unterbrochen wird. Dadurch werden relativ große Flächen für verhältnismäßig wenige Stellplätze verwendet. Die Schotterfläche wird im straßenzugewandten Bereich auch als Gehweg genutzt.



Übergangsbereich zwischen den Stadtteilen Seelze und Lohnde



Unattraktive Gestaltung im südlichen Seitenraum

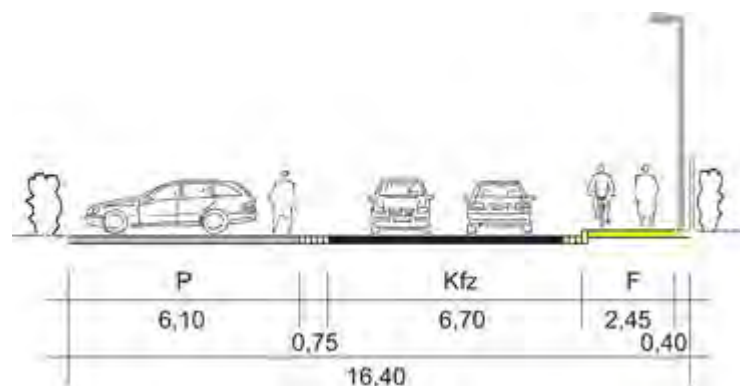


Abb. 39 Bestandsquerschnitt Wunstorfer Straße

Es wird vorgeschlagen, die Senkrechtparkstände durch Längsparkstände zu ersetzen. Durch Aufgabe der großzügigen Rasenflächen kann eine höhere Anzahl an Stellplätzen geschaffen werden. Diese werden durch Baumpflanzungen gegliedert. Weiterhin entsteht ausreichend Raum, um auch im südlichen Seitenraum einen Gehweg anzulegen. Die Fahrbahn wird von 6,70 m auf 7,75 m verbreitert und es werden Schutzstreifen für den Radverkehr markiert (vgl. Abb. 40 und Abb. 41). Diese weisen aufgrund der angrenzenden Längsparkstände am südlichen Fahrbahnrand eine größere Breite als am nördlichen Fahrbahnrand auf.

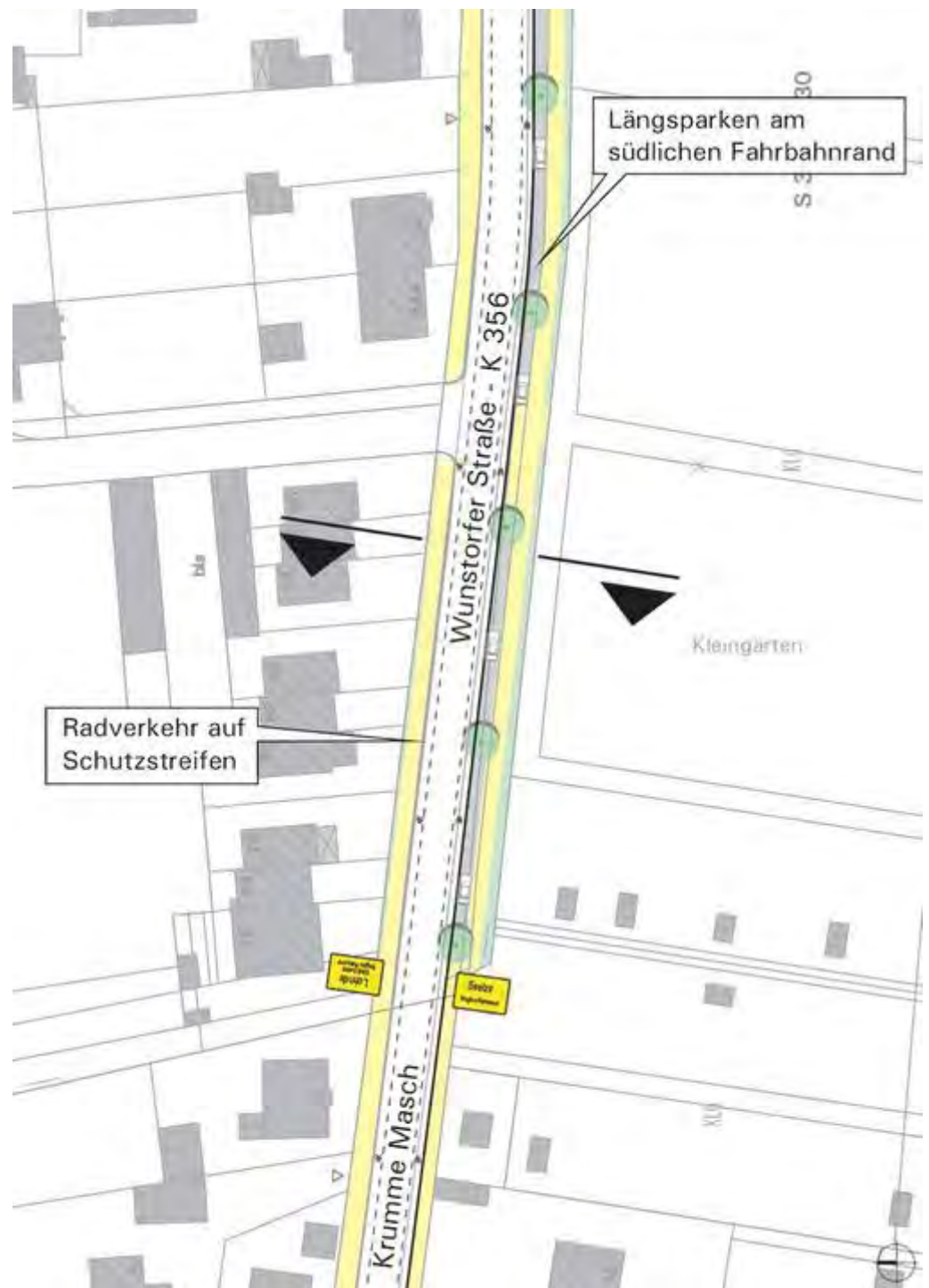


Abb. 40 Markierung von Schutzstreifen entlang der Wunstorfer Straße/Krumme Masch (K 356)

Abb. 41 zeigt beispielhaft den Straßenraumquerschnitt der Wunstorfer Straße (K 356) gemäß des Gestaltungsvorschlages im Bereich östlich der Ortstafel Lohnde.

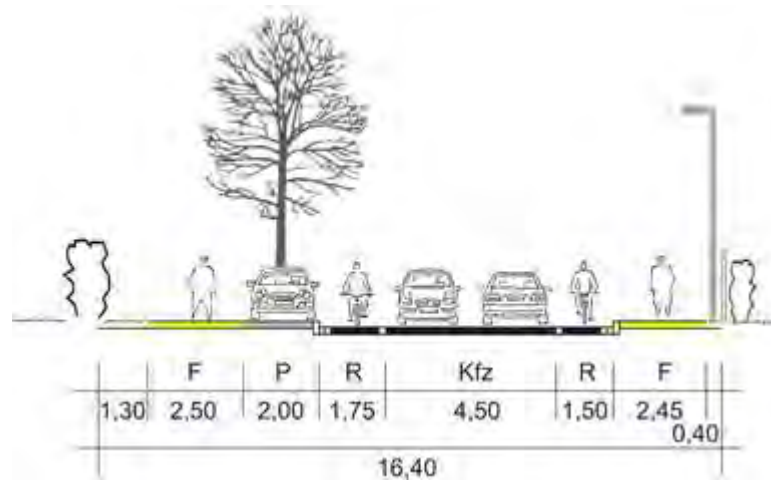


Abb. 41 Querschnitt gemäß Umgestaltungsvorschlag

3.11 Seelze

Für den Stadtteil Seelze können folgende Ziele formuliert werden:

- Verbesserung der Straßenraumgestalt in der Wunstorfer Straße
- Verbesserungen an den Knotenpunkten der B 441
- Verbesserung der Überquerbarkeit in der Hannoverschen Straße (K 356)
- Verbesserungen der Situation für den Fußgänger- und Radverkehr
- Verbesserung der Wegeanbindungen der südlichen Stadtteile

Wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Stadtteil Seelze sind in Abb. 42 dargestellt:

- Aufwertung der Seitenräume in der Wunstorfer Straße und der Hannoverschen Straße, Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr.
- Verkehrsregelung im zentralen Bereich der Hannoverschen Straße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) zunächst als Verkehrsversuch.
- Veränderte Straßenführung der L 390 mit direkter Führung auf den Knotenpunkt B 441/Göxer Landstraße.
- Einrichtung eines Geh- und Radweges im Zuge der Göxer Landstraße und Weiterführung nach Seelze-Süd.



Abb. 42 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Seelze

Östlich der Einmündung Beethovenstraße ist entlang der Hannoverschen Straße vorwiegend Geschosswohnungsbau angesiedelt. Während am südlichen Fahrbahnrand Parkbuchten angeordnet sind, ist am nördlichen Fahrbahnrand das Parken halbseitig auf dem Gehweg vorgesehen. Der Radverkehr wird im Bereich zwischen Beethovenstraße und Goltermannstraße auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt (vgl. Abb. 43). Westlich der Goltermannstraße sind die Seitenräume für den Radverkehr freigegeben.



Hannoversche Straße östlich der Beethovenstraße (Blick Richtung Osten)



Halbseitiges Parken auf dem Gehweg schränkt die Fläche für Fußgänger und Radfahrer ein

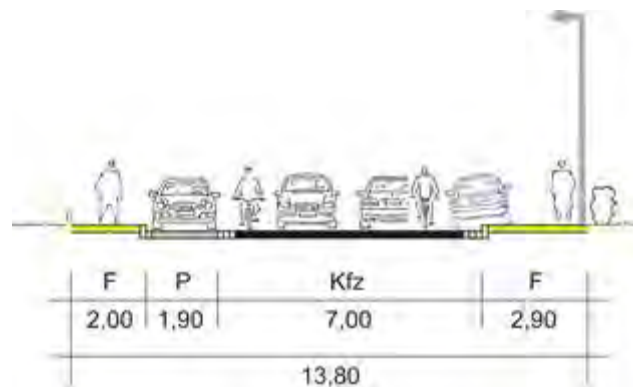


Abb. 43 Bestandsquerschnitt Hannoversche Straße, östlich Beethovenstraße

Der Umgestaltungsvorschlag sieht vor, das halbseitige Längsparken am nördlichen Fahrbahnrand aufzugeben. Die Längsparkstände am südlichen Fahrbahnrand bleiben erhalten, werden in den Seitenraum integriert und durch Baumpflanzungen gegliedert. Die Fahrbahn wird auf 7,25 m verbreitert, wodurch die Möglichkeit geschaffen wird, Schutzstreifen für den Radverkehr anzuordnen. Diese weisen aufgrund der angrenzenden Längsparkstände am südlichen Fahrbahnrand eine größere Breite als am nördlichen Fahrbahnrand auf (vgl. Abb. 44).

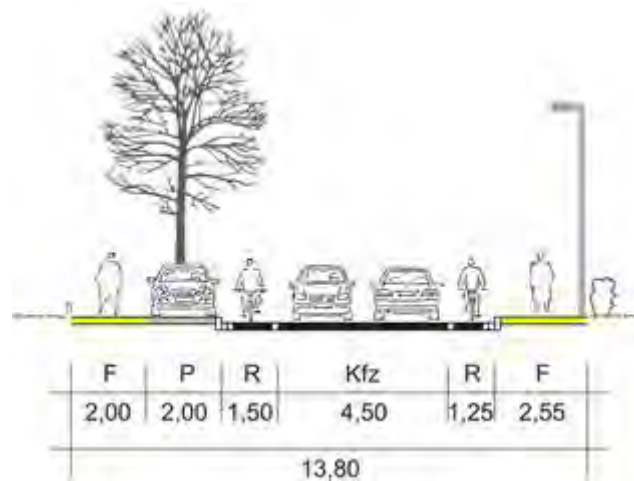


Abb. 44 Querschnittsvorschlag: Markierung von Schutzstreifen

Im östlichen Bereich der Hannoverschen Straße besteht nur am nördlichen Fahrbahnrand ein ausgebauter Seitenraum, der für den Radverkehr in beide Richtungen frei gegeben ist. Der Seitenraum weist eine Breite von nur 2,20 m auf (vgl. Abb. 45), wodurch es häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt. Der Gehweg im südlichen Seitenraum endet auf Höhe der Linienbushaltestelle *Bredenbeeke*. Westlich der Tankstelle sind am nördlichen Fahrbahnrand etwa sechs Längsstellplätze vorhanden. Die verbleibende Fahrbahnbreite reduziert sich damit in diesem Bereich auf weniger als 5,50 m, was im Begegnungsfall Pkw/Lkw bei der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h schnell zu Konflikten führen kann. Der Begegnungsfall Lkw/Lkw ist auf diesem Abschnitt nicht möglich. Die Fahrbahn weist in diesem Bereich eine schlechte Qualität auf.



Hannoversche Straße im Bereich des Fachmarktzentrums, Blick Richtung Westen



Die schmalen Gehwege sind für den Radverkehr freigegeben

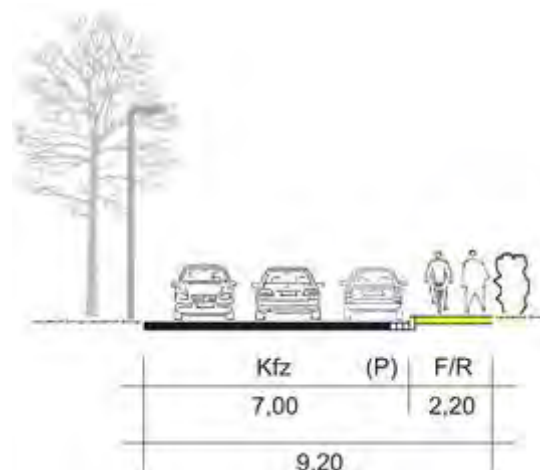


Abb. 45 Bestandsquerschnitt Hannoversche Straße (Ost)

Zur Verbesserung der Situation wird vorgeschlagen, die Parkstände am nördlichen Fahrbahnrand aufzugeben. Dadurch werden die Sichtverhältnisse in diesem Bereich verbessert und das Konfliktpotenzial gesenkt. Die 7,00 m breite Fahrbahn lässt die Markierung von Schutzstreifen zu und knüpft damit an den Gestaltungsvorschlag für den westlichen Bereich der Hannoverschen Straße an (vgl. Abb. 46). Östlich der Tankstelle wird der nach Osten fahrende Radverkehr auf den Seitenraum, der in Richtung Westen fahrende Radverkehr im Schutz des vorgezogenen Seitenraumes auf die Fahrbahn geführt. In die bestehende Mittelinsel auf Höhe des *AL-D/Marktes* wird eine Überquerungshilfe integriert, um den im südlichen Seitenraum befindlichen Radverkehr sicher auf den gemeinsamen Geh- und Radweg im nördlichen Seitenraum zu leiten.

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen sollten in der Fortschreibung des Bedarfsplans Radverkehr der Region Hannover aufgegriffen werden. Allerdings beziehen sich die in dem Verfahren festgelegten Dringlichkeiten bisher ausnahmslos auf das Schließen von Netzlücken. Die Hannoversche Straße (K 356) ist mit dem Abschnitt Beethovenstraße bis Goltermannstraße in die höchste Dringlichkeitsstufe eingeordnet worden. Diese Dringlichkeit trifft zu, ist letztendlich aber doch unzureichend, da auch der nach Osten anschließende Abschnitt der K 356 (Goltermannstraße bis Tankstelle/Fachmarktzentrum, etwa 500 m Länge) in Bezug auf das Angebot an Radverkehrsanlagen vergleichbare Defizite aufweist. Hier muss darauf gedrungen werden, den gesamten Abschnitt Beethovenstraße bis Tankstelle/Fachmarktzentrum in die Dringlichkeitsreihung einzubeziehen.

Die Busbucht der Linienbushaltestelle *Bredenbeeke* am nördlichen Fahrbahnrand (stadteinwärts) wird entsprechend dem südlichen Fahrbahnrand zurückgebaut, um ein einheitliches Bild zu schaffen. Zwischen den beiden Haltestellen wird ein Fußgängerüberweg angeordnet, um den Fußgängerverkehr am Ende des Gehweges im südlichen Seitenraum sicher über die Straße zu führen. Die Schutzstreifen für den Radverkehr werden im Bereich der Bushaltestellen ausgesetzt (vgl. Abb. 47).

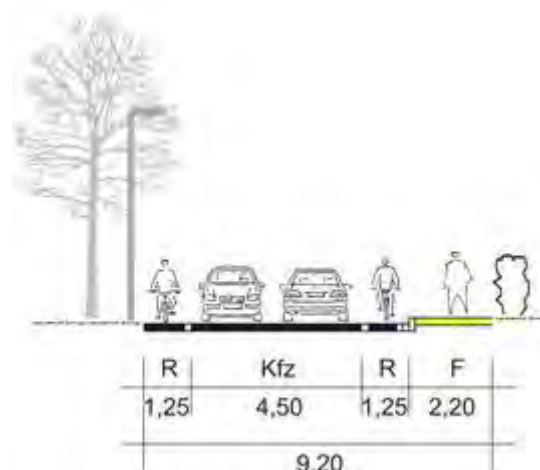


Abb. 46 Querschnitt gemäß Umgestaltungsvorschlag

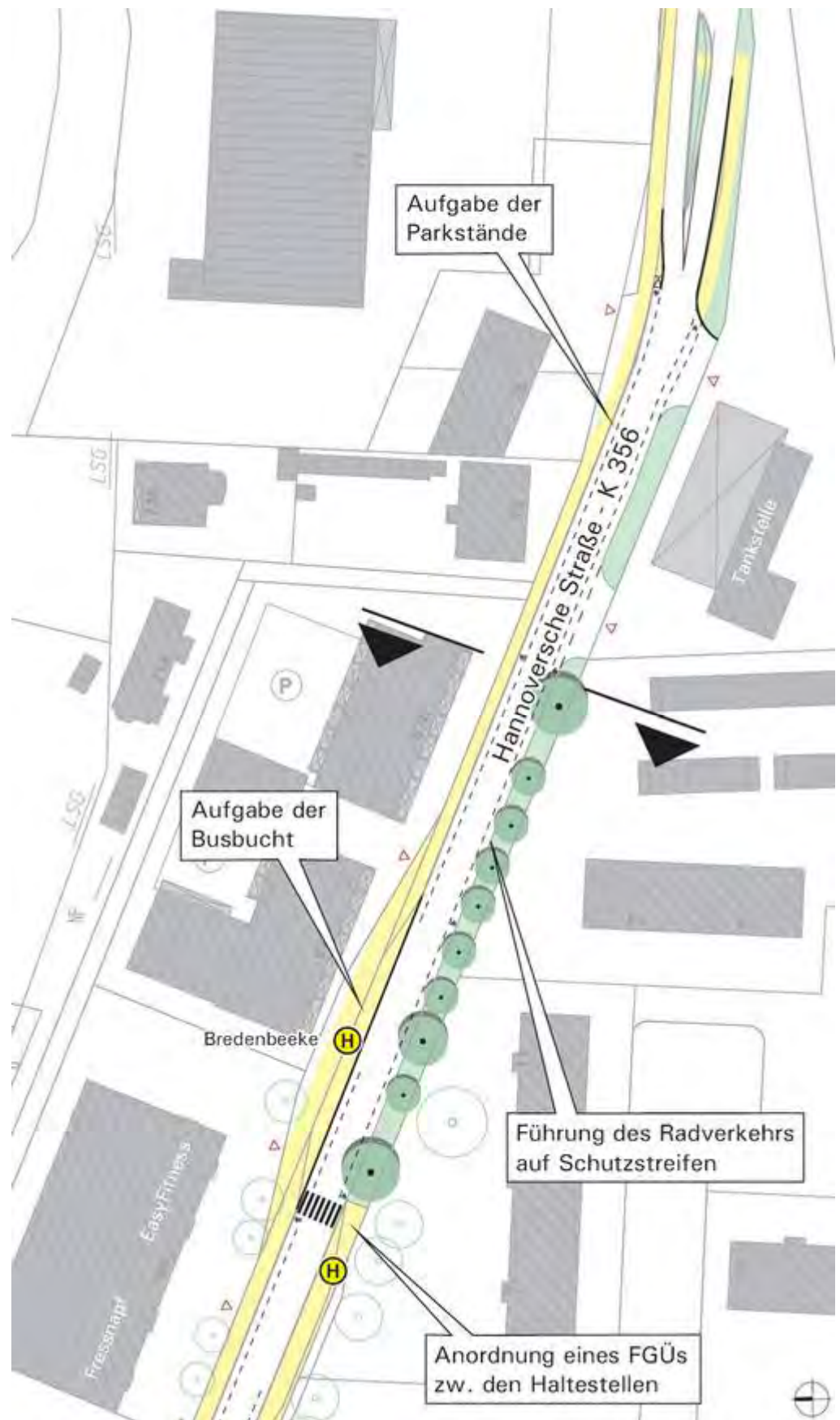


Abb. 47 Markierung von Schutzstreifen im Zuge der Hannoverschen Straße

3.12 Velber

Für den Stadtteil Velber können folgende Ziele formuliert werden:

- Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt
- Verbesserung der Situation für den Fußgänger- und Radverkehr
- Verbesserung der Straßenraumgestalt in Hasselfeldstraße und Stadtweg
- Verbesserung der Situation in der nördlichen Ortseinfahrt

Wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Stadtteil Velber zeigt Abb. 48:

- Gestaltung der nördlichen Ortseinfahrt der Hasselfeldstraße.
- Umgestaltung der Hasselfeldstraße und des Stadtweges durch Aufwertung der Seitenräume.
- Anordnung von Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt zwischen Im Brande und Bornstraße.
- Einrichtung eines Geh- und Radweges im Zuge der K 251 zwischen Petit-Couronne-Straße und der Fußgängerlichtsignalanlage.

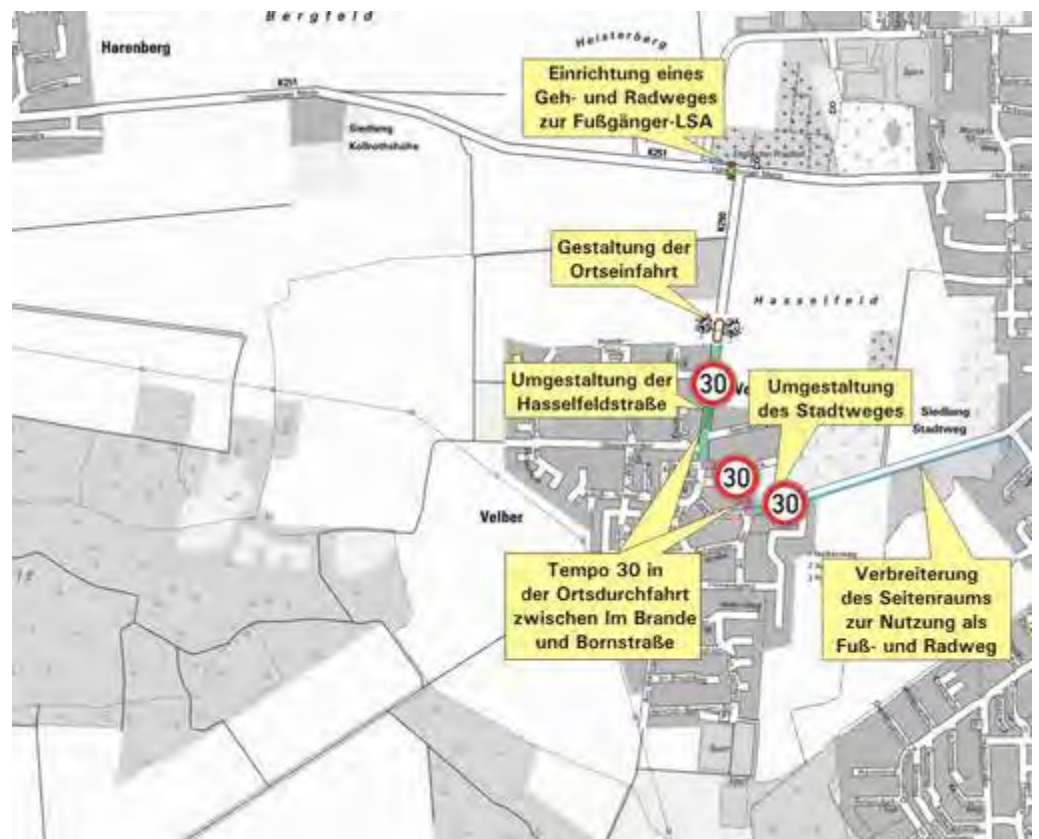


Abb. 48 Maßnahmenkonzept für den Stadtteil Velber

Bei Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich der nördlichen Ortseinfahrt ist die mögliche Ausweisung neuer Wohnbauflächen zu berücksichtigen. Ggf. muss daher die Ortseinfahrt nach Norden verschoben werden.

Die nördliche Ortseinfahrt von Velber stellt sich heute gänzlich ungestaltet dar. Über die gradlinige Hasselfeldstraße fährt der Verkehr ungebremst in den Ort ein. Nördlich der Einmündung Im Brande existiert nur auf der östlichen Seite der Ortsdurchfahrt ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Südlich davon bestehen Gehwege auf beiden Seiten der Fahrbahn, der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Am östlichen Fahrbahnrand sind nördlich der Einmündung Steinkamp Längsparkstände in Parkbuchten angeordnet, die weiter nördlich als schmale Busbucht genutzt werden. Der angrenzende Gehweg weist eine Breite von nur 1,40 m auf und erlaubt kaum das Begegnen von zwei Fußgängern. Am westlichen Fahrbahnrand ist das Parken am Fahrbahnrand vorgesehen (vgl. Abb. 49). Dadurch reduziert sich die verbleibende Fahrbahnbreite auf weniger als 5,00 m.



Nördliche Ortseingangssituation in Velber (Blick Richtung Süden)



Umfunktionierung des 2,00 m breiten Parkstreifens zur Busbucht

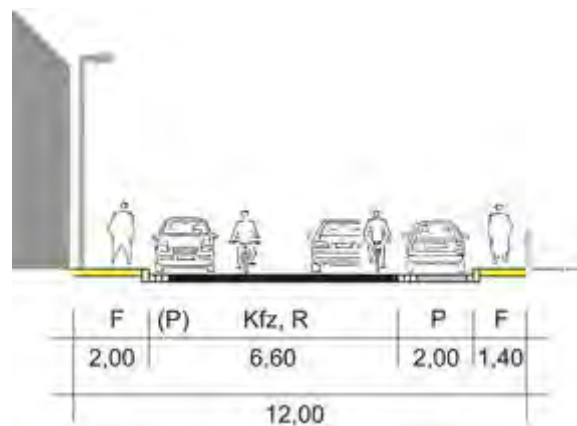


Abb. 49 Bestandsquerschnitt Hasselfeldstraße

Um eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im Ortseingangsbereich zu erreichen wird die Integration einer Mittelinsel vorgesehen, die sowohl ortsein- als auch ortsauswärts einen Fahrstreifenversatz von etwa 1,75 m bedingt. Durch die Anordnung eines Baumtors wird die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehr zusätzlich erhöht. Nördlich der Einmündung Im Brande wird zusätzlich eine Überquerungshilfe angeordnet, um den aus Norden kommenden Fußgänger- und Radverkehr sicher über die Fahrbahn zu führen. Südlich der Einmündung Im Brande wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden sollte.

Die Busbuchten der Linienbushaltestelle *Hasselfeldstraße* werden zurückgebaut, es ist ein Halten der Busse am Fahrbahnrand vorgesehen. Die Parkbuchten am östlich Fahrbahnrand werden aufgegeben, um einen breiteren Seitenraum zu schaffen. Das Parken entlang des westlichen Fahrbahnrandes wird ebenfalls aufgegeben. Stattdessen werden Längsparkstände in den westlichen Seitenraum integriert und durch Baumpflanzungen gegliedert (vgl. dazu Abb. 50 und Abb. 51).

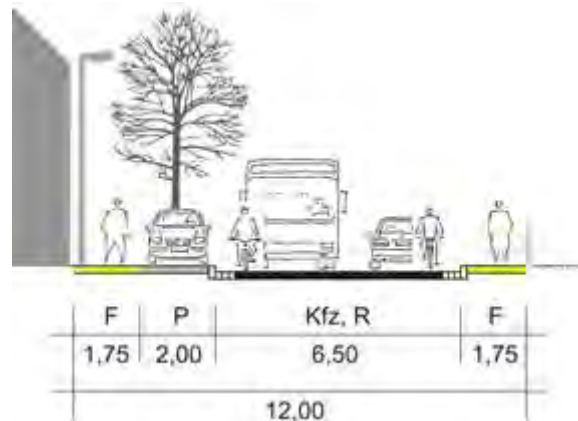


Abb. 50 Querschnitt gemäß Umgestaltungsvorschlag



Abb. 51 Umgestaltungsvorschlag für die Hasselfeldstraße zwischen nördlichem Ortseingang und Steinkamp

3.13 Kostenermittlung

Um den aufzuwendenden Investitionsbedarf für die Umsetzung der Stadtteilkonzepte abschätzen zu können, wurden für die einzelnen Maßnahmen zunächst grobe Vorplanungen erstellt, um daraus zumindest die Größen der umzugestaltenden Flächen zu bestimmen und diese dann mit Kostenansätzen zu belegen. Darüber hinaus wurde für verschiedene Einzelmaßnahmen ein „Baustein-Kostenansatz“ anhand vorliegender Erfahrungswerte aufgestellt (vgl. Abb. 52). Die darin angegebenen Kostensätze wurden dann ohne Vorplanung jeweils als Pauschale angesetzt.

	Fahrstreifenversatz mit Baumtor	30.000 €	Einsatz am Ortseingang zur Geschwindigkeitsreduzierung, keine Überquerungsmöglichkeit
	Mittelinsel mit Fußgängerüberweg	35.000 €	Verbesserung der Überquerbarkeit, Tiefe der Aufstellfläche 2,50 m, Fahrbahnverschwenk erforderlich
	Fußgängerüberweg	7.500 €	inkl. Absenkung des Bordes und Beleuchtung
	Fußgänger-LSA	30.000 €	Bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage
	Minikreisverkehr (d = 17 m)	165.000 €	Beispiel Almhorst (entspricht Umbaukosten von ca. 140 €/m ²)

Abb. 52 Kostenansätze für Einzelmaßnahmen (incl. 19 % MwSt.)

Im Folgenden werden die in den jeweiligen Stadtteilkonzepten vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation noch einmal tabellarisch zusammengefasst und die zugehörigen Kosten - soweit wie derzeit möglich - abgeschätzt (vgl. Tab. 3). Bei der Maßnahme „Überquerungssicherung“ wurde das Kostenspektrum von Fußgängerüberweg, Fußgänger-LSA und Mittelinsel mit Fußgängerüberweg abgebildet, sofern nicht – wie beispielsweise in Dedensen – eine Vorzugsmaßnahme benannt werden konnte. Die Maßnahmen im Zusammenhang mit der B 441 sowie die Kosten der Brückensanierungen sind in dieser tabellarischen Übersicht nicht enthalten.

Stadtteil Almhorst	Kosten [EUR]
Gestaltung der nördlichen Ortseinfahrt	30.000
Überquerungssicherung Hopfenbruch	7.500 - 35.000
Gestaltung der südlichen Ortseinfahrt (Minikreisverkehr)	165.000
Einrichtung eines Gehweges nördlich Harmskamp	25.000
Radroutenbeschilderung Döteberg	1.500
Radroutenbeschilderung Kirchwehren/Lathwehren	5.000
Stadtteil Dedensen	Kosten [EUR]
Überquerungssicherung im Zuge Luther Str. (K 253) - 2x	70.000
Einrichtung eines Gehweges im östlichen Seitenraum Altes Dorf	135.000
Einrichtung einer Geh-/Radverbindung nach Ostermunzel	660.000
Stadtteil Döteberg	Kosten [EUR]
Einrichtung eines Geh-/Radweges im Zuge der K. 252 nach Seelze-Süd	220.000
Gestaltung der nördlichen Ortseinfahrt	30.000
Umgestaltung Kirchbuschweg (K 252)	100.000
Aufwertung der Seitenräume in der Dorfstraße (K. 251)	130.000
Radroutenbeschilderung Kirchwehren	6.500
Radroutenbeschilderung Almhorst	vgl. Almhorst
Stadtteil Gümmer	Kosten [EUR]
Gestaltung der westlichen Ortseinfahrt	30.000
Überquerungssicherung im Zuge Osnabrücker Landstr. (2x)	15.000 - 70.000
Aufwertung der Seitenräume in der Osnabrücker Landstr. (K 356)	420.000
Umgestaltung Rote Reihe	525.000
Gestaltung der östlichen Ortseinfahrt	30.000
Stadtteil Harenberg	Kosten [EUR]
Gestaltung der westlichen Ortseinfahrt	30.000
Umgestaltung der Harenberger Meile	830.000
Gestaltung der östlichen Ortseinfahrt	30.000
Gestaltung der südlichen Ortseinfahrt	30.000
Überquerungssicherung Harenberger Meile - Tewenberg	7.500 - 35.000
Stadtteil Kirchwehren	Kosten [EUR]
Gestaltung der nördlichen Ortseinfahrt	30.000
Überquerungssicherung Am Anger (L 390)	7.500 - 35.000
Aufwertung der Seitenräume Am Anger	80.000
Überquerungssicherung im Zuge der K 251 (2x)	70.000
Radroutenbeschilderung Almhorst	vgl. Almhorst
Radroutenbeschilderung Döteberg	vgl. Döteberg
Radroutenbeschilderung Lathwehren	1.500
Stadtteil Lathwehren	Kosten [EUR]
Überquerungssicherung im Zuge der K 251 - 2x	70.000
Aufwertung des westl. Seitenraums in der Stemmer Straße	40.000
Beschilderung von Tempo 30 in der Stemmer Straße	1.500
Gestaltung der südlichen Ortseinfahrt	30.000
Einrichtung einer Geh-/Radverbindung nach Stemmen	400.000
Radroutenbeschilderung Kirchwehren/Almhorst	vgl. Kirchwehren

Stadtteil Letter	Kosten [EUR]
Überquerungssicherung in der Klöcknerstraße (L 395) - Uferstraße	7.500 - 35.000
Umgestaltung der Klöcknerstraße im nördl. Abschnitt	50.000
Verbreiterung des Seitenraumes in der Klöcknerstraße	585.000
Einrichtung einer Geh-/Radverbindung zum GE Letterholz	290.000
Beschilderung Nachtfahrverbot für Lkw in der Lange-Feld-Straße	1.000
Stadtteil Lohnde	Kosten [EUR]
Überquerungssicherung in der Calenberger Straße (K 356) - 2x	15.000 - 70.000
Einrichtung einer Geh-/Radverbindung Nahversorger bis Hafenstraße	75.000
Aufwertung der Seitenräume in der Calenberger Str. (K 356)	265.000
Beschilderung von Tempo 30 im Zentrum von Lohnde	1.500
Umgestaltung der Krumpfen Masch	120.000
Stadtteil Seelze	Kosten [EUR]
Gestaltung der Ortseinfahrt Garbsener Landstraße (L 390)	30.000
Umgestaltung Wunstorfer Straße	765.000
Verkehrsversuch Hannoversche Straße zentraler Bereich	60.000
Umgestaltung Hannoversche Straße - östl. Abschnitt	450.000
Veränderung der Straßenführung im Zuge der L 390 (Ziel: vierarmiger Knoten)	1.035.000
Einrichtung eines Geh-/Radweges in der Göxer Landstraße (L 390)	180.000
Einrichtung einer Wegeverbindung zwischen der L 390 nach Seelze-Süd	110.000
Einbeziehung von Südstraße und Fichtestraße in Tempo-30-Zone	3.000
Gestaltung der Ortseinfahrt Kirchbuschweg (K 252) in Seelze-Süd	30.000
Stadtteil Velber	Kosten [EUR]
Gestaltung der nördlichen Ortseinfahrt	30.000
Umgestaltung der Hasselfeldstraße	500.000
Umgestaltung der Stadtweges	245.000
Beschilderung von Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt	3.000
Verbreiterung des südlichen Seitenraumes im Stadtweg	210.000
Einrichtung einer Geh-/Radverbindung an der K 251	35.000

Tab. 3 Zusammenstellung der Maßnahmen aus den Stadtteilkonzepten und Zuordnung der derzeit abschätzbaren Kosten

Um den politischen Entscheidungsträgern und der Verwaltung eine bessere Orientierung bei der Vielzahl von Maßnahmen zu ermöglichen, wurde in einer ergänzenden Ausarbeitung eine Maßnahmenreihung⁴ erarbeitet.

⁴ SHP Ingenieure
Verkehrsentwicklungsplan Seelze – Maßnahmenreihung, Kostenschätzung und qualitative Einschätzung des Nutzens; im Auftrag der Stadt Seelze, Hannover, Juli 2012

4 Querschnitt-Themen

4.1 Kinder- und altengerechte Verkehrsplanung

Unter dem Zielfeld Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer enthält das Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans Seelze das Ziel einer besonderen Berücksichtigung der Belange u.a. von Kindern und Senioren. In der Umsetzung dieser Zielstellung werden der kinder- und altengerechten Planung grundsätzliche programmatische Aussagen gewidmet. Die Zusammenfassung der Belange dieser beiden Gruppen in einem Planungskonzept ergibt sich aus den vielfach übereinstimmenden Randbedingungen und Maßnahmen.

4.1.1 Kindergerechte Verkehrsplanung

Ansprüche von Kindern an die Verkehrsplanung

Kinder haben bei der Teilnahme am Verkehr sicherheitsrelevante Nachteile:

- ein eingeschränktes Leistungsvermögen, resultierend aus fehlender Erfahrung zur Einschätzung von Gefahrensituationen,
- ein geringeres Risikobewusstsein und nicht zuletzt
- körperlicher Nachteile (Größe, Geschwindigkeit).

Um ihnen eine sichere Teilnahme am Verkehr zu ermöglichen bzw. zu erleichtern, sind die besonderen Ansprüche von Kindern an ihr verkehrliches Umfeld in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Wichtige Aspekte eines kindergerechten Verkehrs(-ablaufs) sind dabei

- niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und die Einhaltung von zulässigen Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, begreifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen sowie
- zusätzliche Querungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen.

Über die genannten Einzelmaßnahmen an Verkehrsanlagen hinaus sind die Ansprüche von Kindern an ihr weiteres Umfeld in der Planung zu berücksichtigen:

- Platz für Aufenthalt und Kinderspiel auch in Straßenräumen im direkten Wohnumfeld.
- Nahgelegene und sicher erreichbare Spiel-/Bolzplätze.
- Sichere Wege zur Kindertagesstätte und zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Für die flächenhafte, sichere Erreichbarkeit von Schulen gibt es seit Jahren das Planungsinstrument der Schulwegpläne (Abb. 53).



Abb. 53 Beispiel eines Schulwegplanes

Verkehrsplanung von und für Kinder

Die Einbeziehung von Kindern in die Planung eines kindergerecht gestalteten Umfeldes hat sich in vielen Beispielen als gut geeignet erwiesen, um die Ansprüche und Wünsche der betroffenen Kinder zu ermitteln und zu berücksichtigen und das Verständnis für verkehrliche Zusammenhänge bei den Kindern zu wecken. Als Beispiele genannt sei das Verkehrskonzept Haste, das als erstes Stadtteilkonzept in Osnabrück unter Beteiligung von Kindern durchgeführt wurde.

Verkehrssicherheitsarbeit für und mit Kindern

Ein wesentlicher Aspekt der kindergerechten Verkehrsplanung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder. Eine Vernetzung und gemeinsame Betrachtung dieser beiden Themen findet in einer zunehmenden Anzahl von Städten in der Kinderunfallkommission statt (Abb. 54).



Abb. 54 Broschüre der Kinderunfallkommission Kaiserslautern

Die Verkehrssicherheit ist auch der wesentliche Aspekt der Verkehrserziehung im Kindergarten und in der Schule. Ergänzt werden diese Aktivitäten durch punktuelle Maßnahmen – zum Beispiel für Schulanfänger – der Verkehrswacht oder der Interessengruppen wie ADAC, ADFC oder VCD, oft mit Unterstützung lokaler Medien.

Ein anderer häufig vernachlässigter Aspekt ist die Mobilitätserziehung in der Schule und hier insbesondere die Vermittlung von Mobilitätsalternativen zum Kraftfahrzeug. Am ehesten werden hier noch die Träger des öffentlichen Nahverkehrs – so auch in der Region Hannover – tätig, die Schülern die Nutzung von Bussen und Bahnen nahe bringen, allerdings auch hier vor allem unter dem Aspekt des verkehrssicheren Verhaltens in diesen Verkehrsmitteln (Projekt „Jugendmarketing“ des Großraum Verkehrs Hannover GVH bzw. Trainingsprogramm der RegioBus Hannover GmbH).

Ergänzt werden müssen die genannten Maßnahmen durch die Information und Sensibilisierung der Eltern für alle genannten Aspekte (Abb. 55). Dabei geht es zunächst um den Elternbeitrag zur Verkehrssicherheit wie z.B. entsprechende Kleidung und Ausstattung der Kinder sowie sichere Fahrräder. Zudem sollte an die Vorbildfunktion der Eltern appelliert werden, sowohl im verkehrssicheren Verhalten als auch im Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl insgesamt (Stichwort: Schulweg ohne Auto).



Abb. 55 Ratgeber für Eltern zur Verkehrssicherheit der Deutschen Verkehrswacht (links) und zur Mobilitätserziehung des Umweltbundesamtes (rechts)

4.1.2 Altengerechte Planung

Situation älterer Menschen im Verkehr

Die speziellen Anforderungen älterer Menschen spielen in der Verkehrsplanung verglichen mit denen der Kinder eine noch geringere Rolle. Dabei sind die älteren Menschen die einzige zahlenmäßig langfristig wachsende Nutzergruppe: Durch die demographische Entwicklung nimmt der Anteil der Bürger über 60 Jahre auch in Seelze in den nächsten Jahren zu.

Mobilität wird angesichts der zunehmenden räumlichen Trennung der Daseinsgrundfunktionen auch für ältere Menschen immer wichtiger. Die Kennzeichen der Mobilität älterer Menschen sind wie folgt zu beschreiben:

- Ältere Menschen können nicht generell als mobilitätseingeschränkt bezeichnet werden. Neben einer zunehmenden Gruppe Hochmobiler wird aber mit dem Anwachsen der Altersgruppe der Hochbetagten (> 80 Jahre) der Anteil Mobilitätseingeschränkter steigen.
- Ältere Menschen sind vermehrt im eigenen Wohnort unterwegs, mit zunehmendem Alter vorwiegend zu Fuß.
- Viele Ältere Menschen kennen sich mit dem ÖPNV nicht gut aus. Sie haben Problem bei der Information und Vorbehalte hinsichtlich der Nutzung, obwohl die Wertschätzung des ÖPNV eher hoch ist.
- Die Mobilitätsprobleme älterer Menschen stehen im Kontrast zur Entwicklung des Verkehrsgeschehens, das durch steigende Motorisierung, höhere Komplexität und zunehmende mittlere Wegelängen gekennzeichnet ist.

Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung

Die Ansprüche älterer Menschen an die Verkehrsplanung lassen sich aus den o.g. Randbedingungen ableiten. In der Zusammenstellung wird deutlich, dass sie einerseits – begründet durch eine generell unterstellte Mobilitätseinschränkung – Aspekte der Barrierefreiheit enthalten, sich aber auch zahlreiche Parallelen zu den entsprechenden Ansprüchen der Kinder finden lassen:

- Gute Erreichbarkeit und Erkennbarkeit von Verkehrsanlagen
- Kombination optischer und akustischer Informationen
- Stärkung des Nahbereichs, kurze Wege
- Vermeidung zu großer Komplexität der Verkehrsanlagen
- Generell niedrigere Geschwindigkeiten im Fahrzeugverkehr
- Trennung der Verkehrsarten (z.B. Fußgänger und Radfahrer)

Als selbständige Nutzer verschiedener Verkehrsmittel ergeben sich weitere Aspekte:

- Anzustreben sind verständliche und übersichtliche Informationen in der Wegweisung (insbesondere für Fußgänger und Radfahrer) sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Im ÖPNV ist eine hohe Erschließungsdichte und die Realisierung direkter, umsteigefreier Fahrten in das Stadtzentrum Seelzes bzw. nach Hannover für ältere Menschen besonders wichtig.
- Weiterhin spielt die Frage der sozialen Sicherheit z.B. durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden die Belange älterer Menschen zunehmend entsprechend der Vorgehensweise bei Kindern in speziellen (Unter-)Kommissionen berücksichtigt.

4.2 Barrierefreiheit

Unter dem Zielfeld Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer enthält das Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans Seelze das Ziel einer besonderen Berücksichtigung der Belange u.a. von Menschen mit Behinderung. Die folgenden Aussagen zur Barrierefreiheit gehen in der Zielgruppe über diesen Begriff hinaus und befassen sich mit den Bedürfnissen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen aller Art und aller Altersgruppen.

Mobilitätseingeschränkte Personen sind:

- Bewegungseingeschränkte Personen (z.B. Rollstuhlfahrer)
- Wahrnehmungsbehinderte Personen (Seh-, Hörbehinderte)
- Menschen mit anderen Behinderungen (Sprache, Psyche etc.)
- Schwangere, Kleinwüchsige, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen,
- Menschen mit temporärer krankheitsbedingter Mobilitätseinschränkung
- Ältere Menschen in unterschiedlichen Ausmaß

Der Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen an der Gesamtbevölkerung wird mit etwa 30% geschätzt. Zusätzlich hinzuzurechnen sind kleinere Kinder.

Mobilitätseingeschränkte Personen haben einen gesetzlichen Anspruch auf eine angemessene Teilhabe am Verkehrsgeschehen und eine bedarfsgerechte Mobilität. Die Barrierefreiheit wird in § 4 BGG (Behindertengleichstellungsgesetz, 2002) wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel [...] sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ Für den Bereich Verkehr führt §8.1 (2) 1 aus: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

Im Technischen Regelwerk finden sich bisher keine verbindlichen Standards für alle Bereiche der Barrierefreiheit, so dass die Art, die Anwendung und die Einsatzgrenzen verschiedener Maßnahmen auf lokaler Ebene festgelegt und abgestimmt werden müssen.

Beispiele von bewährten Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind:

- taktile Wahrnehmbarkeit von Wegebegrenzungen (z.B. Bordsteinkante), Zielen (z. B. ÖPNV-Haltestellen), Gefahren (z. B. Querungsstellen)
- einbau- und hindernisfreie Gehbereiche: keine in den Gehbereich ragenden Hindernisse ohne ertastbare Absicherung (z.B. mittels Sockel, Bodenindikator oder Tastleiste)
- taktile und / oder akustische Informationsübermittlung (z. B. Braille-Beschriftung von Bedienelementen, Haltestellenansage)
- ein visuell kontrastreich gestalteter Straßenraum ohne kontrastarme Hindernisse (z. B. Stufen) und Gefahrenstellen (z. B. Querungsstellen,)
- die Vermeidung von Hindernissen < 90 cm (z. B. Poller, Fahrradständer)
- visuell kontrastreich gestaltete und großflächige Informationen
- die stufenlose Erreichbarkeit potenzieller Ziele
 - o keine Treppen ohne stufenlose Alternative
 - o keine Schwellen, Spalten oder einzelne Stufen > 3 cm
- moderate Neigungsverhältnisse
 - o keine Längsneigung > 6 %
 - o Vermeidung von Querneigungen (max. 2 %)
- ausreichend bemessene Bewegungsräume
 - o keine Engstellen < 90 cm
 - o keine Rotations- und Aufstellflächen < 1,50 m x 1,50 m



Abb. 56 Beispiel für eine barrierefrei umgestaltete Haltestelle

In der Praxis wurden in Seelze bei der Umgestaltung der Lange-Feld-Straße in Letter taktile Leiteinrichtungen als Querungshilfe an Lichtsignalanlagen bzw. an Fußgängerüberwegen eingerichtet (vgl. Abb. 57). Im ÖPNV werden wichtige Haltestellen nach und nach barrierefrei umgestaltet.



Abb. 57 Beispiel für taktile Leiteinrichtungen an einer Querungsstelle im Zuge der umgestalteten Lange-Feld-Straße (K 356) in Letter

4.3 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement werden im Allgemeinen als die strategische Ebene der Verkehrssteuerung und –lenkung bezeichnet. Das Mobilitätsmanagement ist gegenüber dem Verkehrsmanagement jedoch der grundlegendere Ansatz: Das Verkehrs(system)-management steuert bereits vorhandene bzw. zumindest zu erwartende Verkehrsströme des Kraftfahrzeugverkehrs und z.T. auch des ÖPNV, während das Mobilitätsmanagement bereits vor der Entscheidung für eine Fahrt und für das gewählte Verkehrsmittel ansetzt.

Das Mobilitätsmanagement ist prinzipiell wertfrei hinsichtlich der Wahl der Verkehrsmittel. Mit dem Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans ist die Ausrichtung des kommunalen Mobilitätsmanagement allerdings eindeutig zu Gunsten der Förderung der Mobilitätsalternativen zur Kraftfahrzeug-Nutzung festgelegt:

Werteziel

„Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer“

Planungsorientierte Handlungsziele

- „Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen“
- „Förderung der verkehrsartenübergreifenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes“
- „Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen“

Dies entspricht im Übrigen der üblichen Interpretation des Mobilitätsmanagements auf der Umsetzungsebene. Eine kommunale, strategische Planung unter dieser Überschrift verfolgt daher zumeist entsprechende Ziele:

- Förderung einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglicheren Abwicklung von Mobilität bei allen Verkehrsteilnehmern und verkehrsin-duzierenden Einrichtungen,
- Sicherung und Gewährleistung der Alltagsmobilität durch funktional äquivalente Mobilitätsangebote mit dem Ziel einer Verlagerung von Fahrten im Kraftfahrzeugverkehr auf den Umweltverbund
- Förderung eines verantwortungsbewussten Fahrverhaltens zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und Schadstoffemissionen sowie
- eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im Kraftfahrzeugverkehr.

Als Zielprojektion eines in dieser Hinsicht optimalen Zustandes wird das Ermöglichen einer individuellen Mobilität

- ohne eigenes Auto,
- immer,
- überall und
- aus einer Hand

gesehen.

Die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist einerseits das Vorhalten und die Organisation der genannten Mobilitätsalternativen und andererseits die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs der potenziellen Nutzer. Ein bedeutendes Element dabei ist die Etablierung von Kooperationen zwischen Kommune, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern und Nutzer/innen.

In Städten wie Seelze sollten die folgenden Mobilitätsalternativen angeboten werden können

- ein umfassendes, nutzerorientiertes ÖPNV-Angebot,
- ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz einschließlich Abstellanlagen, gegebenenfalls ergänzt durch Servicestellen rund ums Rad („Radverkehr als System“),
- ein gutes Angebot für die intermodale Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (B + R, P + R) sowie
- attraktive, zur Nutzung anregende Verkehrsanlagen für Fußgänger einschließlich eines städtebaulich ansprechenden Umfeldes.

Bis auf das ÖPNV-Angebot unterstehen alle Maßnahmen und Planungen der kommunalen Planungshoheit. Auch der Service-Teil des Radverkehrssystems – z.B. überwachte Abstellanlagen mit kleinem Spontan-Reparaturangebot – wird andernorts kommunal als Arbeitsloseninitiative oder durch vergleichbare Einrichtungen organisiert.

Allgemeine Mobilitätsberatung

Die Information sowie die Ermöglichung bzw. Erleichterung des Zugangs für die potenziellen Nutzer sind die Aufgabenfelder der sogenannten Mobilitätsberatung.

Mobilitätsberatung findet heute in Seelze nur in sehr geringem Ausmaß statt. Verkaufsstellen des Großraumverkehrs Hannover (GVH) befinden sich in vereinzelt Geschäften in den Stadtteilen Seelze und Letter. Darüber hinaus sind die Kunden auf die Beratungsangebote im Internet angewiesen.

Informationen zum ÖPNV finden sich auch auf der Homepage der Stadt Seelze. Unter dem Oberbegriff „Fahrpläne“ finden sich Verknüpfungen zu den Homepages des GVH, der elektronischen Fahrplanauskunft EFA, der Deutschen Bahn und des Flughafens Hannover. Menschen ohne Internetzugang können diese Informationen in Seelze nicht bekommen. Im Aufgabefeld des Bürgerbüros der Stadt Seelze ist eine Mobilitätsberatung bisher nicht enthalten.

Insgesamt ist das Informationsangebot als erheblich verbesserungsfähig zu beurteilen. Andere Kommunen in der Region Hannover bieten ihren Einwohnern allerdings auch kaum bessere Angebote, zumal auch andernorts der Trend eher in Richtung einer Ausdünnung von personalgebundenen Informations- und Verkaufsstellen geht.

Zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement

Neben den Beratungsangeboten, die eine Initiative des Kunden/Nutzers voraussetzen, sollte in einem modernen Mobilitätsmanagement auch der umgekehrte Weg beschritten werden. Eine große Kundenerreichung mit vergleichbar geringem Aufwand ist durch die sogenannte zielgruppenorientierte Mobilitätsberatung zu erreichen. Hier werden gezielt Personengruppen mit vergleichbaren Mobilitätsbedürfnissen angesprochen:

- Berufspendler
- Schüler
- ältere Mitbürger und Mobilitätseingeschränkte
- Firmen, Behörden (Zielgruppe Mitarbeiter)
- Neubürger

In Seelze sollte sich eine kommunale Mobilitätsberatung neben den Standard- bzw. Zwangsnutzern des ÖPNV wie Schülern und älteren Mitbürgern auf die großen Arbeitgeber im Stadtgebiet konzentrieren. Außer für die Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades kann hier auch für Fahrgemeinschaften geworben werden.

4.4 Verkehrsmanagement

Unter dem Begriff Verkehrsmanagement werden Handlungskonzepte zur Ergreifung von Maßnahmen bei Auftreten bestimmter, durch Ereignisse, Probleme oder Zustände definierter Situationen in Verkehrsnetzen zusammengefasst. Man unterscheidet die Maßnahmen in

- Gebote/Verbote durch Steuerung, Verkehrszeichen, Sperrungen
- Empfehlungen durch Information, Wegweisung, Leittechnik
- Bewirtschaftung: Parkgebühren, Maut auf Autobahnen, Zufahrtsgebühren für Innenstädte

Die Maßnahmen des Verkehrsmanagements lassen sich in zwei Gruppen unterscheiden: Statische Maßnahmen des Verkehrsmanagements sind die Grundlage der vorhandenen Verkehrslenkung und –steuerung. Alle dazugehörigen Maßnahmen kommen in Seelze zum Einsatz.

Maßnahmen im MIV:

- Einfahr- und Abbiegeverbote
- Nutzerbezogene Zuweisung von Flächen
- Lichtsignalanlagen mit Festzeitsteuerung
- Wegweisung
- statisches Parkleitsystem bzw. Wegweisung zu Parkplätzen
- Parkraumbewirtschaftung
- Bedarfsumleitungen für Autobahnen

Maßnahmen im ÖPNV:

- Fahrplan
- Einzelhaltestellen

Als Maßnahme des Verkehrsmanagement im weitesten Sinne ist die Aufforderung des Gesetzgebers in der 46. VwV-StVO zu verstehen, eine Reduzierung der verkehrsregelnden Beschilderung vorzunehmen.

Dynamische Maßnahmen des städtischen Verkehrsmanagements sind im MIV die Koordinierung von Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), eine verkehrsabhängige Signalsteuerung an Knotenpunkten sowie ein dynamisches Parkleitsystem. Anhand der Maßnahmen ist zu erkennen, dass in Seelze vielfach die Voraussetzungen (für eine Grüne Welle wären dies z.B. mehr als zwei lichtsignalgesteuerte und koordinierte Knotenpunkte in kurzem Abstand) nicht gegeben sind und somit kein Bedarf besteht, dynamische Maßnahmen des Verkehrsmanagements einzusetzen. Im Übrigen ist die Stadt Seelze für die Lichtsignalsteuerungen der Knotenpunkte nicht zuständig, da dabei immer klassifizierte Straßen involviert sind und dann entweder die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover oder die Region Hannover verantwortlich sind.

Denkbar wäre in diesem Zusammenhang, bei Hochwasser die Sperrung der L 390 und L 395 mit dynamischen Verkehrsinformationstafeln anzu-

zeigen (an Stelle der bisher zur Verkehrslenkung eingesetzten, aufklappbaren statischen Beschilderung). Allerdings erscheinen hier die enormen Kosten in keinem Verhältnis zur Einsatzhäufigkeit zu stehen, so dass der Einsatz dieser Technik verzichtbar erscheint.

Im ÖPNV werden ebenfalls keine dynamischen Maßnahmen des Verkehrsmanagement angewandt, da sie zum Betrieb des ÖPNV in Seelze nicht benötigt werden.

5 Ausblick

Die vorgestellten Maßnahmen-/Handlungskonzepte machen deutlich, dass wesentliche Teile 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 Maßnahmen-schwerpunktes 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 ver-

gleichsweife 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 Radwegebedarfsplans 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 vordringlich betrieben werden sollte.