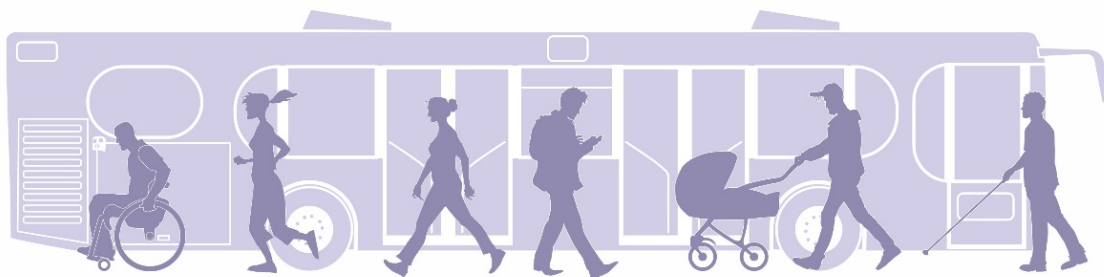


Verkehrsentwicklungsplan

Stadt Sehnde

- Endfassung -

vom Rat der Stadt Sehnde am 17.12.2020 beschlossen



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Sehnde

**- Endfassung-
vom Rat der Stadt Sehnde am 17.12.2020 beschlossen**

Stand 09.02.2021

**Auftraggeber: Stadt Sehnde
 Nordstraße 21
 31319 Sehnde**

**Auftragnehmer: PGT Umwelt und Verkehr GmbH
 Vordere Schönepfuhl 18
 30167 Hannover
 Telefon: 0511 / 38 39 40
 Telefax: 0511 / 38 39 450
 Email: Post@PGT-Hannover.de**

**Bearbeitung: DIPL.-ING. H. MAZUR
 S. COERDT, B.Sc.
 DIPL.-GEOGR D. LAUENSTEIN
 C. WILMERS, M.Sc.**

**Grafik: DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN
 G. HERNER
 R. WEBER**

Hannover, 9. Februar 2021

P3167_T_210209_VEP_Sehnde_Endfassung.docx

INHALTSVERZEICHNIS:

1	Ausgangslage	4
2	Aufgaben und Vorgehen.....	5
3	Heutige Situation	7
3.1	Lage im Raum und Siedlungsstruktur.....	7
3.2	Verkehrssituation Kfz-Verkehr	10
3.3	Lärmbelastung im Verkehrsnetz.....	12
3.4	Fußverkehr / Barrierefreiheit.....	13
3.5	Radverkehr	14
3.6	Bus und Bahnen	15
3.7	Zusammenfassende Bewertung.....	18
4	„Stadt im Wandel“ / Prognose 2040.....	23
4.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung.....	23
4.2	Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung.....	29
5	Ziele	31
5.1	Allgemeine Ziele des VEP	31
5.2	Handlungsfelder für Sehnde	32
6	Maßnahmenempfehlungen.....	38
6.1	Stadt der kurzen Wege	38
6.2	Fußverkehr / Barrierefreiheit.....	38
6.3	Radverkehr fördern.....	41
6.4	Nutzung von Bussen und Bahn fördern.....	47
6.5	Verkehrssicherheit erhöhen.....	50
6.6	Straßennetz optimieren / Stadtverträglicher Straßenumbau	52
6.7	Geschäftsbereich attraktiver gestalten	55
6.8	Orientierung im Verkehr verbessern.....	57
6.9	Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen	58
6.10	Öffentlichkeit herstellen	59
7	Leitlinien und Schlüsselmaßnahmen	60
7.1	Sehnder Leitlinien für stadtverträglichen, barrierefreien Stadtstraßenumbau	60
7.2	Schlüsselmaßnahmen	64
8	Fazit / Weiteres Vorgehen	70

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Sehnde	6
Abb. 3.1:	Lage im Raum und Siedlungsstruktur der Stadt Sehnde und ihrer Ortsteile	7
Abb. 3.2:	Klassifiziertes Straßennetz Stadt Sehnde	8
Abb. 3.3:	Auspendelnde aus der Stadt Sehnde.....	9
Abb. 3.4:	Einpendelnde in die Stadt Sehnde	10
Abb. 3.5:	Kfz-Verkehrsmengen Stadt Sehnde.....	11
Abb. 3.6:	Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{Nacht}) LAP 3. Stufe	13
Abb. 3.7:	Radverkehrsaufkommen	15
Abb. 3.8:	SPNV und Buslinien mit Fahrtenangebot.....	16
Abb. 3.9:	Umsteigezeiten vom Bus zur S-Bahn am Bahnhof Sehnde...	17
Abb. 3.10:	Umsteigezeiten von S-Bahn zum Bus am Bahnhof Sehnde..	18
Abb. 3.11:	Verträglichkeit von Verkehrsmengen in Abhängigkeit der Straßenraumnutzung (Bewertungshilfe, eigene Zusammenstellung).....	19
Abb. 4.1:	Aussagen des BVWP 2030: Ortsumfahrung B 65 neu tlw. als vordringlicher Bedarf, bzw. weiterer Bedarf südl. Ilten (BVWP 2030)	25
Abb. 4.2:	Städtebauliche Entwicklung der Stadt Sehnde und ihrer Ortsteile	27
Abb. 4.3:	Modal Split in Stadt und Region Hannover	28
Abb. 6.1:	Hauptfußwegnetz Sehnde.....	40
Abb. 6.2:	Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung (Beispiel Querungsstelle Nordstraße, Höhe LIDL)	41
Abb. 6.3:	Radwegenetz Stadt Sehnde.....	44
Abb. 6.4:	Stufenweiser Ausbau der Radinfrastruktur / Zeitschiene	45
Abb. 6.5:	Leitbild Radverkehr	46
Abb. 6.6:	Maßnahmenvorschlag Bahnhofsumfeld.....	48
Abb. 6.7:	Konzeptskizze zur Umgestaltung des Knotenpunktes B 65 / B 443	53
Abb. 6.8:	Maßnahmenvorschlag Wasseler Straße / Iltener Straße	54
Abb. 6.9:	Maßnahmenvorschlag Iltener Straße / Bismarckstraße	54
Abb. 6.10:	Konzeptskizze zur Umgestaltung der Peiner Straße im Bereich des Geschäftsbereiches von Sehnde.....	56
Abb. 6.11:	Detailskizze zur Umgestaltung des Geschäftsbereiches von Sehnde – Beispiel	57

Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Sehnde (Auswahl) 66

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 4.1: Veränderung der Pkw- Jahresfahrleistungen 26

Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Sehnde (Auswahl) 67

1 Ausgangslage

Die Stadt Sehnde beabsichtigt einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufstellen bzw. fortschreiben zu lassen, der das Stadtgebiet einschließlich aller Ortsteile, sowie verkehrsarten- und verkehrsmittelübergreifend alle Belange abdeckt. Der Verkehrsentwicklungsplan soll nicht zuletzt aufgrund der Entwicklungen der letzten Jahre in Sehnde und den angrenzenden Kommunen in der Region Hannover die Weichen für eine verträgliche Verkehrsentwicklung stellen.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen möglichen Entwicklung Entwicklungen in Sehnde sollen Szenarien der Verkehrsmittelentwicklung und ihrer Auswirkungen auf das örtliche Straßennetz ebenso bewertet werden, wie die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Entwicklungen auf das Stadtgebiet.

2 Aufgaben und Vorgehen

Die Aufgaben des VEP sind im Baugesetzbuch definiert. Als verwaltungsverbundlicher Rahmen soll er die städtebauliche Entwicklung begleiten und die verkehrlichen Gegebenheiten, sowie die Stellung der einzelnen Verkehrsarten zueinander, darstellen und ordnen.

Dabei werden im Verkehrsentwicklungsplan sowohl die Ursachen, als auch die Auswirkungen von Verkehr und Verkehrsabläufen behandelt. Als Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung wird die „zielorientierte, systematische, vorausschauende und informierte Vorbereitung von Entscheidungen über Handlungen, die den Verkehr (Angebot, Nachfrage, Abwicklung und Auswirkungen) nach den jeweils festgelegten Zielen beeinflussen sollen“¹, definiert. Die Sicherung der Mobilität und die verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Bezug auf Ressourcenbeanspruchung und Umweltbelastungen stellen wichtige Ziele der Verkehrsplanung dar.²

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der Sicherung, der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt Sehnde als Grundzentrum und als Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort.

Der Verkehrsentwicklungsplan nimmt auf alle Verkehrsarten und auf besonders schützenswerte bzw. wichtige Verkehrsräume direkten Bezug und stellt verkehrliche Potenziale, auch in Abwägung der Verkehrsarten und der Nutzung der Verkehrsmittel zueinander, dar. Er gibt Hinweise zum Umgang der Verkehrsmittel im verfügbaren (Straßen-)Raum, stellt aber nicht für jedes spezifische Problem eine Lösung dar.

Ausgehend von einer umfangreichen Analyse der aktuellen Mobilität in Sehnde wird eine Vision für ein „Sehnde 2030“ mit darauf abgestimmten Handlungsfeldern entwickelt und der Rahmen für die Handlungserfordernisse und der daraus folgenden Maßnahmen gesetzt.

Die Bearbeitung des VEP ist in intensiver Abstimmung mit Politik und Bürgern durchgeführt worden. Eine „große Lenkungsgruppe“, bestehend aus

¹ FGSV, Leitfaden für Verkehrsentwicklungsplanungen, Köln, 2001.

² FIS, Verkehrsentwicklungsplanung, 2018, online unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/414987/>

Verwaltungsfachleuten, Politik und Trägern öffentlicher Belange (Polizei, Region Hannover, ADFC...) setzte sich im Mai, August und Dezember 2019 sowie Juli 2020 zusammen und diskutierte die Inhalte der Verkehrsentwicklungsplanung für Sehnde.

Um die Mitwirkung der Öffentlichkeit im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zu intensivieren, fand im September 2019 ein Workshop zur Verkehrssituation und deren Verbesserungsbedarfen statt. Die dort genannten Vorschläge bzw. Wünsche, Kritik und Anforderungen werden im VEP berücksichtigt.

In den Endbericht fließen außerdem die Analysen und Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan³ ein, der für den VEP in Bezug auf Lärmbelastung im erweiterten Straßennetz besonders bewertet wurde.

Mit dem vorliegenden Bericht wird die politische Beratung fortgesetzt.



Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Sehnde

³ PGT, Lärmaktionsplanung 3. Stufe Stadt Sehnde, Hannover 2020.

3 Heutige Situation

Die heutige Situation innerhalb des Stadtgebietes wurde durch umfangreiche Befahrungen mit Rad und Kfz, Begehungen, insbesondere im Bereich der Kernstadt, sowie einer videogestützten Verkehrszählung für den Rad- und Kfz-Verkehr, untersucht.

3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur

Die Stadt Sehnde ist ein – südöstlich im Ballungsraum der Landeshauptstadt Hannover gelegenes – Grundzentrum mit etwa 24.400 Einwohnern. Nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) der Region Hannover⁴ ist der Schwerpunkt des Grundzentrums Sehnde die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten. Ilten und Rethmar sind als ländlich strukturierte Siedlungen mit Ergänzungsfunktion Wohnen klassifiziert.

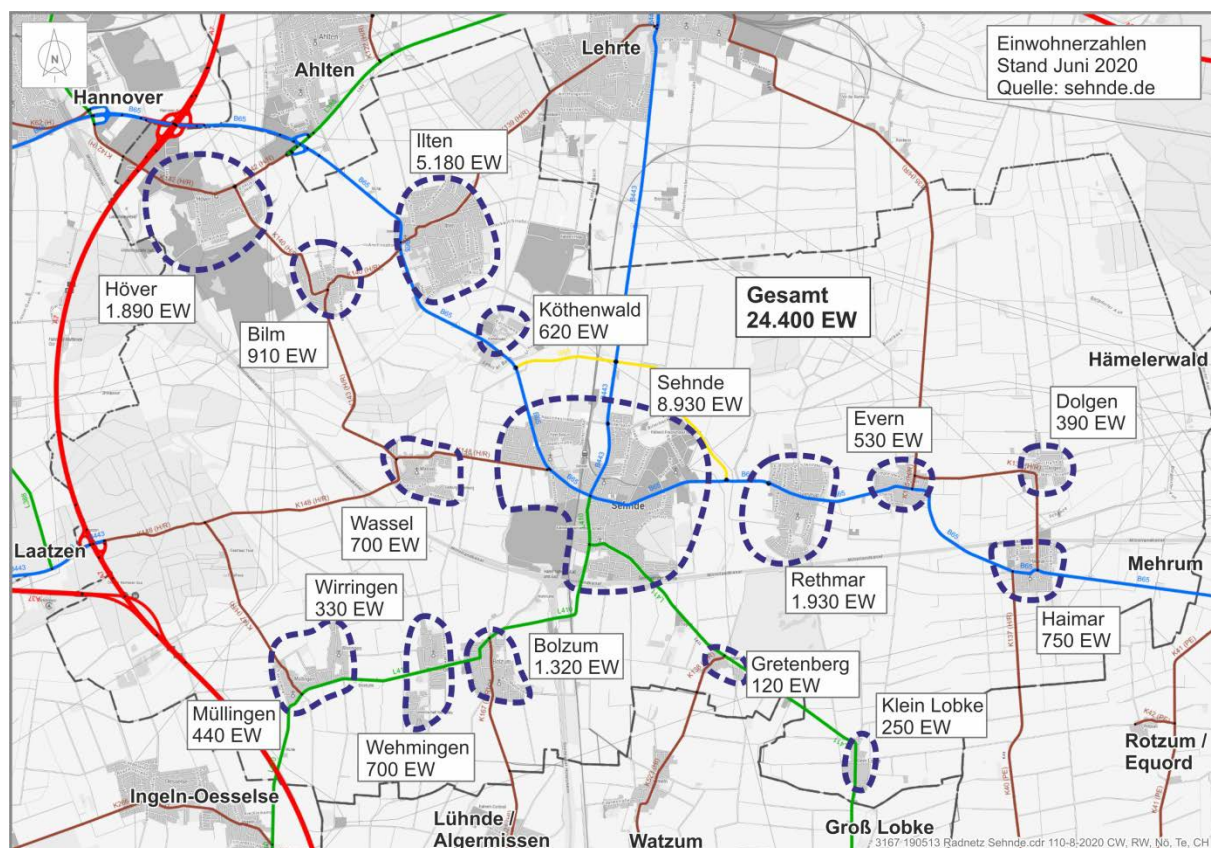


Abb. 3.1: Lage im Raum und Siedlungsstruktur der Stadt Sehnde und ihrer Ortsteile

⁴ RROP Region Hannover, 2016

Die Stadt besteht aus 15 Ortsteilen, wobei etwa ein Drittel der Sehnder Bevölkerung in der Kernstadt wohnt (vgl. Abb. 3.1).

Die Stadt Sehnde ist mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar:

- Mit dem Rad ist Sehnde u.a. über das Vorrangnetz der Region Hannover bzw. über die Regionsverbinder angebunden. Zudem wird Sehnde mit den Nachbarorten über regionale, überwiegend selbstständig geführte Routen verbunden.
- Die Kernstadt ist durch die S-Bahn an die Landeshauptstadt Hannover und die Stadt Hildesheim angebunden. Verschiedene Buslinien verbinden die Ortsteile mit der Kernstadt und den angrenzenden Zentren.
- Die Stadt ist über die BAB 7, die B 65, die B 443 sowie verschiedene Landes- und Kreisstraßen (u. a. L 410, L 411, K 138, K 139) erschlossen. Die Anschlussstellen Laatzen und Hannover-Anderten der BAB 7 liegen an der Grenze des Stadtgebiets (vgl. Abb. 3.2).

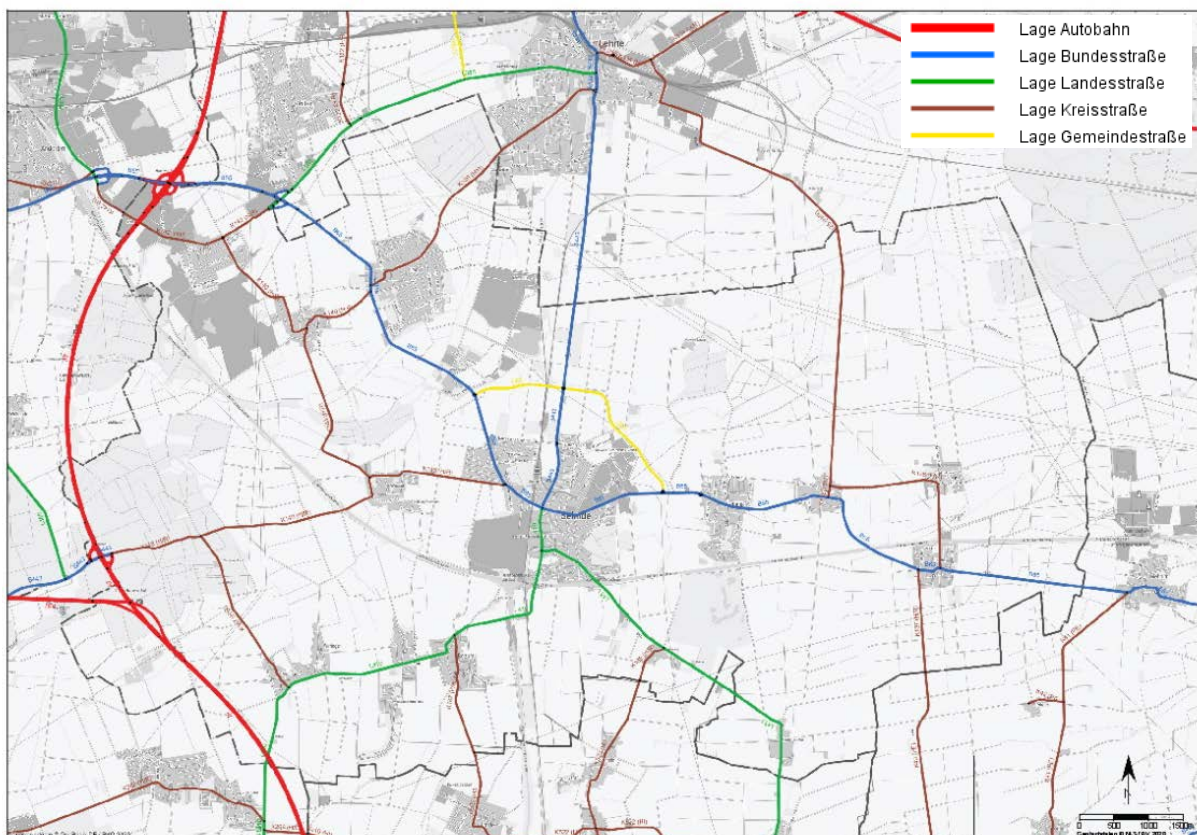


Abb. 3.2: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Sehnde

Sehnde weist ein negatives Pendlersaldo auf. Etwa 7.400 der Erwerbstätigen pendeln aus (vgl. Abb. 3.3), während etwa 4.300 der Erwerbstätigen einpendeln (vgl. Abb. 3.4). Die stärksten Beziehungen bestehen zur Landeshauptstadt Hannover und den in der Region Hannover liegenden Städten. Etwa 4.000 der Erwerbstätigen pendeln nach Hannover und weitere 2.000 in Städte der Region, wobei die Stadt Lehrte mit 760 den größten Wert ausmacht. Von den Einpendelnden kommen die meisten Personen aus der Landeshauptstadt Hannover (ca. 1.100) bzw. der Region Hannover (1.600).

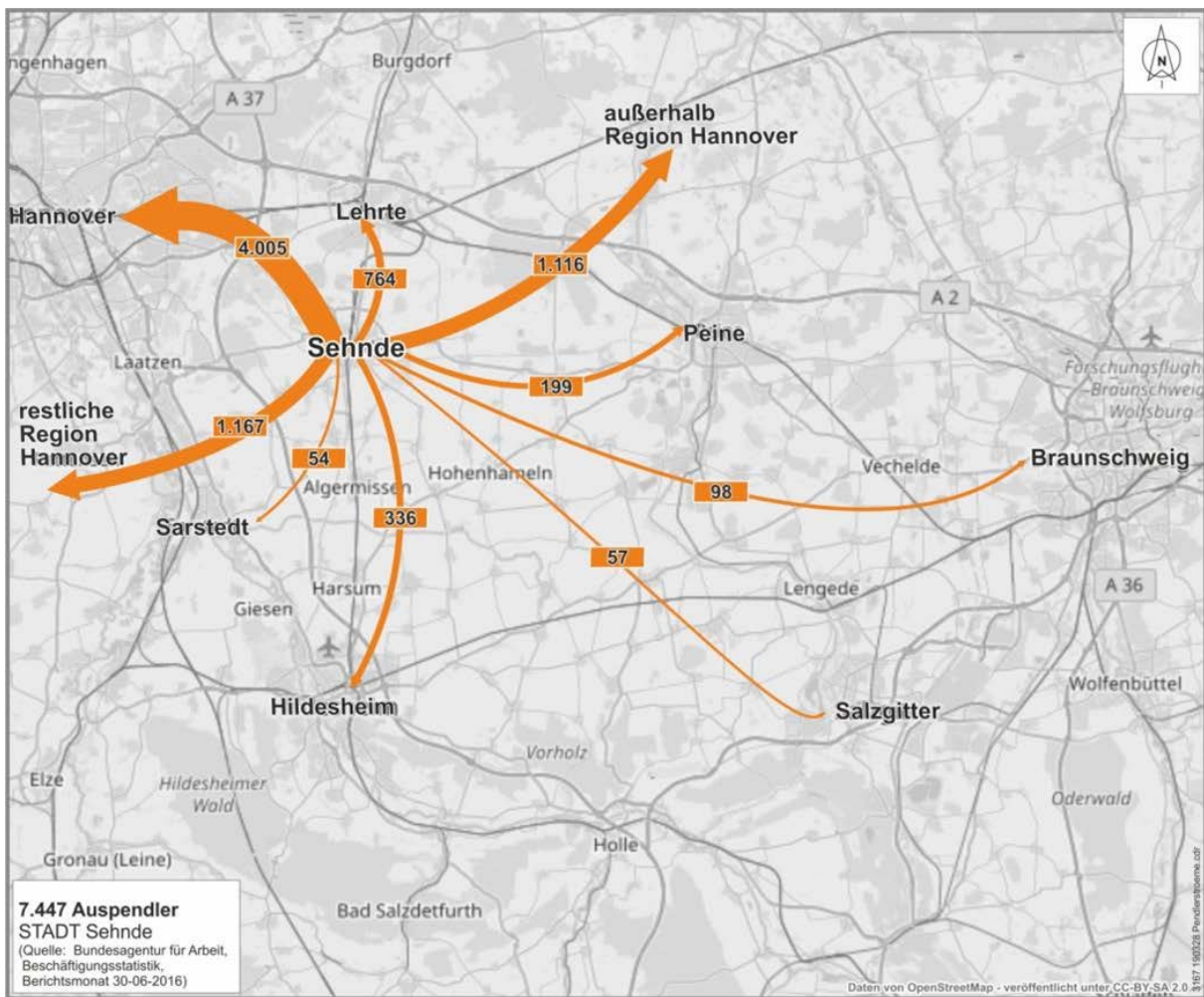


Abb. 3.3: Auspendelnde aus der Stadt Sehnde

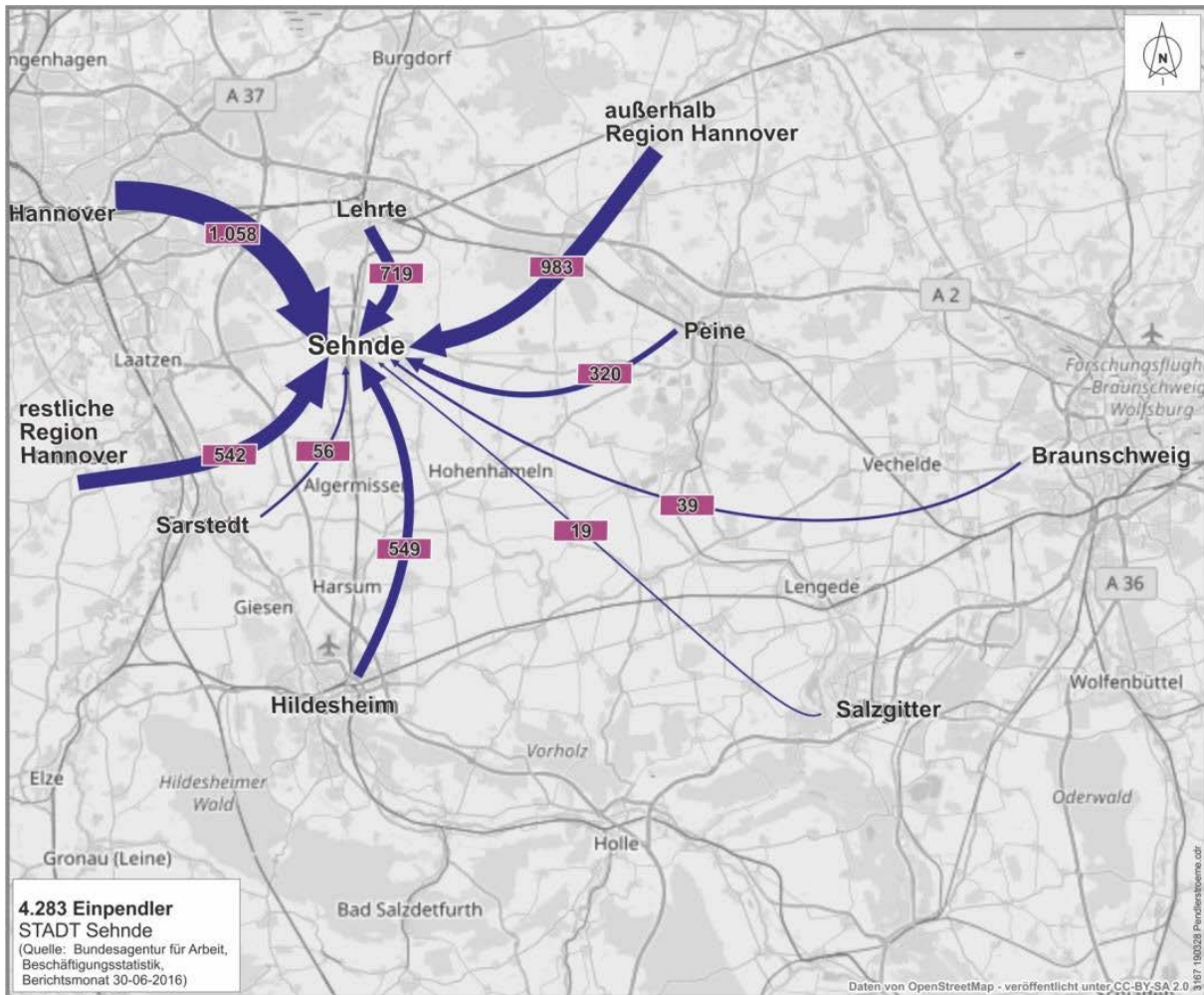


Abb. 3.4: Einpendelnde in die Stadt Sehnde

Die Kernstadt Sehnde übernimmt die zentralen Versorgungsfunktionen. In Ilten und Köthenwald befinden sich zudem Kliniken (Klinik für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie, Traumaklinik).

3.2 Verkehrssituation Kfz-Verkehr

Die Verkehre wurden mithilfe umfangreicher Verkehrserhebungen dokumentiert. Am Dienstag, den 06.11.2018 wurde an verschiedenen Stellen im gesamten Stadtgebiet eine umfangreiche Verkehrszählung mittels Videoerfassung durchgeführt und in Bezug auf Rad- und Kfz-Verkehre ausgewertet. Zudem wurden zur Bewertung Verkehrsmengen der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 hinzugezogen.

Kfz-Verkehrsmengen

Die höchsten Verkehrsmengen werden im Zuge der B 65 erreicht. Im Bereich der OD Ilten liegt der DTV bei ca. 15.200 Kfz / 24 h. Im Abschnitt Köthenwald ist der DTV bei 14.000 Kfz / 24 h und im Abschnitt der OD Sehnde Kernstadt liegt dieser bei 11.800 Kfz / 24 h (vgl. Abb. 3.5).

In den Ortsdurchfahrten im Zuge der B 65 und der B 443 bzw. K 148 (vormals B 443) liegen die Verkehrsmengen bei 6.000 bis 8.000 Kfz / 24 h und im Zuge der L 410 bzw. L 411 bei 3.000 bis 4.000 Kfz / 24 h bzw. bei 6.000 im Bereich Sehnde Kernstadt (vgl. Abb. 3.5).

Die Schwerververkehrsanteile im klassifizierten Straßennetz sind überwiegend moderat. Der Anteil des Lkw-Verkehrs am Kfz-Verkehr überschreitet einen Wert von 10 % nicht. Der höchste Anteil wird in der OD Wassel der K 148 mit ca. 8,3 % erreicht (vgl. Abb. 3.5).

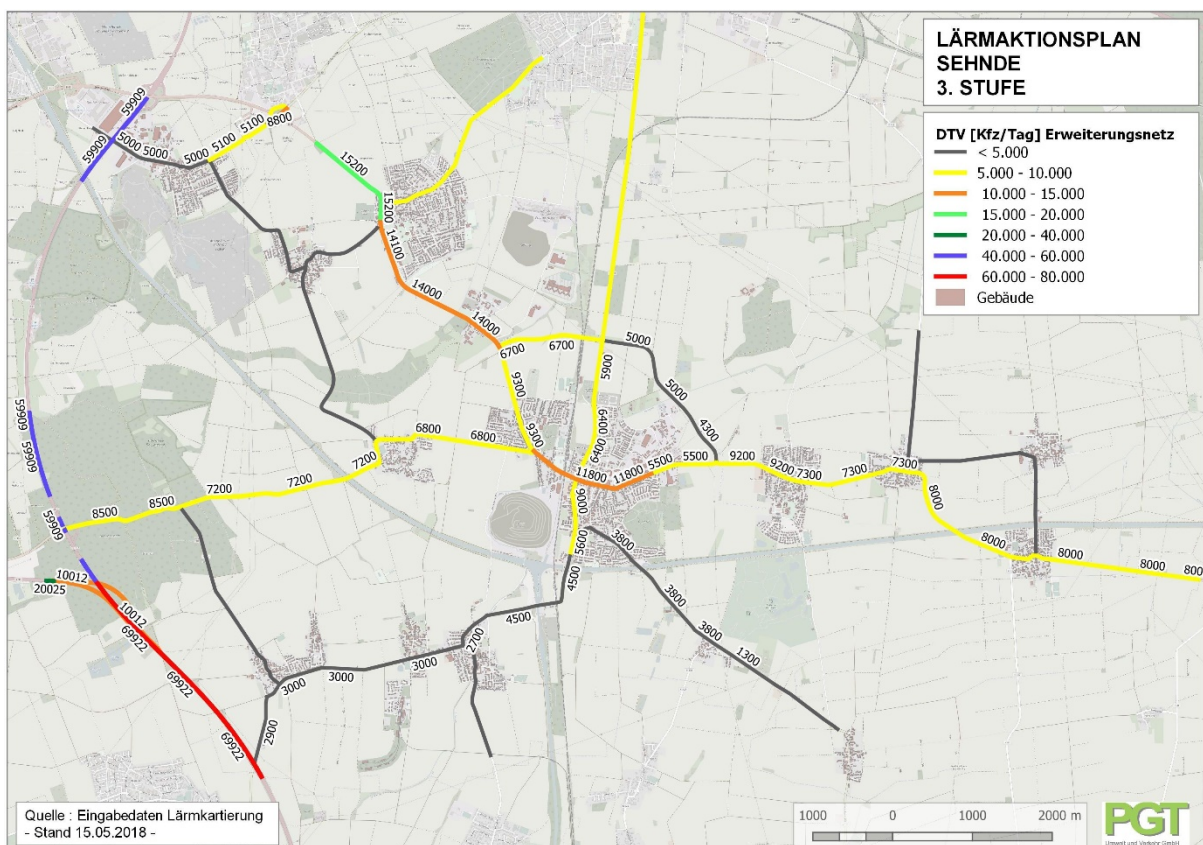


Abb. 3.5: Kfz-Verkehrsmengen Stadt Sehnde

Störungen und Leistungsfähigkeitsengpässe im Straßennetz für den Kfz-Verkehr sind selten. Das gegenwärtige Verkehrsnetz ist für die auftretenden

Verkehrsmengen ausreichend. Kurzzeitig hohes Verkehrsaufkommen kann in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten auftreten und zu Rückstaus führen, die sich meist umgehend wieder auflösen.

Eine Ausnahme stellen darüber hinaus Autobahnumleitungsverkehre dar, die im Straßennetz zwar abgewickelt werden können, aber als besonders störend wahrgenommen werden. Mehrere Umleitungsverkehre der BAB 7 werden über die B 443 und die B 65 bzw. K 148 im Sehnder Stadtgebiet geführt.

Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren ist im Wesentlichen konstant und überwiegend durch städtebauliche Entwicklung geprägt. Besonders zu nennen sind die gewerblichen Entwicklungen in Höver und dem Kernort Sehnde.

Durchgangsverkehr

Sehnde ist sehr gut an das überörtliche Straßennetz angebunden. Über die B 65 bzw. die K 148 besteht die Anbindung an die BAB 7 sowie über die B 443 auch an die BAB 2.

Die B 65 übernimmt darüber hinaus die Verteilung im Raum in den östlich und westlich gelegenen Stadtteilen und führt direkt auf den Südschnellweg der Stadt Hannover.

Durch die kurzen Wege zum übergeordneten Straßennetz gibt es nur bei Störungen auf der BAB 2 nennenswerte Durchgangsverkehrsbeziehungen, da das übergeordnete Straßennetz, insbesondere nach den in den letzten Jahren erfolgten Ausbauten, leistungsfähig ist.

3.3 Lärmbelastung im Verkehrsnetz

Der Straßenverkehr führt in mehreren Straßen zu Lärmbelastungen (vgl. Lärmaktionsplan der 3. Stufe⁵). Die lärmbelasteten Bereiche des klassifizierten Straßennetzes und der verkehrswichtigen Stadt- und Kreisstraßen mit besonders kritischen Lärmwerten sind in Abb. 3.6 erkennbar.

⁵ PGT, Lärmaktionsplanung 3. Stufe Stadt Sehnde, Hannover 2020.

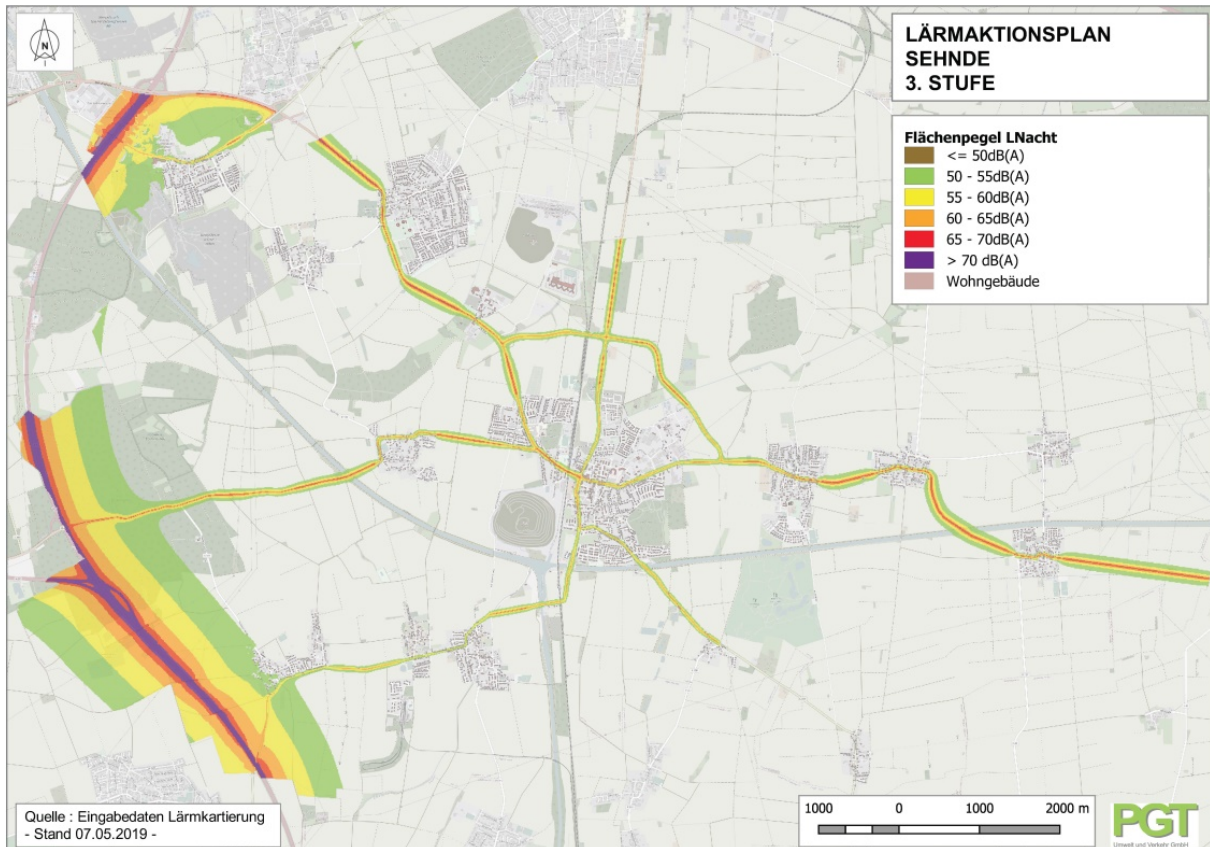


Abb. 3.6: Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{Nacht}) LAP 3. Stufe⁶

3.4 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Durchgängig barrierefreie Wegekettens im Stadtgebiet sind nicht vorhanden, einzelne Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und einzelne Querungsstellen weisen einen für Sehbehinderte gerechten Standard auf – eine einheitliche Infrastruktur fehlt jedoch.

Trennwirkungen und beeinträchtigte Aufenthaltsqualität in Verkehrsachsen sowie zahlreiche Strecken mit gemeinsamer Benutzung durch Fuß- und Radverkehr sind besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem.

Insbesondere im Bereich der Schulen, der Altenheime sowie des Krankenhauses kann die Barrierefreiheit und die Sicherung von Fußwegen deutlich verbessert werden.

⁶ PGT, Lärmaktionsplanung 3. Stufe Sehnde, Hannover 2020.

Verbesserungsbedürftig sind oft auch die Querungsmöglichkeiten. Besonders die Verbindungen im Zuge von Schulwegen und Radverkehrsachsen sind kritisch zu überprüfen. Die vorhandenen Querungsstellen im klassifizierten Hauptverkehrsstraßennetz und die teilweise im Laufe der letzten Jahre nachgerüsteten Querungsstellen sind, insbesondere an Bushaltestellen und entlang wichtiger Wegeverbindungen noch nicht ausreichend.

Kritisch ist insbesondere die Barrierefreiheit der angebotenen Wegeverbindungen in der Kernstadt, da sowohl der zentrale Bereich als auch die Querungen quasi keine taktilen Elemente und rollstuhlgerechte Absenkungen aufweisen.

In den Ortsteilen ist die Situation nicht besser, das Verkehrsaufkommen aber gemeinhin geringer.

3.5 Radverkehr

Ein Netz an wenig befahrenen bzw. straßenunabhängigen Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen ist vorhanden und wird stetig weiterentwickelt. Somit lassen sich längere Strecken mit teilweise hohen Geschwindigkeiten gut fahren. Im Rahmen der landesweiten Beschilderung und der Bemühungen der Region diese Wege qualitativ weiter zu verbessern, wird dieses überwiegend beschilderte Netz gepflegt.

Das Radverkehrsaufkommen, welches bei der videounterstützten Zählung im März 2018 ermittelt wurde, ist auf vielen Abschnitten gering.

Am zentralen Knotenpunkt B 65 / B 443 / L412 im Sehnde Kernort wurden in 24 Stunden bis zu 640 Radfahrende gezählt, wohingegen in den Ortsteilen maximal 100 Radfahrenden pro 8 Stunden gezählt worden sind. Hochgerechnet auf 24 Stunden sind damit maximal 200 Radfahrende in 24 Stunden unterwegs.



Abb. 3.7: Radverkehrsaufkommen

3.6 Bus und Bahnen

Die Stadt Sehnde ist mittels S-Bahn gut an die Landeshauptstadt Hannover bzw. an Hildesheim angebunden. Die innerstädtische Erschließung erfolgt über den Linienbusverkehr.

Schienerverkehr / SPNV

Im SPNV bestehen stündliche Verbindungen nach Hannover bzw. Hildesheim mit der S-Bahn-Linie 3. Die Fahrtzeit nach Hannover beträgt ohne Umstieg etwa 30 Minuten, nach Hildesheim ca. 15 Minuten. Auch am Samstag und Sonntag bestehen jeweils stündliche Verbindungen nach Hannover und Hildesheim. Die S-Bahnen fahren an allen Tagen stündlich bis Mitternacht.

Im Jahr 2011 wurden 2.000 Ein- und Aussteigende am S-Bahnhof Sehnde gezählt, was im Vergleich zum Jahr 2006 einem Plus von 160 % entspricht⁷.

⁷ Nahverkehrsplan 2015 – Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 135, Region Hannover 2015

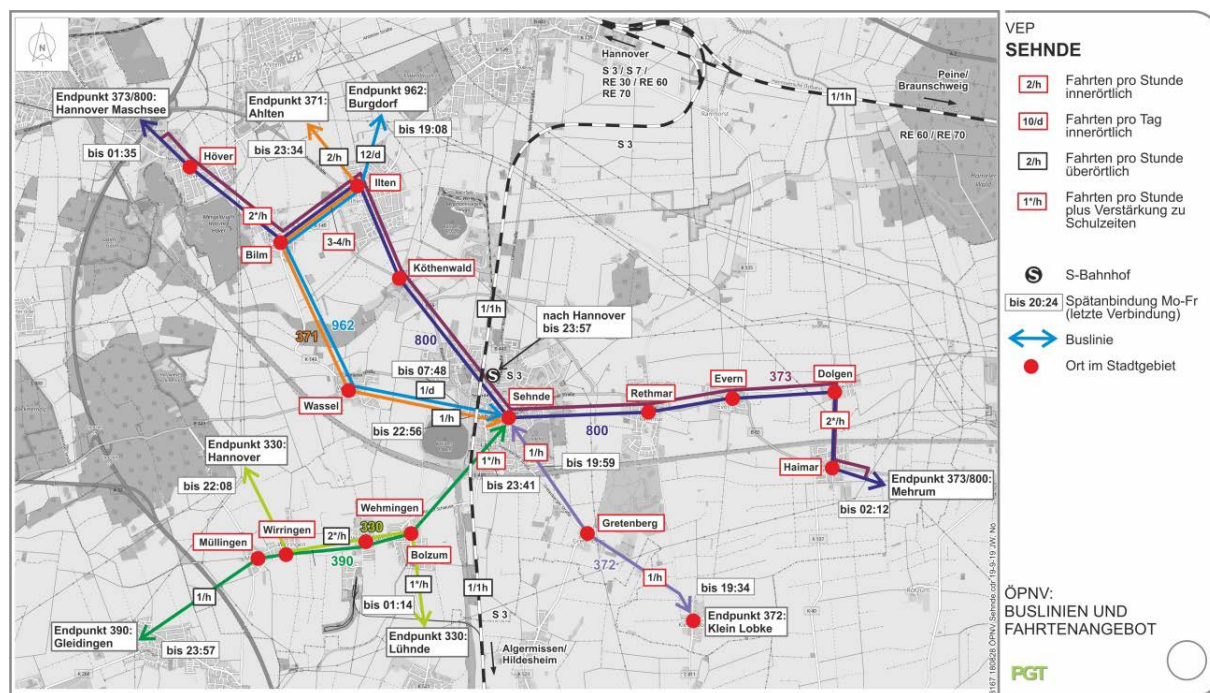


Abb. 3.8: SPNV und Buslinien mit Fahrtenangebot

Busverkehr

Der im NVP der Region Hannover⁸ aufgestellte Mindeststandard, der eine Verbindung der Ortsteile an ihr Zentrum mindestens alle zwei Stunden im Zeitraum von 5 bis 23 Uhr und in der Hauptverkehrszeit mindestens jede Stunde vorsieht, ist mit vertretbarer Reisezeit fast überall gegeben. Lediglich in Gretenberg und Klein Lobke werden die Mindestanforderungen der Bedienung nicht erfüllt, was laut des NVP jedoch akzeptiert wird.

Viele ortsteilverbindende Strecken, wie zum Beispiel im Zuge der B 65, werden zweimal pro Stunde bedient. Zwischen Bilm und Ilten verkehren Busse drei bis vier Mal pro Stunde.

Auch samstags und sonntags findet eine reguläre Bedienung statt. Mit Ausnahme der Linien 390, 800 sowie teilweise 330 wird diese mit dem RufTaxi oder Linientaxi angeboten. Die Beförderung mit dem RufTaxi muss mindestens eine halbe Stunde vor Abfahrt angemeldet werden.

⁸ Nahverkehrsplan 2015 – Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 135, Region Hannover 2015

Mit dem Nachtsternverkehr sind Sehnde bzw. die Ortsteile Haimar, Dolgen, Evern, Rethmar, Sehnde Kernstadt, Köthenwald, Ilten, Bilm sowie Höver stündlich zwischen 0 Uhr und 4 Uhr in den Nächten von Freitag auf Samstag bzw. Samstag auf Sonntag an Mehrum bzw. Anderten angebunden. In Anderten können mit der Stadtbahn weitere Ziele innerhalb von Hannover erreicht werden.

Die Verknüpfung Bus / Bahn am S-Bahnhof in Sehnde ist verbesserungswürdig. Hier bestehen teilweise lange Wartezeiten. Wie die Abb. 3.9 und Abb. 3.10 zeigen, variieren die Umsteigezeiten sehr stark und können bis zu 66 Minuten betragen. Die dargestellten Wartezeiten betrachten allein den Regelverkehrsbetrieb – ohne Verstärkerlinien, die vor allem zu Schulzeiten fahren.

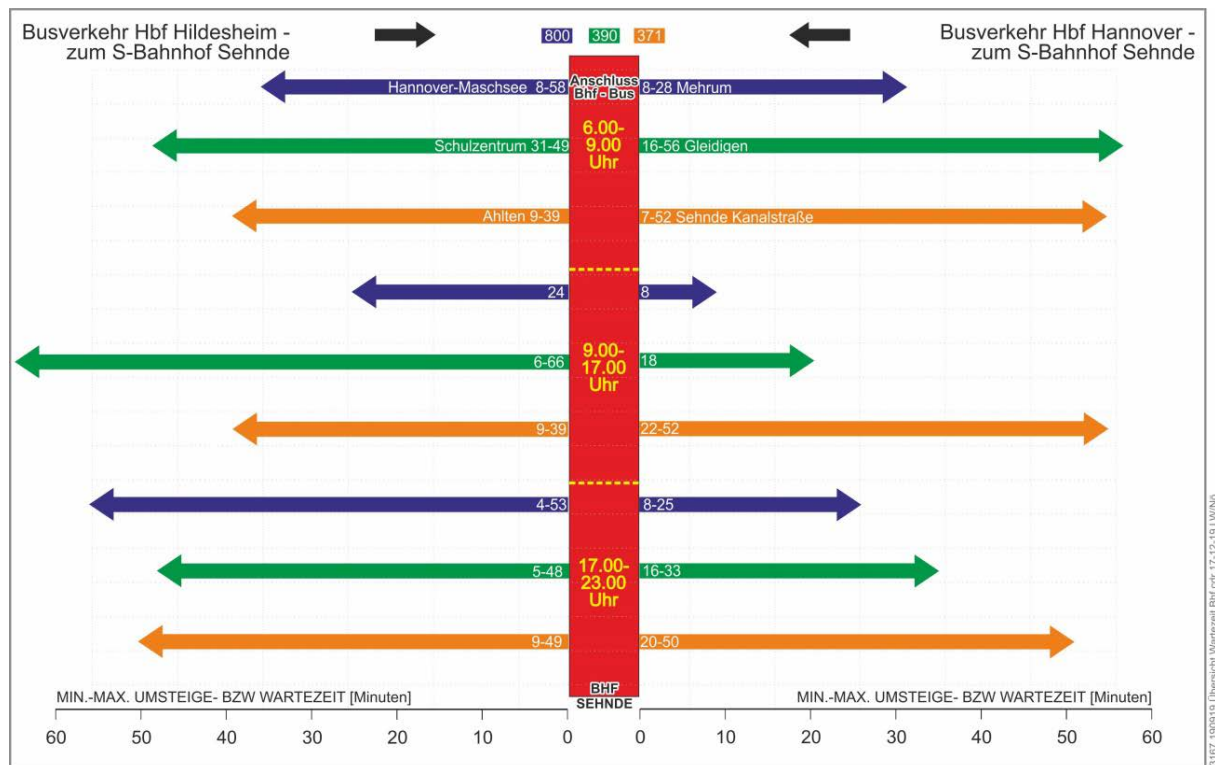


Abb. 3.9: Umsteigezeiten vom Bus zur S-Bahn am Bahnhof Sehnde

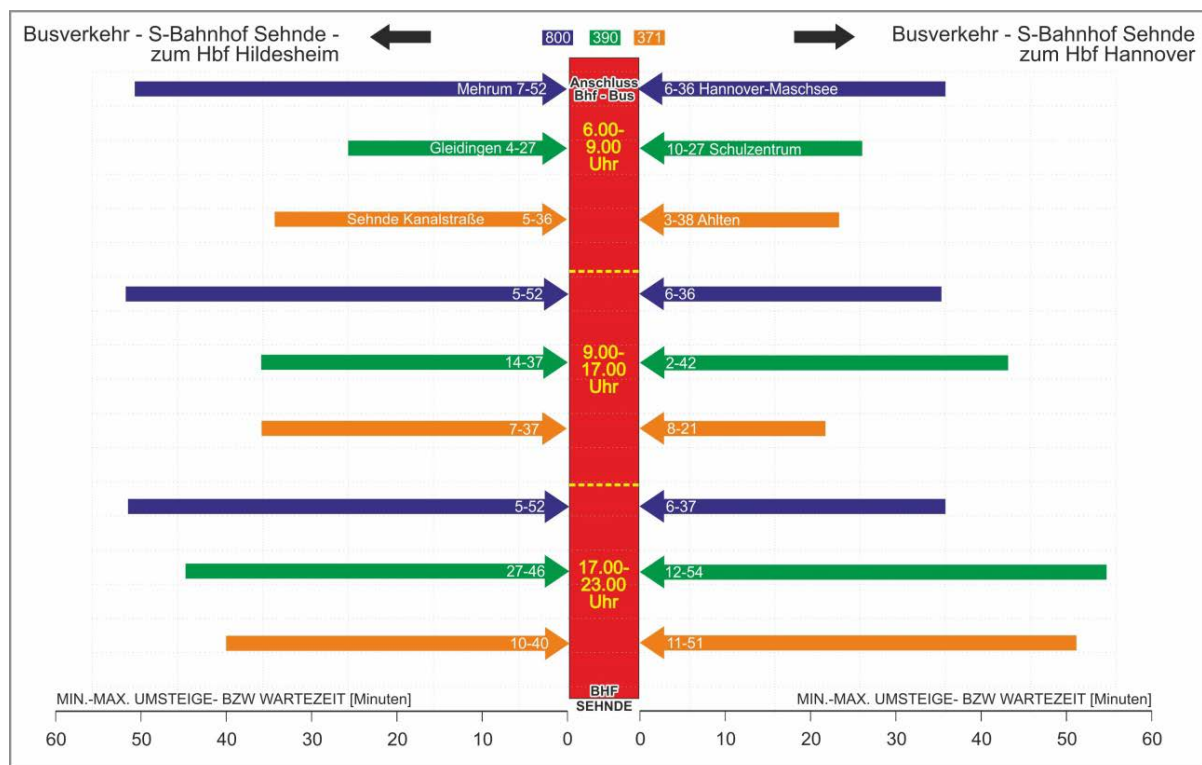


Abb. 3.10: Umsteigezeiten von S-Bahn zum Bus am Bahnhof Sehnde

Haltestellen

Der S-Bahnhof Sehnde ist barrierefrei ausgebaut.

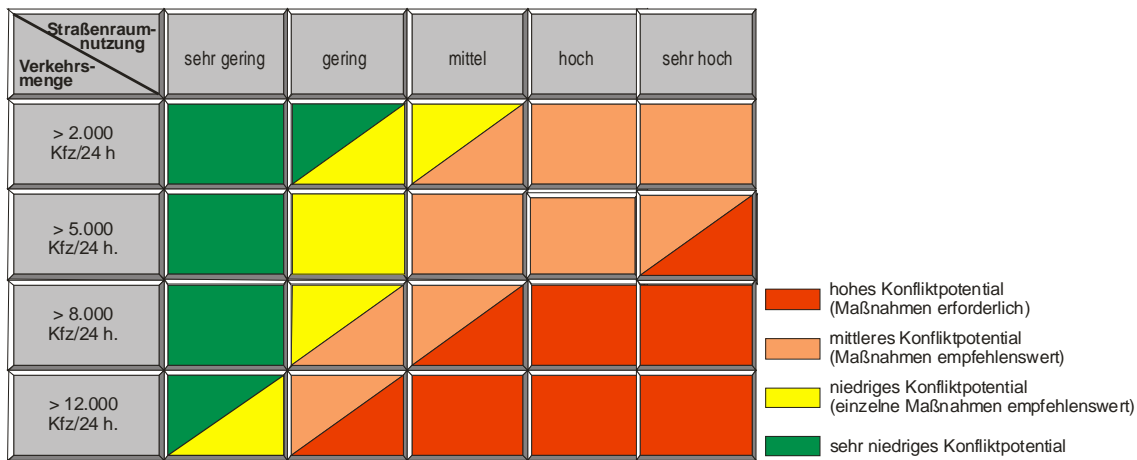
Von den 100 Bushaltestellen im Stadtgebiet sind bereits 66 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Hier besteht jedoch weiterer Nachbesserungsbedarf. Zudem sind die Zuwegungen und Querungen verbesserungswürdig.

Am Bahnhof Sehnde ist die Kapazität der P+R- und B+R-Anlagen oft nicht ausreichend. Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes werden derzeit die Bedarfe von P+R und B+R analysiert. Das Parkraumangebot soll erweitert und die (barrierefreie) Erreichbarkeit des Bahnhofs optimiert werden.

3.7 Zusammenfassende Bewertung

Die Abb. 3.11 zeigt Konfliktpotenziale im Straßenraum in Abhängigkeit der Nutzungen und der Verkehrsmengen. Viele innerstädtische Straßen liegen

in Bereichen mit mittlerem bzw. hohem Konfliktpotenzial, wo sich der Kfz-Verkehr und die sonstige Nutzung den schmalen Straßenraum teilen.



Hinweis: Straßen mit Verkehrsmengen < 2.000 Kfz / 24h werden nicht berücksichtigt.

Abb. 3.11: Verträglichkeit von Verkehrsmengen in Abhängigkeit der Straßenraumnutzung (Bewertungshilfe, eigene Zusammenstellung)

Zusammenfassend gibt es folgende, mit den jeweiligen Ortsräten abgestimmte, Konfliktschwerpunkte der Verkehrsarten in den Ortsteilen, die ein strategisches Vorgehen durch den VEP erfordern:

Kernstadt Sehnde

- Lärmbelastung durch B 65
- Erreichbarkeit des Bahnhofs verbesserungswürdig
- Verkehrsablauf im Zuge der Lehrter Straße
- Verkehrsablauf im Zuge der Peiner Straße
- Querungssituation z.B. Höhe Busbahnhof, Wasseler Straße
- Radanbindung Bahnhof

Bilm

- überhöhte Einfahrtsgeschwindigkeiten im Zuge der K 140 und K 143

Bolzum

- überhöhte Einfahrtsgeschwindigkeiten im Zuge der L 410 und K 167
- Mängel in der Radverkehrsführung im Zuge der L 410 in Richtung Wehmingen
- Mängel in der Verkehrsführung am Knotenpunkt L 410 / Am Anger

Dolgen

- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der K 136

Evern

- Lärmbelastung durch B 65
- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der B 65

Gretenberg

- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der K 138

Haimar

- Lärmbelastung durch B 65
- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der B 65 bzw. K 137 und K 136

Höver

- Lärmbelastung durch K 142
- „Elterntaxis“ im Hol-/ Bringverkehr an der Ganztagschule
- gefährliche Gewerbeein- und -ausfahrten auf Geh-/ Radweg an der Hannoverschen Straße
- gemeinsamer Geh- und Radweg an der Hannoverschen Straße führt zu Problemen
- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der K 140
- fehlende Querungssicherung

Ilten

- Lärmbelastung durch B 65
- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten
- Laternen stehen auf dem Radweg an der B 65
- Rückstau zu Hauptverkehrszeiten im Zuge der B 65, aufgrund der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Sehnder Straße / Hindenburgstraße

Klein Lobke

- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der L 411

Köthenwald

- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten
- Unfallhäufung am Zebrastreifen B 65

Müllingen

- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der L 410

Rethmar

- Lärmbelastung durch B 65
- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der B 65

Wassel

- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der K 148
- Mängel in der Radverkehrsführung im Zuge der K 148 (Gehweg, Rad frei)
- fehlende Querungssicherung
- Anbindung des Ausserortsradwegs von Bilm

Wehmingen

- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der L 410
- Mängel in der Radverkehrsführung im Zuge der L 410 in Richtung Bolzum
- fehlende Querungssicherung

Wirringen

- überhöhte Einfahrtgeschwindigkeiten im Zuge der L 410

Für die einzelnen Verkehrsarten gibt es zudem folgende gesamtörtliche Probleme:

Fußverkehr / Barrierefreiheit

- schmale Gehwege, tlw. „Rad frei“
- Störungen durch Radfahrende
- Wegenetz nicht barrierefrei ausgebaut
- fehlende Querungssicherung
- „Auf und Ab“ auf den Gehwegen durch Absenkungen an den Einfahrten

Radverkehr

- keine durchgehend gut befahrbaren Radachsen
- wenig radfahrunterstützende Infrastruktur
- Radverkehrsanlagen kaum sichtbar im Straßenraum
- Verkehrsführung an Knotenpunkten tlw. missverständlich bzw. uneindeutig
- keine getrennten Rad- und Fußwege

- keine durchgängig fahrtrichtungskonforme Führung des Radverkehrs
- fehlende Sicherung beim Übergang außerorts / innerorts
- fehlende Fahrradstellplätze, -bügel

Busse und Bahnen

- Bushaltestellen nicht vollständig barrierefrei ausgebaut
- Unregelmäßige, zu lange oder zu kurze Umsteigezeiten Bus / Bahn,
- P+R- Angebot nicht ausreichend
- unzureichender S-Bahn-Takt

Kfz-Verkehr

- Mängel in der stadtverträglichen Straßenraumgestaltung und Lärmbelastungen entlang der B 65, B 443 bzw. K 148 und weiterer Ortsdurchfahrten
- zeitweilig kurze Rückstaus an Knotenpunkten
- Mittelmarkierungen innerorts
- überhöhte Geschwindigkeiten in den Ortseinfahrten

4 „Stadt im Wandel“ / Prognose 2040

4.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Vorhersage der zukünftigen Mobilität in Deutschland ist durch zahlreiche Unsicherheiten gekennzeichnet.

Die Diskussion um verkehrsbedingte Schadstoffe und den Klimawandel erhöht den Druck auf eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Als Folge dessen nimmt die seit Jahren schwelende, aber im Vergleich zu anderen Ländern wie Dänemark oder Holland vernachlässigte Förderung alternativer Verkehrsmittel „an Fahrt“ auf. Versäumnisse der Vergangenheit, die durch „autogerechte“ Planung entstanden sind, werden zunehmend erkannt. Ein Gegensteuern wird von nahezu allen Beteiligten gefordert.

Je nach Stärke dieser Strömungen werden die Prognosemodelle beeinflusst. Steuerungsmöglichkeiten dazu liegen sowohl auf kommunaler Ebene durch freiwillige Regelungen und Anreize, als auch beim Bund, der gesetzliche Regelungen schaffen kann, die den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel anregen oder erzwingen.

Zudem mehren sich die Stimmen, die der Automobilindustrie eine für die Umwelt fehlerhafte und nicht hinreichende Berücksichtigung alternativer Antriebskonzepte unterstellen. Die forcierte Entwicklung von alternativen Antrieben wie Wasserstoff oder Elektromobilität als Alternative würde jedoch keine grundlegende Veränderung der Mobilität bewirken. Nur die Elektromobilität mit kleineren Fahrzeugen (GM-EN-V, Twike, Renault Twizy, Isetta und Microlino, Mini-el u.ä.) bringt Veränderungen für das Gesamtverkehrsgeschehen, da sie deutlich weniger Platz in Anspruch nehmen.

Für die Beurteilung der daraus folgenden verkehrlichen Entwicklung gibt es keine verlässlichen Grundlagen.

Denkbare Alternativen, die zu einer nennenswerten Verlagerung von Kfz auf andere Verkehrsmittel führen, sind prognostisch nicht greifbar und daher für Sehnde nur in Szenarien als unzuverlässige Zielgröße zu verstehen.

Die Corona Pandemie hat die Beurteilung der Situation weiter erschwert. Die Nutzung des ÖPNV (Busse und Bahnen), die besonders im Nahbereich und für die berufsbezogenen Wege von Bedeutung sind, ist eingebrochen.

Demnach beruht das Prognoseszenario zur Verkehrsentwicklung der Stadt weiterhin auf Angaben aus den Verkehrswegeplänen des Bundes bzw. der Länder, dem „Masterplan Mobilität 2025“ der Region Hannover⁹, die Arbeit zur „Entwicklung der Bevölkerung in den Schulbezirken der Stadt Sehnde“¹⁰ und der Shell-Prognose für das Jahr 2040, die mit aller Vorsicht interpretiert und besonders auf örtliche Entwicklungsabsichten bezogen werden.

Darin spielen Auswirkungen alternativer Antriebsformen nur eine marginale Rolle und verändern das Verkehrsgeschehen mengenmäßig im Kfz-Verkehr nicht. Es bleibt das Ziel, darüber hinausgehend eine Entlastung durch Förderung alternativer Verkehrsarten zu erreichen.

Neben den Planungen der Region Hannover¹¹ sind auch die Planungen im Bundesverkehrswegeplan¹², als übergeordneten Planungen, zu bewerten.

Der Bundesverkehrswegeplan sieht zur Erweiterung des bundesweiten Fernstraßennetzes den Neubau der B 65 nördlich der Sehnder Ortslagen als vordringlichen Bedarf (VB). Abb. 4.1 verdeutlicht, dass auch die Weiterführung südlich von Ilten als so genannter weiterer Bedarf (WB) eingestuft worden ist.

Gleichzeitig wurde mit der Abstufung der B 443 zur K 148 zwischen Laatzen und Sehnde ein Teil des Straßennetzes des Bundes rückentwickelt. Damit soll vermutlich der Bedeutung der Ost-West-Verkehre im Vergleich zu den weniger bedeutenden Nord-Süd-Verkehren Rechnung getragen werden. Dessen ungeachtet ist die derzeitige Belastung der B 65 östlich der Kernstadt von Sehnde vergleichsweise gering und überwiegend durch Quell-/Zielverkehre nach Hannover bzw. Peine geprägt. Für eine derartige Straße besteht aufgrund der Verkehrsmengen und der bereits bestehenden Ortsumgehung von Sehnde keine besondere Notwendigkeit, wenn der Lkw-Verkehr nachts, der besonders störend für die östlich der Kernstadt liegenden Ortschaften ist, eingedämmt werden kann.

⁹ Landeshauptstadt Hannover SHP Ingenieure (2011): Masterplan Mobilität 2025 Region Hannover

¹⁰ ISP Pestel Institut: Die Entwicklung der Bevölkerung in den Schulbezirken der Stadt Sehnde, Hannover 2020

¹¹ Landeshauptstadt Hannover SHP Ingenieure (2011): Masterplan Mobilität 2025 Region Hannover

¹² <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B65-G60-NI/B65-G60-NI.html>

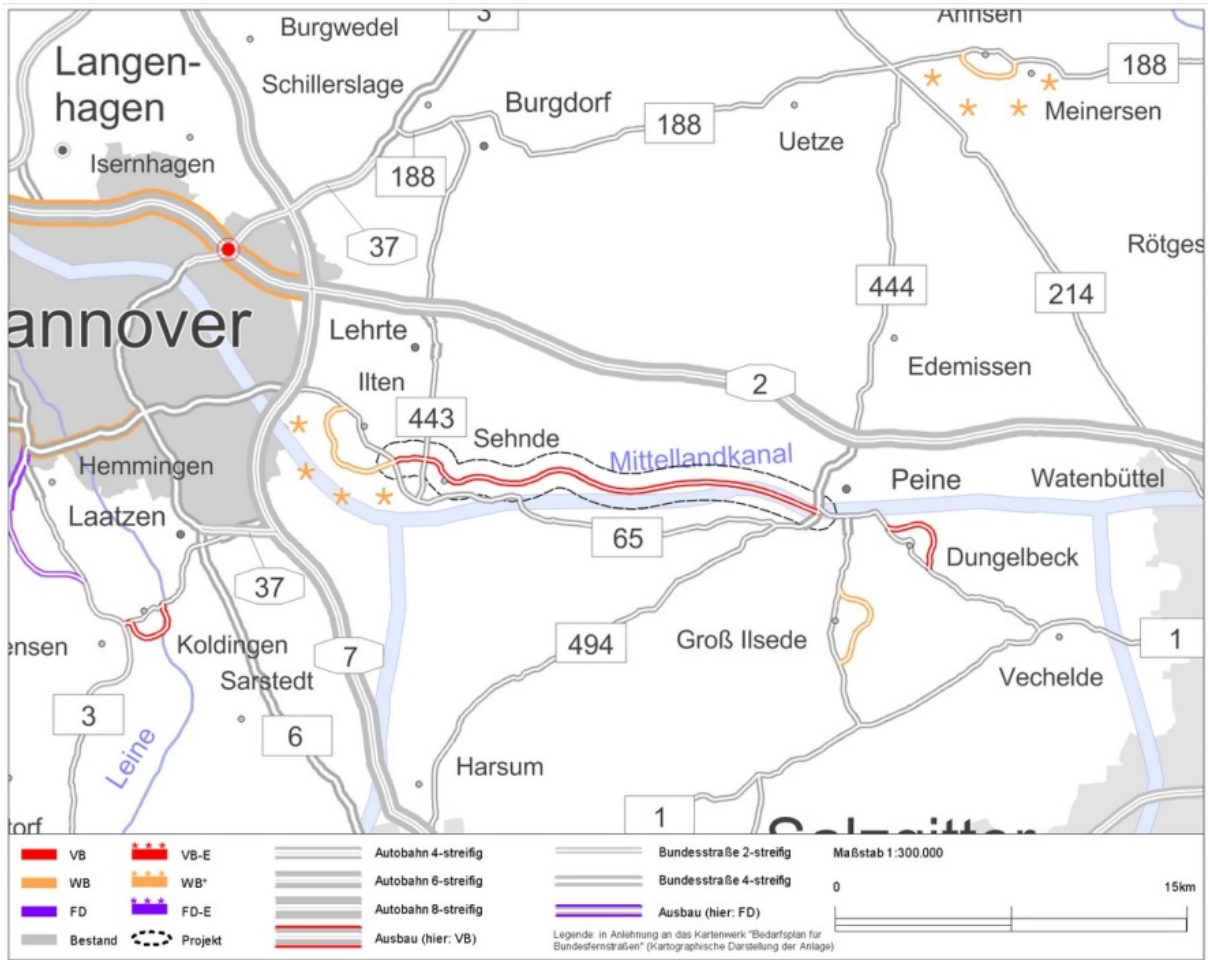


Abb. 4.1: Aussagen des BVWP 2030: Ortsumfahrung B 65 neu tlw. als vordringlicher Bedarf, bzw. weiterer Bedarf südl. Ilten (BVWP 2030)

Die parallel verlaufende BAB 2 kann hier den Großteil der Verkehre übernehmen. Ohne eine fundierte Raumbetrachtung kann der Argumentation des BVWP in diesem Fall nicht gefolgt werden, da es den Anschein hat, dass eine parallele BAB 2 zwischen Peine und Hannover aufgebaut werden würde. Aus der Sicht des VEP Sehnde wird, nach derzeitigem Kenntnisstand, daher eine solche Verbindung als verkehrlich nicht zielführend und als Verkehr in nicht geeignete Räume ziehend abgelehnt.

Eine ebenfalls in der Diskussion befindliche Verbindungsstraße, die im kommunalpolitischen Raum diskutiert wird, zwischen der B 65 und der Ortsumgehung zwischen Köthenwald und Sehnde und der ehemaligen B 443 bzw. heutigen K 148 westlich von Sehnde ist in Bezug auf den Verkehrswert ebenfalls als fraglich einzuschätzen. Hier werden Landschaftsräume zerschnitten, die teilweise für Naherholung, in jedem Fall aber für die Landwirtschaft

wichtig sind, ohne dass eine besonders starke Verkehrsverbindung abgebildet werden würde. Die durch eine solche Straße denkbaren, geringen Entlastungsmöglichkeiten für Bilm und Wassel werden durch Verlärmung nicht aufgewogen. Daher wird auch diese Strecke im weiteren Verlauf des VEP als nicht geeignet für die Lösung von Sehnder Verkehrsproblemen bewertet und nicht weiter betrachtet.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsentwicklungen wird sich die Verkehrsmenge des Kfz-Verkehrs auf Basis der im VEP gezählten Werte nur unwesentlich verändern. Die Tab. 4.1 zeigt die allgemeine Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen, die für Deutschland prognostiziert wird. Verkehrszunahmen sind dabei im Wesentlichen auf örtliche, entwicklungsbedingte Zuwächse bezogen.

Bezugsjahr	2014	2025	2040
Bevölkerung	ca. 81.000.000	ca. 79.400.000	ca. 77.000.000
Pkw-Bestand	44.200.000	45.200.000	42.700.000
Fahrleistung / Pkw	13.800	13.850	13.600
Gesamtfahrleistung in Mio. km / Jahr	610.000	626.000	580.000
Faktor für die Veränderung der Gesamtfahrleistung:		1,0262	0,9508

Tab. 4.1: Veränderung der Pkw- Jahresfahrleistungen¹³

Die örtlichen Entwicklungsabsichten sind übersichtsartig in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Einwohnerentwicklung bestimmt die Entwicklungstätigkeiten in verschiedenen Bereichen der Kernstadt und einigen Ortsteilen.

¹³ Shell Pkw-Szenarien bis 2014, Hamburg 2014

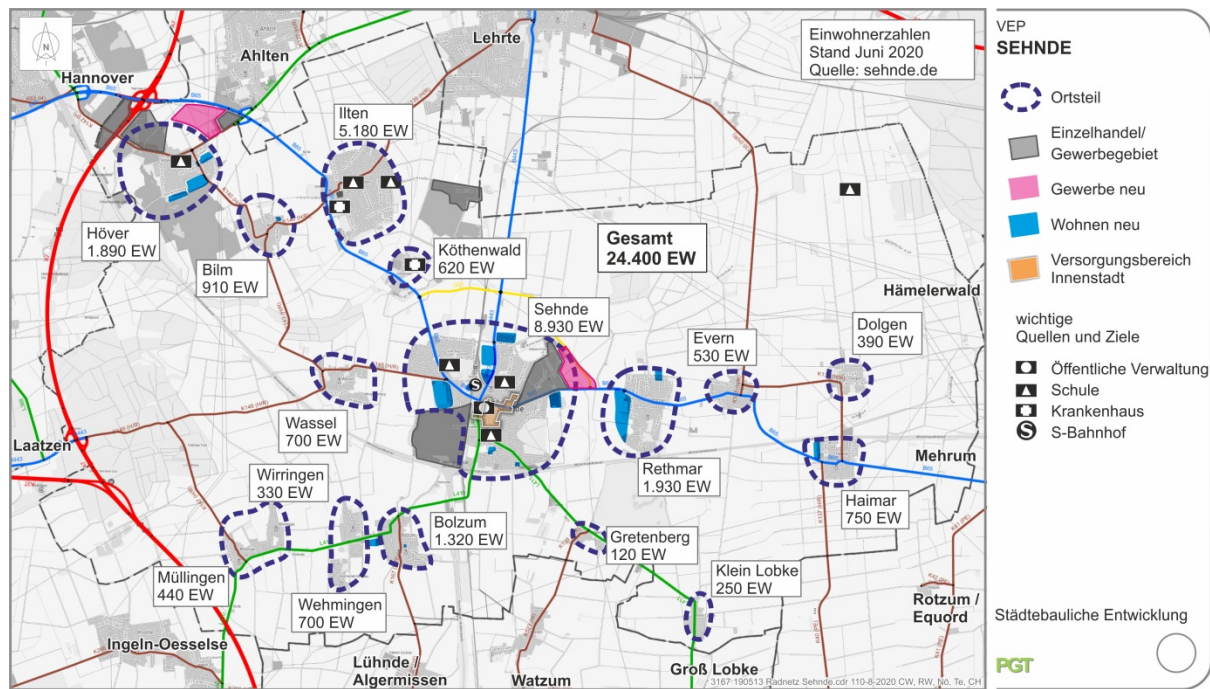


Abb. 4.2: Städtebauliche Entwicklung der Stadt Sehnde und ihrer Ortsteile

Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt in Sehnde, Rethmar und Höver, wo größere Wohngebiete entwickelt werden.

Die gewerbliche Entwicklung konzentriert sich auf die Gewerbegebiete am nordwestlichen Rand der Stadt an der BAB 7 im Gewerbegebiet Höver, weitere gewerbliche Entwicklungsflächen sind im Wesentlichen im nordöstlichen Quadranten von Sehnde vorgesehen und möglich.

Insgesamt ist die Entwicklungstätigkeit in Sehnde als moderat einzustufen.

MODAL SPLIT IN STADT UND REGION IN PROZENT

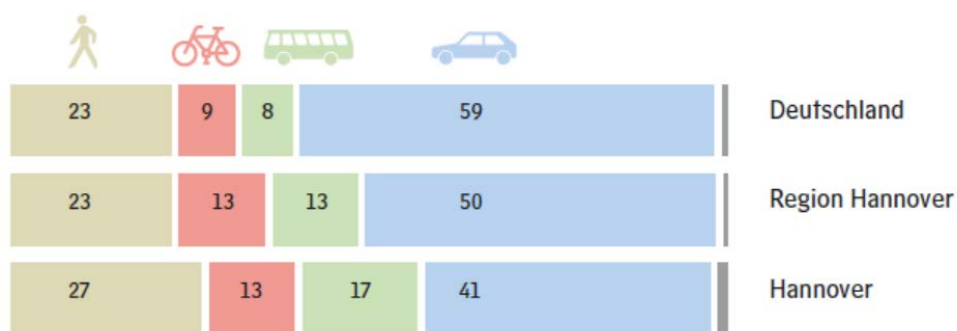


Abb. 4.3: Modal Split in Stadt und Region Hannover¹⁴

Berücksichtigt man den Modal Split, das heißt die Verkehrsmittelwahl in der Region Hannover, so zeigt sich, dass von den in den neuen Gebieten entstehenden Verkehren etwa 50 % Kfz orientiert sind, gerade längere Wege oberhalb von 3 bis 5 km werden dabei zurückgelegt. Der steigende Radverkehrsanteil in der Region, der in den Zahlen mit etwa 13 % angegeben wird, beschränkt sich im Wesentlichen auf ortsteilinternen und nur teilweise auf ortsteilverbindenden Verkehr. Der für die Region mit etwa 13 % angegebene Anteil des ÖPNV an den Wegen ist in Sehnde gerade im innerörtlichen Verkehr deutlich geringer. Auch im Berufsverkehr wird erst langsam, durch die Bedeutung des Haltepunktes Sehnde, der S-Bahn und die entsprechenden langsam zu verbessernden Verknüpfungen zwischen Busverkehr und S-Bahn-Verkehr zu einer Veränderung führen – vorausgesetzt die Corona Pandemie wird gestoppt.

Letztlich wird das Kfz weiterhin einen wesentlichen Anteil des Verkehrsgeschehens in Sehnde bestimmen und ist aus dem Alltag der Menschen nicht wegzudenken. Gleichzeitig zeigt die verkehrliche Entwicklungstendenz dahin, dass ein Miteinander d.h. eine virtuose Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel durch jeden Bürger der Stadt durchgeführt wird und von daher die Bereitschaft gegenseitiger Rücksichtnahme durch „ein mit dem Auto leben“, verringerte Geschwindigkeiten und ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis, deutlich gestärkt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan versucht in diesem Sinne, in den Maßnahmen die Bedingungen der „schwachen“

¹⁴ Landeshauptstadt Hannover SHP Ingenieure (2011): Masterplan Mobilität 2025 Region Hannover

Verkehrsteilnehmer zu verbessern und zu sichern, ohne dem Kfz-Verkehr den bisherigen Raum wesentlich einzuschränken.

Die örtliche gesamtstädtische Verkehrsentwicklung ist maßgeblich für die prognostische Entwicklung des Kfz-Verkehrs. Für Sehnde sind verschiedene Szenarien denkbar, die jedoch im Verlauf der öffentlichen Diskussion sowie der politischen Abstimmungen zu einem Szenario entwickelt wurden:

- Die Beteiligung der Ortsräte und der Öffentlichkeit zu einem frühen Zeitpunkt nach Analyse und Bewertung zeigte deutlich, dass der Schwerpunkt auf einem Miteinander der Verkehrsarten unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs liegen soll. Dies zeigte sich auch in den nachfolgenden politischen Beratungen, in denen im Wesentlichen die verkehrlichen Ziele schwerpunktmäßig eine Verbesserung des ÖPNV und des Radverkehrs enthalten sollen.
- Die Aussagen zur Erweiterung des Straßennetzes bezogen sich im Wesentlichen auf Optimierungsmaßnahmen an verschiedenen Knotenpunkten. Grundsätzlicher Straßenneubau wurde mit Ausnahme der Fragestellung einer kommunalen Entlastungsstraße (KES) zwischen der B 443 und B 65, nördlich von der Kernstadt Sehnde, ausgeschlossen.
- Das Straßennetz, welches die weitere verkehrliche Entwicklung in einem erheblichen Umfang aufnehmen kann, wurde unisono als ausreichend und mit Ausnahme von Belastungszuständen durch Umleitungsverkehre als zufriedenstellend angesehen.

4.2 Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung

Starken Einfluss auf das örtliche Verkehrsgeschehen haben ebenso die veränderten demografischen Rahmenbedingungen:

- Aufgrund der eingeschränkten Reaktionsfähigkeit und Mobilität der älter werdenden Bevölkerung wird insgesamt langsamer gefahren.
- Die Nutzung von elektrisch unterstützten Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu. Dies ist bereits im Straßenraum sichtbar und zeigt sich auch an den Unfallzahlen.
- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen elektrounterstützten

Verkehrsmitteln und Fußgängern werden größer. Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe auf Gehwegen werden steigen.

- Die Diversifizierung auf dem Automobilmarkt mit hohen Absatzzahlen von SUVs führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Einzelhandelsketten reagieren auf diese Entwicklung mit breiteren Stellplätzen und Fahrgassen

5 Ziele

5.1 Allgemeine Ziele des VEP

Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans leiten sich zum einen aus einer Reihe von rahmensetzenden Werken ab, die auf europäischen bzw. bundesweiten umwelt- und sozialpolitischen festgeschriebenen Zielsetzungen (z.B. Klimaschutz, Lärmschutz, barrierefreie Mobilität für Alle) beruhen. Zum anderen folgen sie aus ortsspezifischen Zielsetzungen, die auf Basis der vorliegenden Bestandsanalyse und Bewertung sowie prognostischer Abschätzungen abgeleitet werden.

Demzufolge ist ein umweltfreundlicher Verkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln sozialverträglich für alle Bürger*innen uneingeschränkt sicherzustellen.

Die Stadt Sehnde will im Spannungsfeld der Umwelt- und klimapolitischen Diskussion eine „sowohl als auch“ Entwicklung unterstützen, die den Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung auf verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und alternative Verkehrsarten setzt, ohne die Bedingungen für den Kfz-Verkehr restriktiv zu verändern.

Die Stadt Sehnde stellt sich den daraus resultierenden Aufgaben offensiv und will versuchen das Miteinander der Verkehrsarten in den unterschiedlichen Verkehrsräumen so zu verbessern, dass umweltfreundliche Alternativen objektiv und subjektiv sicher genutzt werden können.

Folgende übergeordnete Zielsetzungen sollen erreicht werden:

- Mobilität für Alle sicherstellen,
- schadstoffarme Mobilität fördern,
- den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen steigern,
- Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel und Verkehrswege beseitigen,
- die Belange der „schwachen“ Nutzergruppen berücksichtigen,
- Barrieren für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufheben,
- Straßenräume mit Aufenthaltsqualität schaffen und erhalten,
- eine leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern,

- notwendige Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln.

Die allgemeinen Ziele der Verkehrsentwicklung werden in mehrere Teilziele gesplittet und um konkrete Handlungserfordernisse und Maßnahmen ergänzt:

- Sehnde will den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten Radverkehr, ÖPNV und „Zu Fuß gehen“ deutlich steigern. Potenziale werden aufgrund der Entfernungen insbesondere in der Förderung des Radverkehrs gesehen. Gleichzeitig soll die Barrierefreiheit sichergestellt werden und die Anforderungen an die Umgestaltung der Verkehrsanlagen gemäß Teilhabegesetz beschleunigt werden.
- Sehnde möchte insbesondere die verkehrsbedingten Lärm-Emissionen in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern dämpfen und möglichst gering halten.
- Sehnde möchte den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht fördern, sondern versuchen die Bedingungen der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer zu verbessern und zu sichern, ohne den bisher vorhandenen Raum für den MIV wesentlich einzuschränken.

5.2 Handlungsfelder für Sehnde

Schwerpunkt der Maßnahmen des VEP liegen in den folgenden Handlungsfeldern, die Bereiche aufzeigen, für die konkrete Maßnahmenplanungen entwickelt werden:

Stadt der kurzen Wege

- Die Nutzungsmischung sowie eine weitere Binnenentwicklung werden gefördert.
- Die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums soll weiter gestärkt werden.
- Die Anbindung von Bus / Bahn an das Stadtzentrum soll verbessert werden.
- Die Aufenthaltsqualität für Bürger*innen innerhalb des innerstädtischen Straßen- und Freiraumes soll weiter verbessert werden.
- Die Anbindung der Schulstandorte mit dem nicht motorisierten Individualverkehr soll weiter verbessert werden.

Unter dem planerischen Obertitel „Stadt der kurzen Wege“ wird eine möglichst integrative Entwicklung der innerstädtischen Ortsteile verstanden, mit

dem Ziel, Wege für die Grundversorgung des täglichen Daseins zu verkürzen und durch Nutzungsmischung eine Vielfalt am Ort zu erhalten. Die Verkehrsplanung entwickelt jeweils spezifische Konzepte zu einzelnen Vorhaben, die im Wesentlichen die Rad-, Fuß- und ÖPNV- Anbindung stärken.

Fußverkehr fördern / Barrierefreiheit sichern

- Gehwege sollen i.d.R. für Fußgänger, also für Verkehre mit niedriger Geschwindigkeit reserviert werden.
- Belange von Kindern, Schülern*innen und mobilitätseingeschränkten Personen werden besonders beachtet.
- Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll verbessert werden und eine besitzbare Stadt wird angestrebt.
- Der Ausbau eines barrierefreien Fußwegenetzes muss angestrebt werden. D. h. mindestens die wichtigen Hauptwegebeziehungen sind durchgehend barrierefrei auszubauen.
- Insbesondere Querungsstellen sind barrierefrei herzustellen.
- Standards zur Barrierefreiheit werden entwickelt und müssen einheitlich umgesetzt werden.
- Die Barrierefreiheit ist durch kontinuierlichen Bestandsumbau zu verbessern.

Innerhalb der Stadt soll das Fußwegenetz insbesondere zum Bahnhof und den Bushaltestellen, zu den wichtigen Zielen und zu Versorgungs- bzw. Geschäftsbereichen verbessert und barrierefrei ausgebaut werden.

Vorrangige Wegenetze sind ortsbezogen zu entwickeln und in der Umsetzung abzustimmen. Die Entwicklung und der Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes, welches wichtige Ziele wie Schulen und Haltepunkte verbindet, sollte besonders in der Kernstadt realisiert werden.

Ein wichtiges Handlungsfeld ist dabei auch die weitgehende Trennung des Fuß- und Radverkehrs innerorts.

Die Stadt soll „besitzbar“ sein. Entlang wichtiger Wegenetze sollen Verweil- und Ausruhemöglichkeiten (Bänke, Anlehnstellen, Miniparks u.a.) für mobilitätseingeschränkte Personen an geeigneten Stellen angeboten werden.

In Bezug auf die Barrierefreiheit soll sichergestellt werden, dass alle Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie alle öffentlichen Einrichtungen barrierefrei erreichbar werden und die Straßen gequert werden können.

Radverkehr fördern

- Ein Radwegenetz sollte weiter ausgebaut entwickelt werden. Vorrangig sollte die Radverkehrsinfrastruktur der wichtigen innerörtlichen (innerstädtischen) und die angrenzenden Städte (Hannover, Hildesheim) anbindenden Routen entwickelt und ausgebaut werden (Schwerpunkt Kernort, teilweise Verbesserung Anbindung Ortsteile).
- Der von der Region beabsichtigte Radschnellweg nach Lehrte sollte unterstützt und in seinem Verlauf bis nach Sehnde verlängert werden.
- Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem „Wohlfühlen auf dem Rad“ führen.
- Strategien zum Radverkehr werden in einem „Leitbild Radverkehr“ allgemeinverständlich zusammengefasst.
- Besondere Radfördermaßnahmen sollen zügig umgesetzt werden.
- Die Sichtbarkeit der Radinfrastruktur muss hergestellt / verbessert werden.

Im vorhandenen Radverkehrsnetz sollen Hauptwege für den Radverkehr etabliert und vorrangig ausgebaut werden. Dieses Netz ist vergleichbar mit den Hauptstraßen für den Kfz-Verkehr. Die Vernetzung, der Abbau von Barrieren und die Verbesserung gemäß der Mindestanforderungen der StVO soll dazu dienen, die Sicherheit des Radfahrens in Sehnde noch weiter zu verbessern. Anreize zum Umstieg und einer verstärkten Nutzung des Rades sollten darüber hinaus entwickelt werden.

In diesem Zusammenhang wird empfohlen die Anbindung Sehndes an die Radschnellwege von Hannover nach Ahlten bzw. Lehrte zu prüfen.

Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV und an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind sichere Radabstellanlagen (z.B. Bügel) in ausreichender Anzahl notwendig.

Wohnortbezogen sollen überdachte Abstellanlagen ebenerdig zugänglich sein.

Busse und Bahnen bürgernah

- Der öffentliche Verkehr im regionalen Verbund wird weiter gestärkt (Masterplan Region).
- Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Haltepunkte soll besonders für den Bus-Bahn-Umstieg optimiert und die Erreichbarkeit für Rad- und Fußverkehr verbessert werden (Stichwort „Bahnhofsumfeld“).
- Die Stellplatzkapazitäten für P+R und B+R am Bahnhof in Sehnde sollen erweitert werden.
- Die Haltestellen sollen weiter modernisiert, optimiert und weiter barrierefrei ausgebaut werden.

Die Erreichbarkeit der Schiene ist durch eine Optimierung des Bahnhofsumfeldes weiter aufzuwerten und die Anbindung an den Busverkehr zu verbessern.

Die Parkraumsituation am Bahnhof soll für den Radverkehr durch ein erhöhtes Stellplatzangebot (B+R) verbessert werden. Für den Kfz-Verkehr sind die Lage und das Angebot zu prüfen. Eine Aufwertung der Bahnhofsstraße und des Bahnhofsbereichs mit barrierefreier Buswendeanlage ist erstrebenswert.

Dazu findet parallel eine Untersuchung des Bahnhofsumfeldes in Sehnde statt.

Das Bussystem sollte eine verbesserte Anbindung der Ortsteile untereinander und an den Bahnhof in Sehnde ermöglichen. Das Angebot an Wochenenden und in Abend- und Nachtzeiten sollte erweitert werden.

Verkehrssicherheit erhöhen

- Die insbesondere subjektiv empfundene Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen sollte erhöht werden.
- Ein Verkehrssicherheitsprogramm mit unterstützender Öffentlichkeitsarbeit und verschiedenen plakativen Maßnahmen ist notwendig, um stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erzielen.
- Informationen zum Radverkehr im Straßenraum sind in vielfältiger Weise zu platzieren.
- Wichtige Querungsstellen, z.B. an Ortseingängen, wo der Radverkehr vom Außerortsradweg in die Fahrbahn geführt wird, sind durch den Einbau von Querungshilfen zu sichern.

Die objektive Radverkehrssicherheit ist in Sehnde hoch. Subjektiv trauen sich aber viele Menschen nicht, die Fahrbahn mit dem Rad zu nutzen. Die Benutzung von vermehrt einzuführenden Radverkehrsanlagen in der Fahrbahn soll durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, durch Piktogramme in der Fahrbahn und weitere plakative Maßnahmen, wie die Einfärbung von Schutzstreifen an neuralgischen Punkten, unterstützt werden.

Zudem ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auch auf klassifizierten Straßen anzustreben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Straßennetz optimieren / Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern

- Die Anbindung durch den Kfz-Verkehr ist in allen Ortsteilen ausreichend gegeben.
- Knotenpunktformen, Fahrstreifenanzahl und -aufteilung im Zuge der Ortsdurchfahrt Sehnde Kernort sollte geprüft und optimiert werden.
- Stadtverträglicher Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen zur Anpassung an die zur verkehrssicheren Abwicklung notwendigen Regelungen sollte erfolgen.
- Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.

Das Straßennetz ist für die Belange des Kfz-Verkehrs ausreichend. Handlungsbedarfe bestehen tlw. in der Sanierung und in der Verbesserung der Verkehrsabwicklung an einigen Knotenpunkten.

Der Einbau von Mittelinseln und der Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen können an einigen Stellen ebenfalls zu einer Verlangsamung des Verkehrs und somit zu einer Sicherung führen.

Vorgeschlagen wird eine Umgestaltung der Peiner Straße, ab Bahnhofsbrücke, bis hin zur und inklusive der Breiten Straße und darüber hinaus, um die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern.

Punktuell sind Maßnahmen in den Ortsteilen (z. B. Ortsdurchfahrten der B 65) zu prüfen.

Orientierung im Verkehr verbessern

- Die Orientierung im Verkehrsnetz von Sehnde sollte durch Maßnahmen im Wegweisungsnetz des Radverkehrs und allgemeinen Wegweisungsnetz noch weiter verbessert werden.

Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen

- Die Nutzung von Elektrofahrrädern hat sich durchgesetzt und erhöht, besonders bei dem älter werdenden Teil der Bevölkerung – sie erfordert aber tlw. separate Wege oder Fahrbahnnutzungen.
- Die multimodale Mobilität ist zu fördern. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist zu optimieren.

Öffentlichkeitsarbeit

- Ein besserer Umgang mit und im Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern erreicht werden. Ein Konzept des dauerhaften Dialogs und der öffentlichen Ansprache sollte folgende Elemente enthalten:
 - Hinweise zum autofreien Schulweg und ggf. Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen
 - Aktionen zur Radverkehrsförderung,
 - Umweltinformation und
 - Erklärende Kontrolle und Überprüfungen.
- Die Öffentlichkeit ist bei Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen und informieren.

Der Verkehrsentwicklungsplan soll in der Öffentlichkeit intensiv diskutiert werden, um eine große Akzeptanz für die daraus folgenden Maßnahmen zu erzielen. Der hier vorliegende Bericht dient als Grundlage für die öffentliche Debatte und der Herstellung von Standards, die im weiteren Verlauf umzusetzen und zu akzeptieren sind.

6 Maßnahmenempfehlungen

Für die in Kapitel 5 aufgeführten Handlungsfelder wurden in Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis Maßnahmenansätze erarbeitet, die zur Umsetzung der aufgestellten Ziele des VEP als erforderlich angesehen werden.

6.1 Stadt der kurzen Wege

Für eine Optimierung der Wege in der Kernstadt von Sehnde sollte der Versorgungsbereich Innenstadt besser mit dem nördlich der Peiner Straße gelegenen Geschäftsbereich verbunden werden. Dazu sollte die Umgestaltung der Peiner Straße, in Verbindung mit der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes, angestrebt werden.

Um die Verbindung der nördlich und südlich der Peiner Straße gelegenen Bereiche zu verbessern, sollten der Durchgangsverkehr verlangsamt und die Querungsmöglichkeiten für den nichtmotorisierten Verkehre verbessert werden.

Insbesondere im Zuge der Temporeduzierung ist anzustreben, den Radverkehr auf diesem Teil der Peiner Straße fahrbahnintegriert zu führen.

6.2 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Die Bedingungen des Fußverkehrs sind deutlich verbesserungsfähig. Während die Breite von Gehwegen im Regelfall nicht veränderbar ist, kann aber durch Neuordnung der Nutzungen Radverkehr, parkende Kfz sowie Einbauten (Masten etc.) eine Verbesserung erzielt werden. Vorrangig ist dazu ein Hauptfußwegenetz zu definieren, welches die besonderen Qualitäten des Fußverkehrs unterstützt. In diesem Netz sollte auch der Anspruch der „besitzbaren“ Stadt erkennbar werden, indem in kurzen Abständen Anlehn- und Sitzmöglichkeiten eingebracht werden, die den mobilitätseingeschränkten Bevölkerungsteilen die Teilhabe am Stadtleben ermöglichen.

Die Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrern und Fußgängern

zwingend erforderlich. Dazu sind Führungsformen für den Radverkehr zu entwickeln, die abseits der Gehwege sichere und attraktive Fahrbedingungen ermöglichen.

Hauptfußwegenetz definieren

- **Hauptfußwege** haben eine vorrangige Bedeutung für den Stadt- oder Ortsteil. Die Hauptfußwege übernehmen dabei die Hauptlast des fußläufigen Verkehrs zu den Haltestellen und zu den wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- Hauptfußwege sollten zu **durchgehende Wegenetze** verknüpft werden, die barrierefrei ausgebaut, eine Nutzung ohne Hilfe ermöglichen.

Für den Kernort Sehnde wird ein örtliches Hauptwegenetz, wie in Abb. 6.1 dargestellt, vorgeschlagen, das das Rückgrat der zentrumsnahen Bündelung der Fußverkehre bildet.

Der barrierefreie Umbau des Fußwegenetzes sollte vorrangig in der Kernstadt die Hauptfußwegeverbindungen im Geschäftsbereich, zu Schulen und Haltestellen des ÖPNV sowie die Anbindung an die Naherholungsbereiche umfassen (**barrierefreies Vorrangnetz**, vgl. Abb. 6.1).

Vorrangig sind punktuelle Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen innerhalb dieses Wegenetzes sowie zur Anbindung von Haltestellen und wichtigen Zielen umzusetzen und Sitzgelegenheiten für Ruhepausen anzubieten.

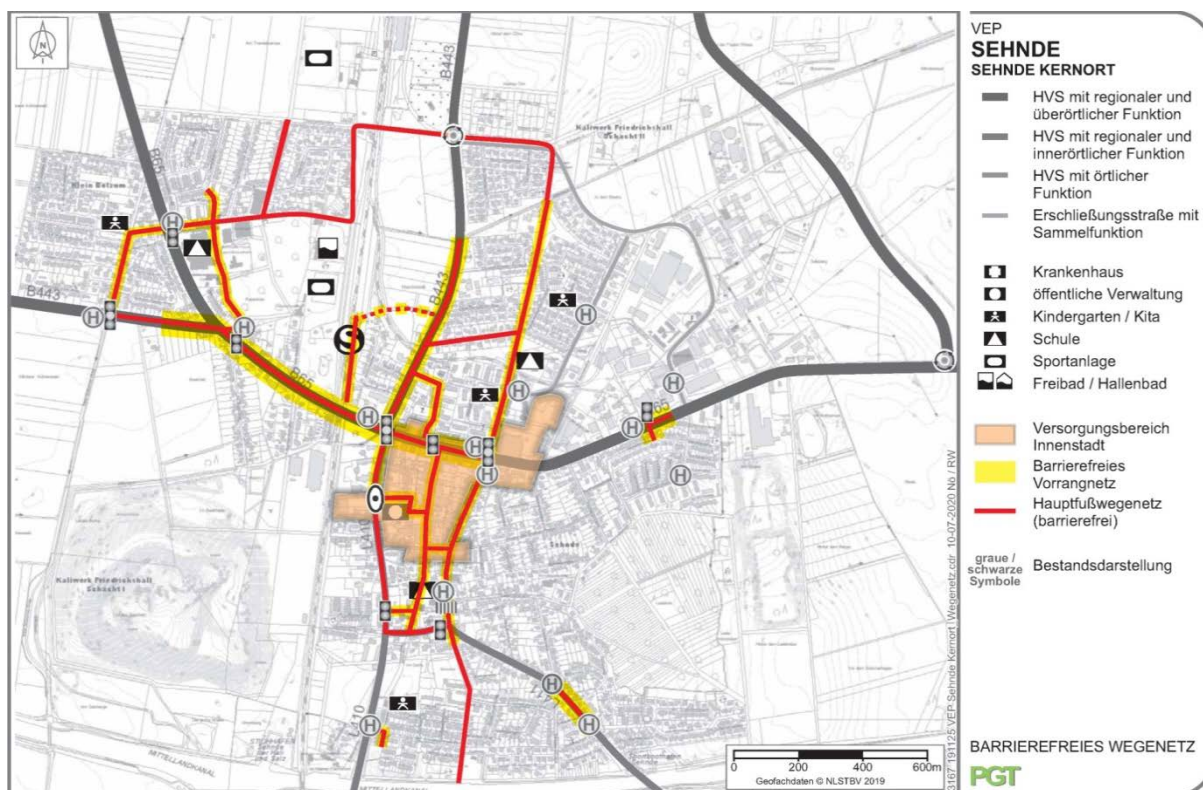


Abb. 6.1: Hauptfußwegenetz Sehnde

Barrierefreiheit herstellen

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)¹⁵, das die rahmensetzende Gesetzgebung der EU sicherstellen soll, ist 2006 in Kraft getreten. Durch die darin definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit kommt dem barrierefreien Infrastrukturausbau eine große Bedeutung zu. Barrierefreiheit kommt allen Verkehrsteilnehmern zu Gute.

Empfohlen werden einheitliche, örtliche Standards in einem barrierefreien Wegenetz vorrangig umzusetzen. Die Infrastruktur muss baulich umsetzbar, wiederholbar, durchgängig und wirtschaftlich sein.

Wichtige Querungsbereiche sollten entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung gestaltet werden. Die Gestaltung sollte dem „Zwei-Sinne Prinzip“ entsprechen, d.h., dass zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Fühlen (Tasten) angesprochen werden.

¹⁵ Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

Ein barrierefreier Ausbau beinhaltet die Grundfunktionen Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung sowie das Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen. Rampen sollten nicht mehr als 6 % Neigung auf max. 6 m haben und Querneigungen sollten 3 % nicht überschreiten. An LSA-geregelten Knotenpunkten helfen akustische Signalgeber. Abb. 6.2 zeigt beispielhaft, wie barrierefreie Querungsstellen mit taktilen Elementen und einer Nullabsenkung aussehen.



Abb. 6.2: Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung (Beispiel Querungsstelle Nordstraße, Höhe LIDL)

6.3 Radverkehr fördern

Der Radverkehr soll gefördert werden, da dieser umwelt- und stadtvträglich ist. Studien belegen, dass regelmäßiges Radfahren die Gesundheit fördert (bspw. Stärkung der Muskulatur, Gelenke, Ausdauer, Immunsystem,

Herzfunktionen, Fettstoffwechsel etc.) und die Produktivität und Leistungsfähigkeit erhöht¹⁶.

Angesichts wachsender Anteile des (motorisierten) Individualverkehrs am Modal Split bietet die Fortbewegung mit dem Fahrrad die Möglichkeit, einem steigenden Verkehrsdruck entgegenzuwirken und die Verkehre stadtvträglich abzuwickeln. Erst wenn die notwendige Radinfrastruktur großflächig vorhanden und auch für andere Verkehrsteilnehmer sichtbar ist, kann ein Erfolg zum Umstieg auf das Rad erzielt werden.

Eine verbesserte Erschließung im innerörtlichen und überörtlichen Verkehr (Anbindung an Hannover und andere umliegende Orte) lässt weitere Steigerungspotenziale im Radverkehr möglich erscheinen.

Koordiniertes Vorgehen mit Nachbarkommunen und Region

Die Region Hannover hat ein Vorrangroutennetz entwickelt, dessen Routen auch Sehnder Ortsteile miteinander verknüpft, so wird Sehnde mit Hannover und den umliegenden Kommunen Lehrte und Laatzen verbunden. Die regionsbezogenen Standards sind aufzugreifen und sollten unterstützt werden.



Abb. 6.6: Vorrangnetz und Umsetzungspriorität der Region Hannover¹⁷

Radnetz definieren

¹⁶ Neun, M., und H. Haubold. *The EU Cycling Economy*. Brüssel, 2016.

¹⁷ Region Hannover, *Alltagsradverkehr in der Region Hannover*, 2017

Dieses Netz sollte in Bezug auf das Sehnder Stadtgebiet präzisiert und verdichtet werden.

Im erarbeiteten Radwegenetz soll die Hauptlast des innerörtlichen Radverkehrs schnell und komfortabel abgewickelt werden. Es sichert die Erreichbarkeit von Schulen und Versorgungseinrichtungen ebenso wie die örtlichen und übergeordneten Verbindungen. Zudem sollte im Zuge der Hauptrouten eine Beleuchtung, soweit möglich auch nachts, gegeben sein, um die soziale Sicherheit zu erhöhen.

Das Routennetzkonzept enthält klar hierarchisierte Wegeverbindungen:

- **Hauptrouten (ortsteilverbindende Routen)**
sind hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs, die die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs abdecken.
- **Nebenrouten**
bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouten mit Schwerpunkt auf Komfort sowie nachgeordnet wichtige Routen bspw. zwischen den Ortsteilen.
- **Ergänzungsrouten / Freizeitrouten (kleinräumige, ortsteilbezogene Routen und Radwanderwege)**
Ergänzungsrouten umfassen wichtige kleinräumige Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptroutennetz. Die Freizeitrouten beziehen sich insbesondere auf das touristisch relevante Radwanderwegenetz.

Zudem beinhaltet das Radverkehrsnetz überregionale Routen, die Regionsverbinder bzw. Radschnellwege, die derzeit in Untersuchung sind, sowie das Vorrangnetz der Region Hannover.

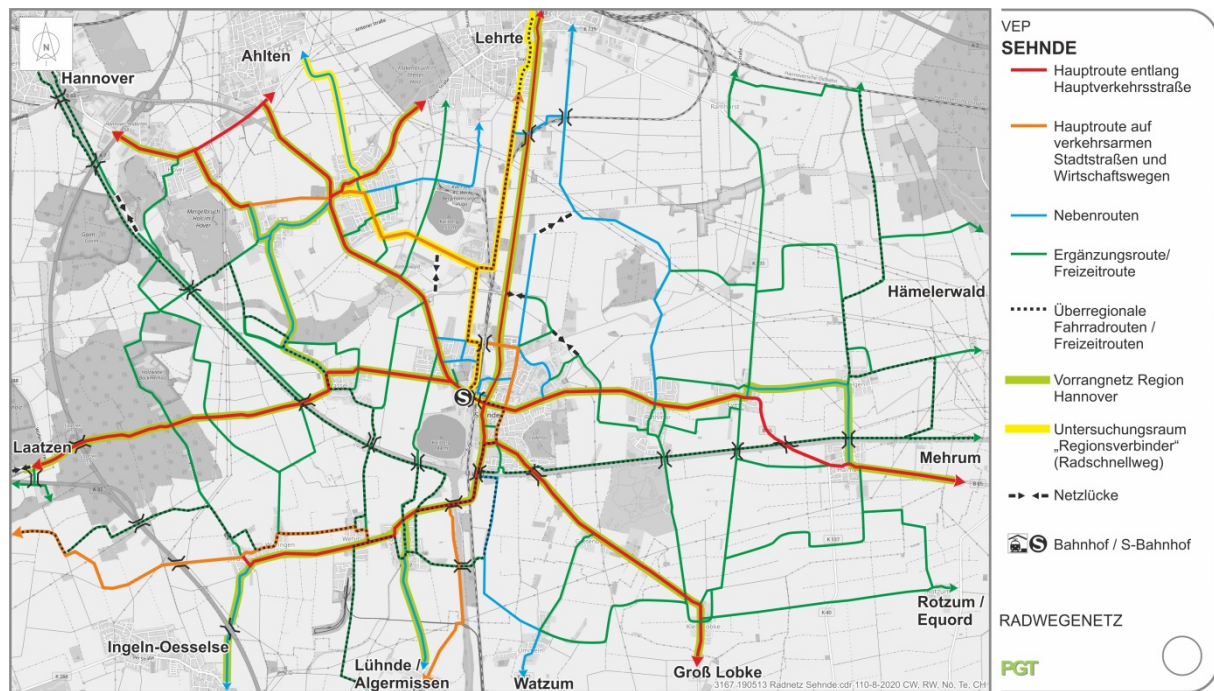


Abb. 6.3: Radwegenetz Stadt Sehnde

Routennetz schlussabstimmen und verbindlich festlegen

Das intensiv abgestimmte Radnetz sollte beschlossen werden, damit es im Zuge weiterer Planungen der unterschiedlichen Baulastträger verbindliche Berücksichtigung findet. Das Radroutennetz sollte nach dem politischen Beschluss möglichst auch bei einer Fortschreibung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden und allen relevanten Baulastträgern zur Berücksichtigung übermittelt werden.

Netzausbau

Vorrangig sind die örtlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu ergreifen und ein einheitlicher Standard der Radverkehrsanlagen, der für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar ist, umzusetzen. Dabei ist in enger Abstimmung mit den Verkehrsbehörden und den Baulastträgern die zulässige regelnde StVO im Sinne des Radverkehrs offensiv einzusetzen. Alibimaßnahmen fördern den Radverkehr nicht. Vielmehr muss es auf eine breite Akzeptanz der Bevölkerung bei den vorgesehenen Maßnahmen hinauslaufen. Das Fahrradklima der Stadt ist dahingehend zu heben.

Im „Leitbild Radverkehr“ werden daher die strategischen sowie kurzfristigen Ziele für die zukünftige Gestaltung festgelegt und wesentliche Handlungsfelder für die Umsetzung dieser definiert. Die frühzeitige Festlegung der

langfristigen Ziele ist insbesondere auch vor dem Hintergrund der kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen essentiell, um abschließend ein schlüssiges Konzept und keinen Flickenteppich mit überstürzt umgesetzten Maßnahmen zu erzielen.

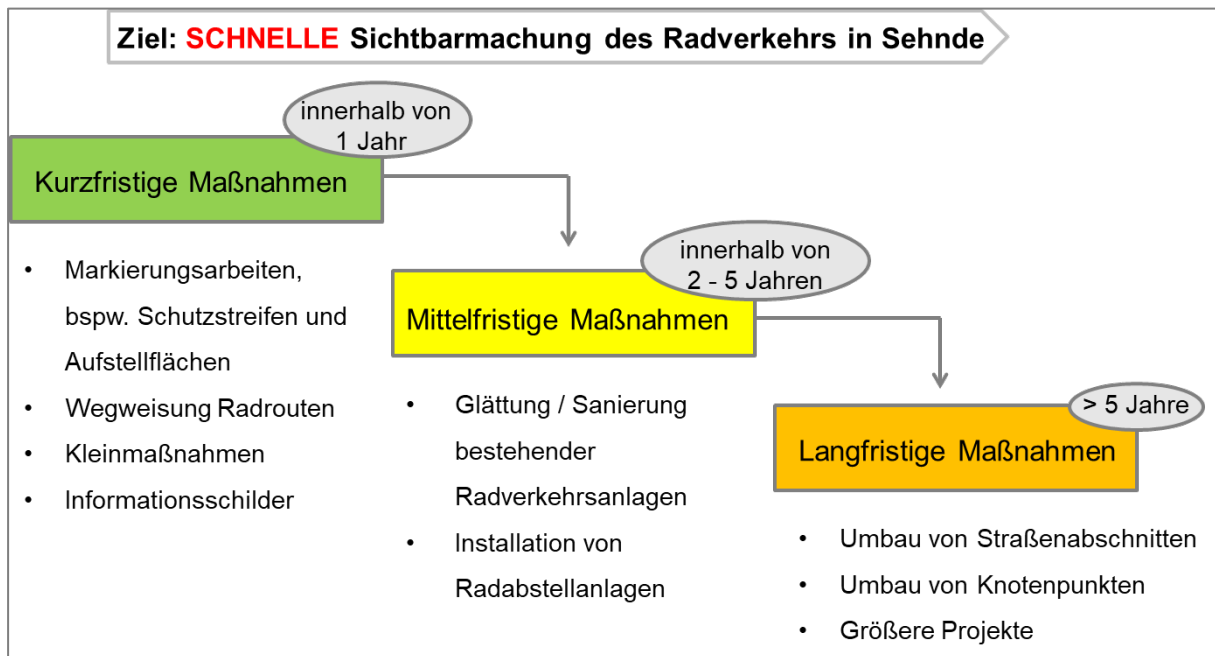


Abb. 6.4: Stufenweiser Ausbau der Radinfrastruktur / Zeitschiene

Das Leitbild soll sowohl für interne Organisationseinheiten sowie für die Öffentlichkeit die Grundlage darstellen und für die Umsetzung der festgelegten Ziele werben.

Wesentliche Punkte, die nach intensiver Diskussion als Handlungsrahmen beschlossen werden sollen, zeigt Abb. 6.5. Prioritäten sollen zeitnah, routenbezogen und vorbildhaft umgesetzt werden.

Radverkehr gehört zum städtischen Fahrverkehr:

- Radverkehr soll schnell sichtbar gemacht werden
- Radverkehr soll für alle Verkehrsteilnehmenden subjektiv und objektiv sicher sein
- Radfahren soll komfortabel und kommunikativ nebeneinander möglich sein
- Radfahren soll zügig möglich sein
- Radverkehr soll eigene Anlagen bekommen – wo immer möglich
- Eine Prioritätenliste für die Umsetzung soll erstellt werden
- Ein eigenes Budget zur Radverkehrsförderung soll eingerichtet werden

Alle fahrenden Verkehrsarten werden separat vom Fußgängerverkehr geführt:

- Innerörtlicher Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden
- Hochbord-Radverkehrsanlagen: nur wenn sie durchgehend > 2,00 m lichte Breite haben

Ein durchgehendes Radroutennetz für den Alltag wird definiert:

- Sicherstellung einer ausreichenden Netzdichte
- Hierarchisierung und Priorisierung wichtiger Routen
- Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit mindestens auf den Hauptrouten sind zu gewährleisten

Der Radverkehr wird durchgängig gefördert durch Hilfestellungen wie:

- Sichtbarer Routenverlauf inkl. durchgehender Wegweisung
- Radverkehrsgerechte Knotenführungen, bspw. mithilfe von
 - vorgezogenen Aufstellflächen
 - eigenen Signalgebern
 - Einfädelungstreifen
- Piktogramme / Sharrows auf der Fahrbahn
- Einfärbung von Schutzstreifen an neuralgischen Punkten
- Radverkehrsanlagenunterhaltung
- Reinigung und Winterdienst
- Bedarfsgerechte Erweiterung der Radabstellanlagen

Der Radverkehr wird durch ergänzende Aktionen und Werbung gefördert, wie bspw.

- Radverkehrssicherheitstage zur Führung der Sicherheitsdebatte
- Schilder und Informationstafeln
- Schulerziehung
- Aktionstage im öffentlichen Verkehrsraum
- Kampagnen wie „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ o.ä.

Abb. 6.5: Leitbild Radverkehr

Radverkehrsabstellanlagen ausbauen

Nicht nur durch den hohen Wert heutiger Fahrräder (E-Bikes, Pedelecs, hochwertige konventionelle Räder) gewinnen sichere und komfortable Radabstellanlagen immer mehr an Bedeutung. Sind sie vorhanden, nutzen mehr Personen das Fahrrad im Alltag. Daher sollen an den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Auch wohnstandortbezogene, ebenerdige Anlagen sind notwendig. Die Abstellanlagen und ihre Zuwegungen sollten sicher, komfortabel und beleuchtet sein.

Ausbauprioritäten

Prioritäten zum Netzausbau sind festzulegen, die zeitnah, vorbildhaft und möglichst routenbezogen umgesetzt werden, damit Verbesserungen durchgängig im Routenverlauf sichtbar werden. Zudem empfiehlt es sich, ein eigenes Umsetzungsprogramm aufzustellen.

Das Vorgehen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sollte zusammen mit einem festgelegten Haushaltsbudget vom Rat beschlossen werden und dient zukünftig als Basis für das weitere Verwaltungshandeln.

6.4 Nutzung von Bussen und Bahn fördern

Busverkehr

- Barrierefreiheit der Haltestellen soll gewährleistet sein
- Einhaltung der Mindestbedienungsstandards, die im NVP der Region Hannover definiert sind
- verbesserte Umsteigebeziehungen Bus / Bahn

Laut NVP¹⁸ sollen alle Ortsteile in der Region Hannover mindestens alle zwei Stunden im Zeitraum von 5 bis 23 Uhr an ihr Zentrum angebunden sein. In der Hauptverkehrszeit soll dies mindestens jede Stunde möglich sein. Dabei ist von einer vertretbaren Reisezeit auszugehen. In Sehnde ist insbesondere bei der Andienung zu Spätzeiten und am Wochenende stark nachzubessern.

Im Rahmen des städtischen Haltestellen-Programms sollten kontinuierlich die Bushaltestellen im Stadtgebiet modernisiert und weiter barrierefrei

¹⁸ Nahverkehrsplan 2015 – Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 135, Region Hannover 2015.

ausgebaut werden. Ziel ist es, den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr auch für mobilitätseingeschränkte Menschen zu sichern und insgesamt die Sicherheit und den Komfort zu verbessern.

Umgestaltung Bahnhofsumfeld

Der Umstieg Bus / Bahn in Sehnde ist, nicht nur aufgrund der nicht abgestimmten Taktung der Verkehrsmittel, unbefriedigend. Besonders kritisch ist die starke Teilung der Haltepunkte von Bus und Bahn mit den weiten nicht barrierefreien Wegen. Die vorhandenen Chancen werden aktuell in einer parallelen Untersuchung zum Bahnhofsumfeld ausgelotet und in Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung des B-Plans „Maschwiese“ geprüft.



Abb. 6.6: Maßnahmenvorschlag Bahnhofsumfeld

Das Rahmenkonzept (s. Abb. 6.6) sieht vor, die Erschließung des Bahnhofs grundsätzlich zu vereinfachen und die Erreichbarkeit mit dem Rad und für den Fußgängerverkehr auch im Umstieg zu optimieren.

Dabei sollen die Haltestellen in Bahnhofsnähe im Bereich der Peiner Straße / B 65 (in einer Variante wurde auch eine Haltestellenanordnung unmittelbar an den Bahnsteigzugängen diskutiert) eingerichtet werden. Eine ausreichend dimensionierte Haltestelle für bis zu zwei Gelenkbusse kann auf beiden Seiten der B 65 eingerichtet werden kann, die über einen kurzen Queerungsweg mit einer zusätzlichen Mittelinsel einen direkten Zugang zum Bahnsteig erlauben. Eine Kap-Haltestelle, mit einem Halt des Busses in der Fahrbahn, kann aufgrund der Absicht, die Anschlusssicherheit zu gewährleisten und demzufolge eventuelle Verspätungen an dieser Stelle abzuwarten, nicht eingerichtet werden.

Eine Rampenanlage soll zudem die Haltestellen mit dem unterschiedlichen Höhenniveau der Bahnsteigzugänge verbinden, die vollständig barrierefrei ausgebaut wird. Die Konzeptskizze zeigt zudem, dass der Kfz-Verkehr in der B 65 ungehindert an den Bussen vorbeifahren kann (vgl. 6.6).

Die dortige Situation soll städtebaulich markant mit Haltestelle, barrierefreier Rampe und direkter Radwegeanbindung umgestaltet werden. Jeder Besucher der Stadt soll die Bedeutung von Bussen und Bahnen für den örtlichen und überörtlichen Verkehr erkennen. Neben der verbesserten Verknüpfung von Bus und Bahn soll auch die haltepunktbezogene Infrastruktur mit Fahrradkäfgen, E-Tankstellen für Rad und Kfz und ggf. Sharing-Parkplätzen verbessert werden.

Das Konzept stellt einen Lösungsmöglichkeit dar, wie bei einer leicht geänderten Netzstruktur und einem aufeinander abgestimmten Fahrplan zwischen S-Bahn und Busverkehren der Bus für die Feinverteilung im Stadtgebiet in einem höheren Maße genutzt werden kann.

Erweiterung des B+R und P+R-Angebots

Neben der Gestaltung des Bahnhofsumfeldes wird in der Untersuchung zu eben dieser auch die Ausweitung des Angebotes an Park+Ride und Bike+Ride dringend erforderlich. Vorgesehen ist die Antragstellung für den Bau von Park+Ride-Parkplätzen auf der Basis der Bedarfsermittlungen, die aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie, noch durchzuführen ist.

6.5 Verkehrssicherheit erhöhen

Die Ideen der Bundesweiten Strategie „Vision Zero“¹⁹, einer Stadt Sehnde ohne Unfälle, sollte diskutiert und umgesetzt werden. „Vision Zero“ steht für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit und für ein umfassendes Handlungskonzept, das auf zwei Grundprinzipien basiert:

- Der Mensch macht Fehler. Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie „verzeihen“. Aus diesem Prinzip folgt, dass nicht mehr allein die Unfallbeteiligten Verantwortung für Unfälle übernehmen müssen. Unfallvermeidung wird zur gesellschaftlichen Aufgabe, in die u.a. auch die Automobilindustrie, die Bauverwaltung und die Versicherungen einbezogen werden.
- „Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein.“²⁰

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit soll durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu gehören:

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen und Displays zur Anzeige der jeweiligen Geschwindigkeiten,
- Querungsstellensicherung, besonders an den Haltestellen und
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte.

Als Teil der „Vision Zero“ anzusehen ist ein straßenraumabhängiges Geschwindigkeitskonzept für das Hauptverkehrsstraßennetz. Dieses setzt abweichend neben 50 km / h zulässiger Höchstgeschwindigkeit auch Bereiche mit 30 km / h auf Abschnitten fest.

Vorgeschlagen wird die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km / h auf ausgewählten innerörtlichen Straßen, in denen die Platzverhältnisse eingeschränkt sind und die (subjektive) Verkehrssicherheit des Radverkehrs verbessert werden muss.

¹⁹ VCD (Hrsg.): VCD Masterplan – Vision Zero (Kurzfassung), Berlin 2009

²⁰ VCD (Hrsg.): VCD Masterplan – Vision Zero (Kurzfassung), Berlin 2009

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind auch durch Öffentlichkeitsarbeit und verschiedene Kampagnen, speziell auch an Schulen und im Straßenverkehr (z.B. Geschwindigkeitsdisplays), sinnvoll.

Verkehrssicherheit und Schulweg

Ein Aspekt der Schulwegsicherung mit nachhaltiger Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl ist die Sicherung von Rad- und Fußwegeverbindungen zu den Schulen. Kinder weisen heute häufig Übergewicht und laut medizinischen Untersuchungen bis zu 25 % eingeschränkte Herzleistung auf, da sie kaum mehr ihre eigenen Füße (zur Schule) benutzen. Durch die Rückbankperspektive ist die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens obendrein eingeschränkt, sodass eine Teilnahme am Verkehr nicht mehr erfahren wird. Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken und die Verkehrssituation vor den Schulen zu entspannen, sollten an geeigneter Stelle – in ausreichender Entfernung zur Schule – „Hol- und Bringzonen“ eingerichtet werden. Außerdem sollte das Erreichen der Schule mit eigener Kraft, also per Fuß, Roller oder Rad, gefördert werden.

Solche Schulwegsicherheitskonzepte sollten z.B. für die Grundschule Höver oder die Grundschule Breite Straße, in weitergehenden Untersuchungen geprüft werden.

Darin sind zu untersuchen:

- schulbezogene Aktionen (Taxibus etc.), um motorisierte Verkehre zu vermeiden,
- Hol- / Bringzonen, um die Elternverkehre zu lenken,
- Radwegeverbindungen, die die Schule mit den Einzugsgebieten verbinden,
- Tempo-30-Strecken(-Zonen) an den Zugangsstraßen (insbesondere der Grundschulen),
- Entzerrung der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehre von und zur Schule.

6.6 Straßennetz optimieren / Stadtverträglicher Straßenumbau

Maßnahmen im Straßennetz sind im Wesentlichen aus Gründen der Rad- und Fußwegeverbesserung im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Verkehrsqualität empfehlenswert. Auch die Verkehrssicherheit, insbesondere für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer ist zu erhöhen.

Straßen sind Teil des innerstädtischen Lebensraums. Als solche müssen sie viele Funktionen erfüllen, die aufgrund von starker Kfz-Orientierung in den Hintergrund geraten sind. Stadtverträgliche Straßen tragen entscheidend zu einer positiven Lebensqualität dadurch bei, dass sie das parallele Miteinander im Verkehr ermöglichen und angrenzende Nutzungen berücksichtigen. Schwerpunkte des stadtverträglichen Straßenumbaus sind Straßen, in denen heute besondere Defizite für einzelne Verkehrsarten oder den Stadtraum vorliegen.

Insbesondere die Ortsdurchfahrt Sehnde sollte mittel- bis langfristig vorrangig stadtverträglicher werden. Die Abb. 6.7 bis Abb. 6.10 zeigen Maßnahmevorschläge für den Umbau der B 65 im Kernort von Sehnde, die die Verkehrsabwicklung verträglicher machen können.

Von besonderer Bedeutung ist die Umgestaltung des ampelgeregelten Knotenpunktes B 443 / B 65 (Peiner Straße / Lehrter Straße / Nordstraße). Die überdimensionierten Verkehrsflächen der Kfz-Fahrbahn sind zur Verkehrsabwicklung nicht notwendig. Die mangelhafte Radverkehrsführung sowie die fehlende Barrierefreiheit und die tlw. langen Wartezeiten können durch einen Kreisverkehrsplatz an dieser Stelle wesentlich verbessert werden. Abb. 6.7 zeigt die Potentiale deutlich auf. In Bezug auf die Radverkehrsführung und den Busverkehr sind die Vorteile im Flächenverbrauch deutlich. Für die nach Osten anschließende Ortsmitte ergibt sich durch den Verzicht auf lange Abbiegespuren ebenfalls wertvoller Raumgewinn.

Für das weitere Verfahren der Umsetzung sind verschiedene Untersuchungen notwendig, da die Straßenbaulastträger als Eigentümer der Straße eine Umgestaltung nur in bestimmtem Rahmen erlauben.

Zudem ist das Thema der Schülerverkehre, die über den Knotenpunkt laufen, genauer zu betrachten. Um die kritischen Punkte herauszuarbeiten wird

vorgeschlagen, in einer weitergehenden Untersuchung die Verkehrsströme der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer am Knotenpunkt B 443 / B 65 (Peiner Straße / Lehrter Straße / Nordstraße) zu untersuchen. Dabei können, insbesondere für die Schülerverkehre, Konfliktschwerpunkte und mögliche Lösungsvorschläge aufgezeigt werden.

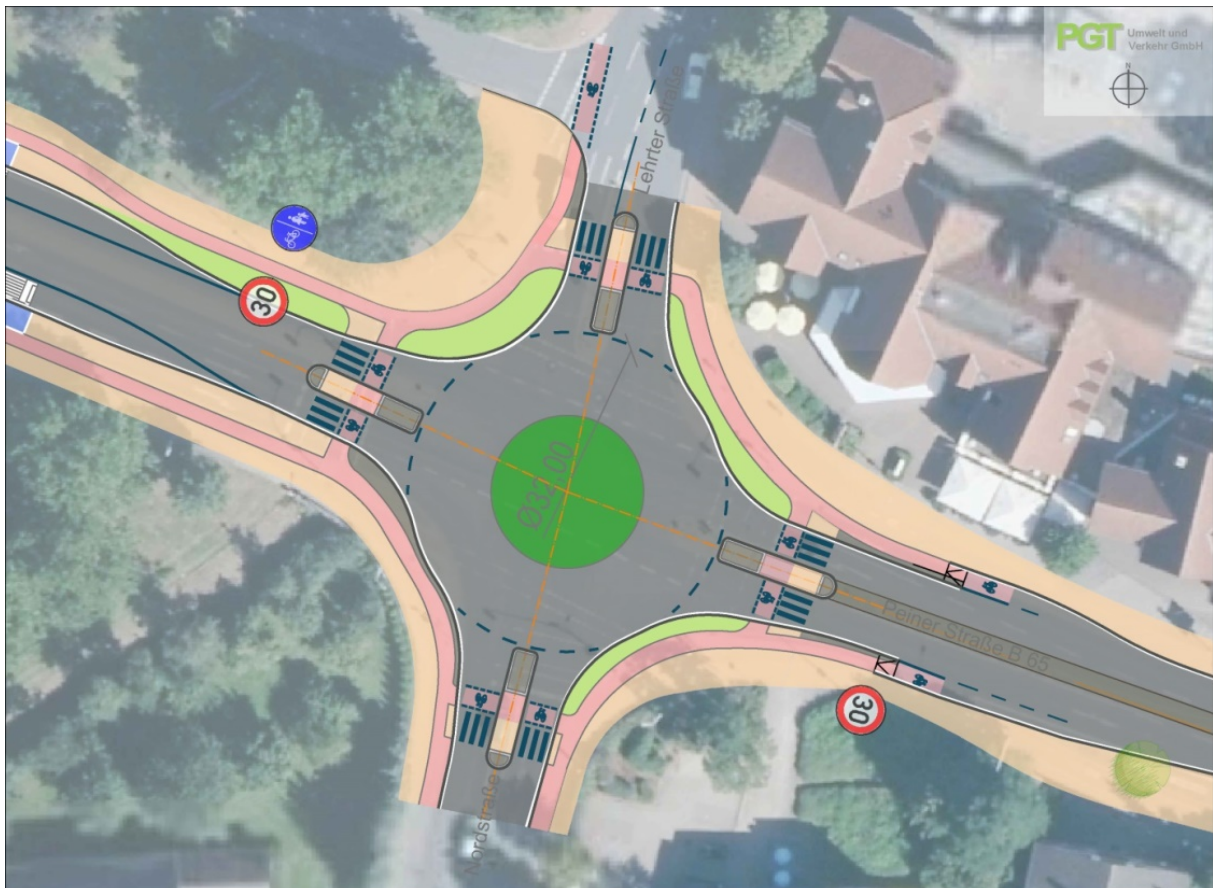


Abb. 6.7: Konzeptskizze zur Umgestaltung des Knotenpunktes B 65 / B 443

Abb. 6.8 und Abb. 6.9 zeigen Maßnahmenbeispiele zur Verbesserung der Radverkehrsführung und zur Querungssicherung.



Abb. 6.8: Maßnahmenvorschlag Wasseler Straße / Illtener Straße



Abb. 6.9: Maßnahmenvorschlag Illtener Straße / Bismarckstraße

6.7 Geschäftsbereich attraktiver gestalten

Seine besondere Bedeutung gewinnt der Umbau der Ampelkreuzung im Zusammenhang mit dem anvisierten Bahnhofskonzept und der Umgestaltung der Stadtmitte sowie den Anforderungen des Lärmschutzes, die eine angepasste langsamere Fahrweise gerade auch im Zentrumsbereich erfordert. Die Fußgängerzone in Sehnde und der entlang der B 65 liegende Geschäftsbereich sind gestalterisch und auch verkehrlich noch nicht in überzeugendem Maße verbunden, eine Ortsmitte fehlt.

Das dargestellte Konzept sieht mit dem Bau eines Kreisverkehrsplatzes an der bisherigen Ampelkreuzung (Peiner Straße / Lehrter Straße / Nordstraße) einen wesentlichen Platzgewinn im Knotenbereich durch Aufgabe der Abbiegespuren vor. Um im östlich nachfolgenden Geschäftsbereich eine Vitalität und Lebendigkeit zu erhalten, wird ein Miteinander von Stellplätzen für den ruhenden Rad- und Kfz-Verkehr und den fahrenden Rad- und Kfz-Verkehr in der Fahrbahn vorgeschlagen, der im Rahmen einer Umgestaltung erzielt werden kann. Denkbar sind die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, der Optimierung der Abbiegesituation durch einen flexibel nutzbaren Mittelstreifen, die Optimierung der Querungssituation durch in den Mittelstreifen eingebrachte Querungshilfen sowie eine Führung des Radverkehrs im geschwindigkeitsreduzierten Bereich mit Hilfe von farblich unterstützenden Markierungen. Ergänzende gestalterische Maßnahmen im Seitenraum ermöglichen durch den Platzgewinn im Knotenbereich und durch die veränderte Aufteilung des Fahrbahnquerschnittes der B 65, das Einbringen von Bäumen und Begrünung soweit es die Leitungslage erlaubt.

Die Abb. 6.10 zeigt eine Umgestaltung der Seitenräume der B 65. Eine Verringerung der durchgehenden Fahrbahnbreite auf 6,50 m zwischen den Bordern erlaubt gestalterische und funktionale Optimierungen in diesem Bereich:

- Beibehaltung der vorhandenen Bushaltestellen aber ein Halten des Busses in der Fahrbahn (Buskap),
- verbesserte Querung für Fußgänger abseits der lichtsignalgeregelten Querungen,
- optimierte Anbindung der Parkplatzzufahrten,
- mögl. zusätzliche Parkplätze für Rad und Kfz im Seitenraum,
- einheitliche Gestaltung der breiteren Seitenräume.

Zu klären ist die Ausdehnung des Geschäftsbereichs. Mindestens der Abschnitt zwischen Nordstraße und Breite Straße ist einzubinden – eine

Anbindung des weiter östlich liegenden Bereichs bis zur Bachstraße zu überprüfen.



Abb. 6.10: Konzeptskizze zur Umgestaltung der Peiner Straße im Bereich des Geschäftsbereiches von Sehnde

Die gestalterischen Potenziale, die in einer solchen Umgestaltung liegen, verdeutlicht am ehesten die Abb. 6.11. Barrierefreie Gehwege, Mehrzweckstreifen zum Parken und bspw. für gastronomische Nutzungen, Querungshilfen und Linksabbiegerhilfen schaffen ein gleichmäßigeres, langsames Verkehrsgeschehen.

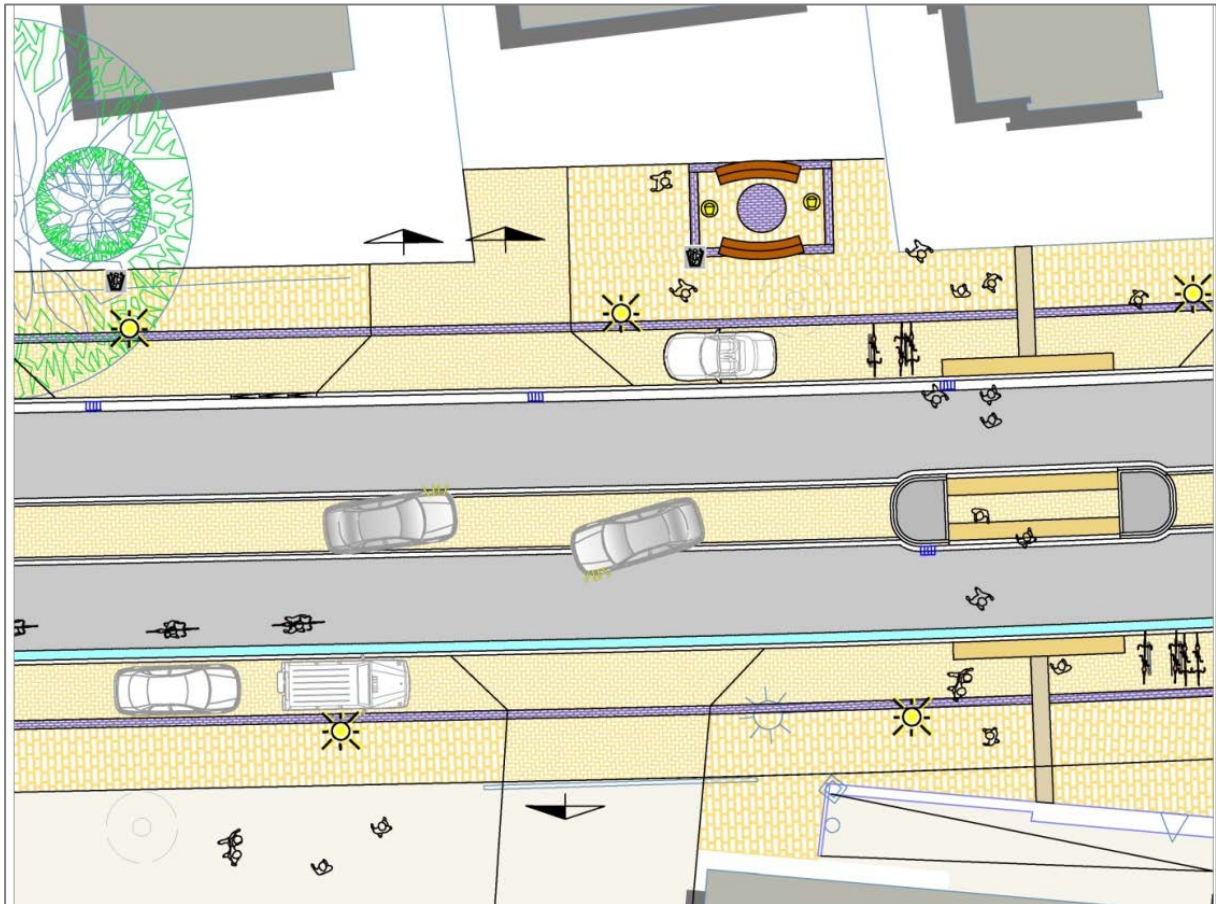


Abb. 6.11: Detailskizze zur Umgestaltung des Geschäftsbereiches von Sehnde – Beispiel

Die Umsetzung sollte – begleitet durch einen intensiven Dialog mit Anliegerschaft, örtlicher Kaufmannschaft und der Politik und den Bürgern*innen erfolgen und im Rahmen des Stadtumbaus sowie unter Berücksichtigung zeitgleicher oder damit zusammenhängender Gestaltung von Bahnhofsumfeld und Knotenpunkt Nordstraße durchgeführt werden.

6.8 Orientierung im Verkehr verbessern

Auch im Zeitalter von Navi und Digitalisierung sind Ortsschilder und Wegweiser für die Orientierung im Nahbereich unverzichtbar. Die Wegweisung für den Kfz-Verkehr ist grundsätzlich gut geregelt, die Einführung einer durchgehenden Wegweisung für das Alltags- und touristische Radverkehrsnetz sollte jedoch erfolgen.

Eine Überarbeitung der Wegweisung unter Berücksichtigung einer adäquaten Parkraumwegweisung wird empfohlen.

6.9 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Zahl der angebotenen Kfz-Elektrotankstellen stetig, aber langsam steigt, die Nachfrage jedoch nicht im gleichen Maße Schritt hält, da die Ladevorgänge im Wesentlichen in längeren Zeiträumen auf Wohnort oder Arbeitsplatz begrenzt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass es keine einheitlichen Ladesysteme gibt und die Vielfalt der Anbieter eine durchgängige Versorgung aller auf dem Markt befindlichen Fahrzeuge nicht erlaubt. Um der Elektromobilität die notwendigen Entwicklungschancen zu geben, wird daher vorgeschlagen, Räume freizugeben an denen private Anbieter, oder so wie in Sehnde bspw. die Stadtwerke, an geeigneten Stellen Parkplätze in Elektrotankstellen umwandeln können. Weitere Unterstützungen, in Form von finanziellen Hilfen seitens der Stadt, werden als nicht sinnvoll angesehen.

Hilfreich ist, im Rahmen der Klimaschutzmaßnahmen, Konzepte zu unterstützen, die sich mit Möglichkeiten des nächtlichen Ladens von Elektrofahrzeugen (Kfz und Rad) für Mieter*innen im Geschloßwohnungsbau anbieten. Ggf. ist eine diesbezügliche Stellplatzsatzung zu entwickeln.

In Neubaugebieten, wie z.B. der Maschwiese, kann bei der Bemessung von ohnehin erforderlichem Parkraum im Erschließungskonzept festgelegt werden, einzelne Sammelparkplätze anzubieten, in denen Elektrofahrzeuge der Eigentümer bzw. Mieter gebündelt versorgt werden.

Multimodale Mobilität fördern!

Multimodale Mobilität meint die Auswahl und Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen und darüber hinaus als „intermodale“ Mobilität die sinnvolle Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg zu einer attraktiven Reisekette.

Die multimodale Mobilität ist weiter zu stärken. Dazu zählen die weitere räumliche und zeitliche Optimierung der Verknüpfungspunkte der einzelnen Verkehrsmittel (bspw. weitere Verbesserung von Bike+Ride-Angeboten)

sowie insbesondere ein weiter verbesserter Informationsfluss (Fahrgast-Displays mit Echtzeitanzeige, Apps etc.).

Mikromobilität fördern

In Bezug auf Flächen- und Energieverbrauch sind besonders kleine leichte Fahrzeuge zu unterstützen. Gerade in den Verkehrsbeziehungen zwischen Sehnde und den Ortsteilen sowie im P+R-Betrieb, können solche Fahrzeuge auch witterungsunabhängig die Erreichbarkeit sicherstellen.

6.10 Öffentlichkeit herstellen

Die Möglichkeiten der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit sind vielfältig.

Grundsätzlich sind

- Bürger*innen frühzeitig zu beteiligen,
- regelmäßig zu informieren und
- die Mitwirkung ist gezielt zu fördern.

Vorgeschlagen werden nach Beschluss des VEP, um die Akzeptanz der Bürger*innen für die vorgeschlagenen Maßnahmen zu erhöhen, öffentlichkeitswirksame Kampagnen, z.B.:

- regelmäßig erscheinende Faltblätter, Infos, etc., die über bedeutsame Änderungen informieren, wie z.B. Benutzungspflicht von Radwegen, Schutzstreifen, Minikreisverkehre etc.,
- Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z.B. Radverkehr auf Schutzstreifen, Autofahren bei Schutzstreifen, lärminderndes Fahren, Verkehrssicherheit erhöhen etc.,
- Aktionstage wie z.B. zu autofreier Tag, Klimaschutz, Lärmschutz,
- themenbezogene Workshops und Beteiligungen, z.B. zu Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitskonzept, Radverkehrsführung.

Empfohlen wird eine regelmäßige Präsenz in den Medien und im Straßenbild. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Beteiligung von Kindern und Schülern*innen. Hier ist die Durchführung von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ oder Verkehrssicherheitstraining sinnvoll.

7 Leitlinien und Schlüsselmaßnahmen

In Zusammenfassung der Handlungsfelder und den daraus folgenden Maßnahmen für den Verkehrsentwicklungsplan, ergeben sich klare Präferenzen für den Umgang mit dem Verkehrsnetz und den Verkehrsmitteln. Es gibt zudem eine Reihe von Maßnahmen, die das verkehrliche Handeln der Stadt in den nächsten Jahren vorrangig bestimmen sollten.

Zur klaren Abgrenzung und Zusammenfassung wurden „**Sehnder Leitlinien für stadtverträglichen, barrierefreien Stadtstraßenumbau**“ entwickelt und „**Schlüsselmaßnahmen**“, die das Handeln in den nächsten Jahren bestimmen sollen, beschrieben.

7.1 Sehnder Leitlinien für stadtverträglichen, barrierefreien Stadtstraßenumbau

Der Umgang mit Stadtstraßen bei Sanierung, Ausbau bzw. sonstigen Maßnahmen ist bei konkreten Maßnahmen immer wieder durch verschiedene Auffassungen von Anliegern, örtlicher Politik und Fachbehörden über Standards und Erfordernisse geprägt, die in den Regelwerken und Richtlinien abgearbeitet sind.

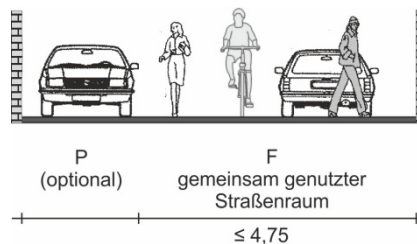
- Daher wurden für Sehnde anwendbare Standards intensiv zur Abstimmung innerhalb der Lenkungsgruppe sowie den Ausschusssitzungen zum Verkehrsentwicklungsplan gestellt. Aus der Diskussion wurden die folgenden grundlegende Leitlinien für den stadtverträglichen, barrierefreien Stadtstraßenumbau und den Umgang mit den Straßen definiert. Sie berücksichtigen:
- Anliegerstraßen bzw. Straßen in Wohngebieten mit einer Geschwindigkeitsregelung von in aller Regel 30 km / h und weniger,
- die Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes und Straßen, in denen im Regelfall eine Geschwindigkeit von oberhalb 30 km / h gilt,
- aus der Sicherung eines Mindeststandards der Barrierefreiheit notwendigen Maßnahmen für den Fußverkehr,
- das Miteinander von Rad- und Fußverkehr innerhalb der Straßenräume.

Die nachfolgende Auflistung zeigt die jeweils wichtigen Standards, die beim Umgang mit diesen Straßen demzufolge bei zukünftigen Aus- und Umbauvorhaben angewendet werden sollten.

Insbesondere bei Regularien zum Radverkehr und zum Ausbau von Seitenräumen in derartigen Straßen sind hier Standards gesetzt, die eine angemessene Berücksichtigung der Belange von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern im Stadtgebiet erlauben.

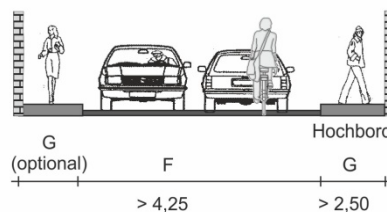
Anliegerstraßen, Wohnwege, im Regelfall Tempo-30-Zonen

- Mischprinzip
- Fahrbahnbreiten $\leq 4,75$ m
- zulässige Höchstgeschwindigkeit ≤ 30 km / h
- nur in Ausnahmefällen (bei Neuausweisung von kurzen Wohnwegen in Sackgassen): Ausweisungen von verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraßen“) gem. Z 325 StVO



Wohnstraßen, Tempo-30-Zonen, Sammelstraßen

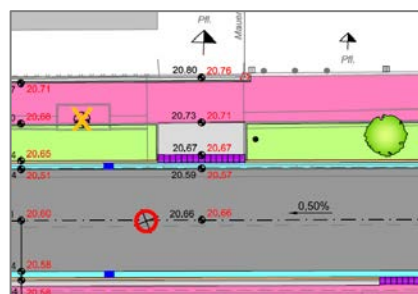
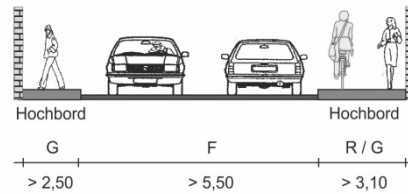
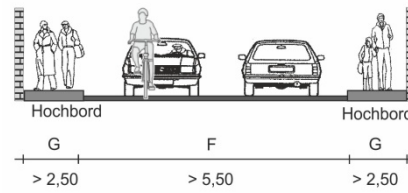
- Trennprinzip
- einseitig Gehweg, baulich abgesetzt mind. 2,5 m breit, beidseitig optional
- Querungsstellen immer barrierefrei absenken, Tastkante / Rippenplatten
- Radverkehr grundsätzlich in der Fahrbahn, Absenker bei durchgehenden Verbindungen
- Kfz-Parken nicht auf Gehwegen
- öffentliche Stellplätze für Räder, erforderlichenfalls auf der Fahrbahn (anstatt eines Kfz-Stellplatzes)



Hauptverkehrsstraßen und Straßen ≥ 30 km / h zulässige Höchstgeschwindigkeit

- beidseitig Gehwege, einseitig mind. 2,50 m breit

- innerorts kombinierte Geh-/ Radwege nur bei geringem Fuß- oder Radverkehr, mind. 3,10 m breit
- nur in Ausnahmefällen Zweirichtungsradwege erlauben
- separate Radwege $\geq 1,60$ m zzgl. Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn
- farblich abgestimmt:
Gehweg = Grau,
Radweg = Rot,
kombinierter Geh-/ Radweg = Rot
- Noppen- bzw. Rippenplatten als Kontraststreifen zur erkennbaren Differenzierung zwischen Geh- und Radweg
- keine Absenkung (auf und ab) der (Rad-) Gehwege an Zufahrten
- Durchpflastern der Einmündungen der Nebenstraßen von Tempo-30-Zonen bzw. nachrangiger Straßen



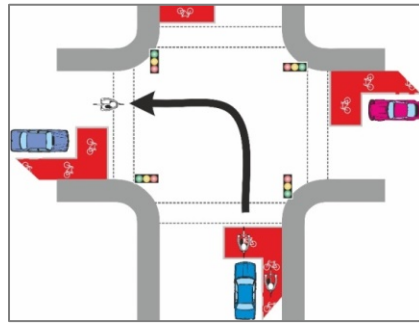
Radverkehrsinfrastruktur

- engliegende Furtmarkierungen an Kreuzungen
- Furtmarkierung nur an wichtigen Einmündungen in der Signalfarbe „Rot“
- separate Radampeln / Vorlauf für Radfahrer



Radverkehr, fahrbahnintegriert

- Radfahrstreifen einseitig / beidseitig wenn möglich (Breite > 1,85 m), Furtmarkierungen
- Schutzstreifen einseitig / beidseitig wenn möglich (Breite > 1,50, bei angrenzendem Längsparken > 2,00 m), Furtmarkierungen
- (tlw. großflächige) Markierungen zur Unterstützung durch Farbe, Piktogramme, „Sharrows“
- Vorgezogene Aufstellbereiche an Knotenpunkten
- möglichst direktes Linksabbiegen

**Radverkehr, Fußverkehr allgemein**

- Konsequente Querungsstellensicherung
- Einsatz von Dunkel-Dunkel-Ampeln, die nur auf Anforderung „aufwachen“
- Einrichten von akustischen Signalgebern an LSA- geregelten Knotenpunkten
- bauliche Sicherung der Übergänge außerorts – innerorts für den Radverkehr (bspw. durch Mittelinsel)
- öffentliche Parkplätze für Räder (zumindest teilweise überdacht) in Geschäftslagen und an wichtigen Bushaltestellen

**Barrierefreiheit**

- Vernetzung der barrierefreien Wegebeziehungen im „Vorrangfußwegenetz“
- Konsequenter durchgängiger Absenkungen in gleichem Standard
- wichtige Querungsstellen: Nullabsenker für Geheingeschränkte und Tastkante für Sehingeschränkte
- barrierefreie Haltestellen um barrierefreie Zuwegung und Querung ergänzen



- Besitzbare Stadt – regelmäßige Sitz- bzw. Verweilmöglichkeiten anbieten

7.2 Schlüsselmaßnahmen

Aus der Bewertung der örtlichen Verkehrssituation heraus, sind zahlreiche Maßnahmen diskutiert worden, die die Umsetzung der verkehrsplanerischen Ziele anpacken. Die Einzelmaßnahmen sind zudem in den Arbeitskreisen sowie in einer ersten Vorstellung in den Ortsräten im Rahmen des Lärmaktionsplanes diskutiert worden.

Aus der Vielzahl von empfehlenswerten Maßnahmen, die sich vorrangig auf den Rad-, Fuß- und ÖPNV-Verkehr beziehen, lassen sich die folgenden Schlüsselmaßnahmen, die zusammenfassend in der Abb. 7.1 dargestellt sind, herausarbeiten. Diese sollten vorrangig die Handlungsweise in den nächsten fünf Jahren bestimmen.

Zur Umsetzung sind dabei weitere Arbeitsschritte erforderlich, die unter anderem:

- in der Abstimmung zwischen Verkehrsbehörden und Baulastträger und
- in der Prüfung von Förderanträgen für den weiteren Ausbau der Bushaltestellen und des Bahnhofsumfeldes sowie
- in der Abstimmung mit örtlicher Politik, Anliegern und Bürgern bestehen.

Im Bereich von Um- und Ausbaumaßnahmen sollen besonders die Maßnahmenvorschläge zur straßenräumlichen Aufwertung im Zuge der Ortsdurchfahrt B 65 im Kernort weiter entwickelt werden. Hier sind am Knoten auch die Schülerverkehre zu beachten.

Der Radverkehr ist gesamtstädtisch zu stärken und die Entwicklung bzw. der routenbezogene Ausbau des Radverkehrsnetzes voranzutreiben.

Im Bereich des ÖPNV ist vorrangig das Bahnhofsumfeld und die Verknüpfung Bus / Bahn deutlich zu verbessern und das Angebot der P+R sowie B+R-Stellplätze zu erweitern.

Die Barrierefreiheit ist gleichermaßen in allen Stadtteilen insbesondere in der Hinführung auf die Haltestellen zu verbessern.

Eine Übersicht der Schlüsselmaßnahmen zu den verschiedenen Handlungsfeldern ist der Abb. 7.1 sowie der Tab. 7.1 zu entnehmen.

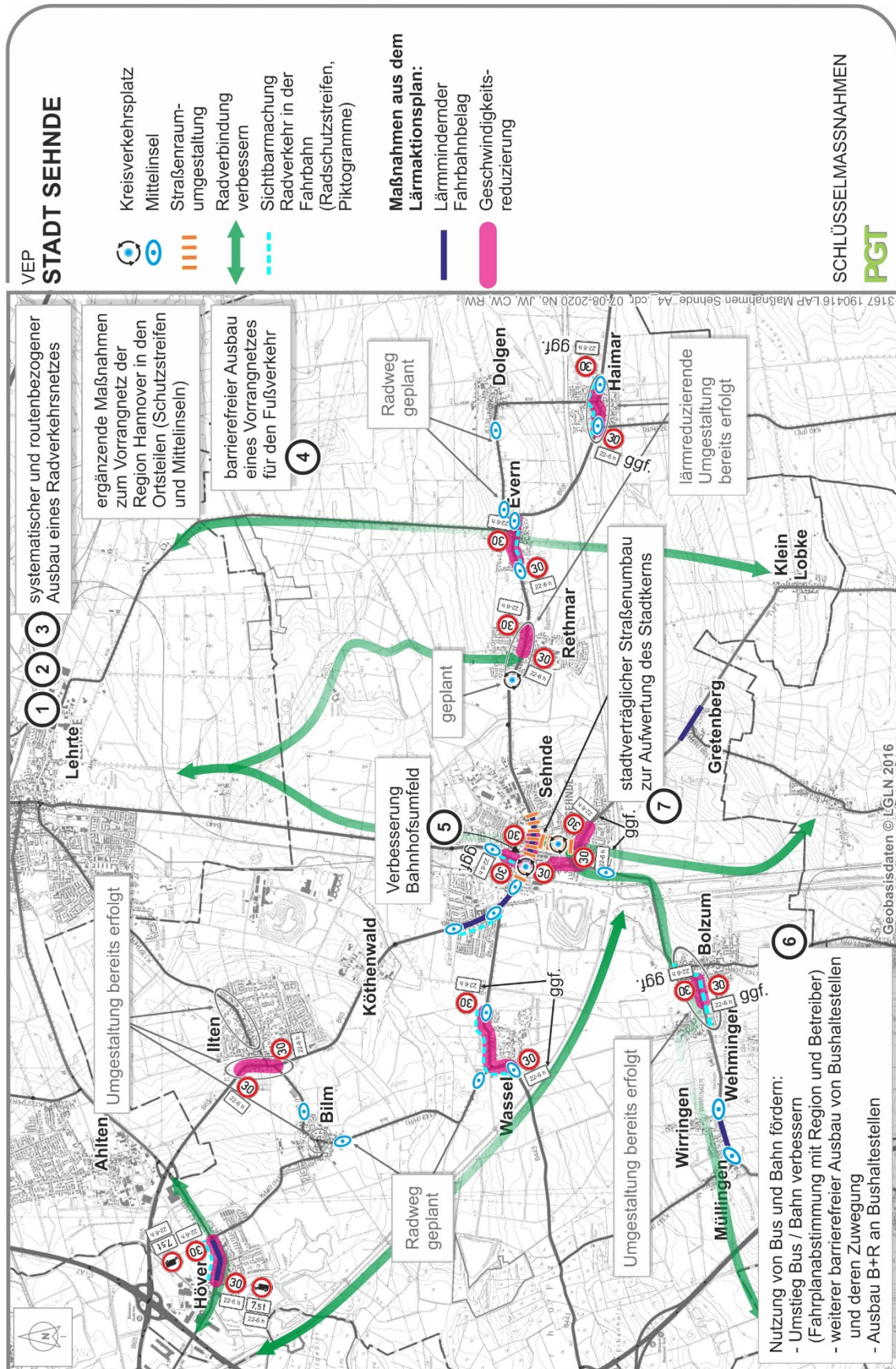


Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Sehnde (Auswahl)

Ifd. Nr.	Maßnahme	geschätzter Aufwand	positive Auswirkungen auf			
			Fuß	Rad	ÖV	KFZ
1	systematischer und routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes ca. 5 km / Jahr, einfache Maßnahmen (Markierungen, Piktogramme, Beschilderung, etc.)	~ 50.000,-/Jahr	(✓)	✓		
2	systematischer und routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes ca. 5 km / Jahr, aufwändige (bauliche) Maßnahmen (Mittelinseln, etc.)	Planungskosten, Planverfahren ~ 200.000,-/Jahr	(✓)	✓		
3	systematischer und routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes, begleitende Maßnahmen	Öffentlichkeitsarbeit (Aktionen, Info, Faltblätter) ~ 10.000,-/Jahr	(✓)	✓		(✓)
4	Behindertengerechter Ausbau der Wegenetze, bspw. kontinuierlich durch Rahmenvereinbarungen	~ 30.000,-/Jahr	✓			
5	Umsetzung Rahmenkonzept Bahnhof: Abstimmungen, Erarbeitung weiterer GVFG-Anträge	~ 30.000,- bis 50.000,-/Jahr, tlw. förderfähig, Planungskosten bis max. 10 % der förderfähigen Herstellungskosten von GVFG Vorhaben), 87,5 % der Herstellungskosten	✓	✓	✓	✓
6	Nutzung von Bus und Bahn fördern: - Umstieg Bus / Bahn verbessern (Fahrplanabstimmung mit Region und Betreiber) - weiterer barrierefreier Ausbau von Haltestellen und deren Zuwegung - Ausbau B+R an Haltestellen	~ 30.000,- bis 50.000,-/Jahr	✓	✓	✓	
7	stadtverträglicher Straßenumbau zur Aufwertung des Stadtkerns: Gestaltung Geschäftsbereiche / B 65	Planungskosten, Planverfahren und Abstimmung ~ 25.000,-	✓	✓		

Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Sehnde (Auswahl)

Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans ist das Herausbilden einer verbesserten und städtebaulich qualitativ weiter aufgewerteten Innenstadt, die im Verkehrsentwicklungsplan als Bereich zwischen Bahnhof, östlich gelegenen Einkaufseinrichtungen und Fußgängerzone mit dem Rathaus gesehen wird. Maßgeblich ist die Fußgängerzone mit dem Geschäftsbereich an der B 65 zu verknüpfen. Im Zuge der B 65 sind verkehrsdämpfende Maßnahmen vorzusehen, insbesondere ist die Radführung innerhalb des Straßenraums zu optimieren.

In diesem Zuge ist auch die Anbindung an den Bahnhofsbereich erheblich zu verbessern und die Gestaltung des Bahnhofsbereichs als Eingangstor zur Stadt Sehnde aufzuwerten.

Vorgeschlagen wird, für den Gesamtbereich Innenstadt eine rahmensetzende Planung mit Anliegern und Kaufleuten abzustimmen, die dann im Rahmen einer sukzessiven Umgestaltung mit Hilfe von akquirierten

Fördermitteln und eigenen im Haushalt vorgehaltenen Mitteln sowie ggf. ergänzenden Anliegerbeiträgen umgesetzt werden kann.

Der Zeitraum für eine derartige Umgestaltung kann mit etwa drei bis fünf Jahren veranschlagt werden, wenn kurzfristig mit rahmensetzenden Überlegungen begonnen wird, die auf Basis der im Verkehrsentwicklungsplan vorgelegten Vorschläge weiterentwickelt werden. Prinzipielle Arbeitsschritte sind dabei:

- Darlegung der wesentlichen Vorteile der Umgestaltung des Knotenpunktes für den Baulastträger,
- Darlegung der wesentlichen Vorteile für die Verbesserung des notwendig zu führenden Radverkehrs für den Baulastträger,
- Darlegung der verkehrsbehördlich erforderlichen Maßnahmen für die Verbesserung der Durchlässigkeit und Querungssituation in der Straße,
- Belege für den Fördermittelgeber im städtebaulichen Bereich organisieren,
- sowie Suche nach ergänzenden Finanzierungen für Gestaltungsmöglichkeiten durch städtebauliche Fördermittel bspw. Stärkung der Zentren etc.

Wesentliche weitere Maßnahmevorschläge beinhalten eine routenbezogene Radverkehrsförderung. Die generellen Ziele zur Verbesserung der Radverkehrssituation werden in Sehnde durch verschiedene Baulastträger unterschiedlich intensiv umgesetzt:

- Die Region Hannover setzt mit ihren rotgefärbten Radschutzstreifen sowie ihrem zwischen den Ortsteilen durchgeführten Radwegeausbau Maßstäbe für die Weiterentwicklung,
- die Bemühungen der NLStBV für die Landesstraßen und Bundesstraßen aufgrund der finanziellen Lage sind nicht intensiv ausgeprägt.
- Im städtischen Straßennetz muss zudem die Stadt auch entlang der klassifizierten Straßen die Baulast für die Seitenräume übernehmen und die Initiative anstoßen.

Das im Verkehrsentwicklungsplan eingeführte Radverkehrsnetz soll routenbezogen mit Hilfe der vorgestellten Maßnahmen wesentlich aufgewertet werden. Vorgeschlagen wird dazu eine routenbezogene Befahrung mit Experten*innen, die im Rahmen eines Bauprotokolls im Routenverlauf erforderliche Maßnahmen festhalten. Dabei sind kurzfristig umsetzbare Maßnahmen durch einfache bauliche Verbesserungen und Markierungen, die

verkehrsbehördlich anzuordnen sind, zunächst zügig umzusetzen, um weiterführende bauliche Maßnahmen schrittweise in Bezug auf Zuständigkeit und Finanzierung zu ordnen. Die jeweiligen Befahrungsprotokolle sind der Maßstab für die Überprüfung d.h. Evaluation der Zügigkeit bei der Umsetzung von Maßnahmen. Erforderlich für die Umsetzung sind demzufolge eine Vorbereitung durch entsprechende Fachleute, Befahrungstage und Abstimmung von Protokollen, die die konkreten Maßnahmen dann soweit vorbereiten, dass eine Durchführungsplanung und Umsetzung erfolgen kann.

In folgenden Bereichen sollten, zur Ergänzung bzw. Durchsetzung und Wirkung, der im VEP genannten Ziele, folgende Untersuchungen angeregt, vorbereitet und durchgeführt werden:

- Untersuchungen zur Schulwegsicherheit an den Schulstandorten im Gebiet von Sehnde unter besonderer Berücksichtigung der Vermeidung von Hol- und Bringverkehren mit dem Kfz.
- Untersuchung der Verkehrssituation am Sandweg in Bolzum, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Bedeutung des Sandwegs für den Radverkehr.
- Untersuchung zum Rückstau am Knotenpunkt Sehnder Straße / Hindenburgstraße, im Zuge der B 65 und der infolge dessen auftretenden Schleichverkehre über die Kirchstraße.
- Untersuchung zum stadtverträglichen Umbau der B 65 im Kernort, zur Sichtbarmachung des Stadtkerns und Aufwertung des Geschäftsbereiches nördlich der Bundesstraße.
- Untersuchung des Knotenpunktes B 443 / B 65 (Peiner Straße / Lehrter Straße / Nordstraße), in Bezug auf die Führung der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (und insbesondere der Schülerverkehre) mit Blick auf die Möglichkeit des Umbaus zu einem Kreisverkehrsplatz.
- Untersuchung der Kreuzung Breite Straße / Straße des Großen Freien, mit Blick auf die vorgeschlagene stadtverträgliche und ihrer Bedeutung als Radachse angemessene Umgestaltung der Breiten Straße.

8 Fazit / Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan gibt die strategische Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung der nächsten 15 bis 20 Jahre in der Stadt Sehnde vor und dient als Basis für die erforderlichen konkreten Maßnahmen. Mit den bislang erarbeiteten Leitlinien und ersten Maßnahmenansätzen wird die „zukunftsfähige Mobilität für Alle“ unterstützt.

Aufbauend auf dem Beschluss des VEP sollte die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen forciert werden.

Hannover, den 9. Februar 2021



Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -
PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Auszug aus dem Protokoll

der Sitzung des Rates der Stadt Sehnde vom 17.12.2020
in der Mensa der KGS Sehnde, Am Papenholz 11, 31319 Sehnde

Öffentlicher Teil:

zu 22.3. Verkehrsentwicklungsplan Stadt Sehnde **Vorlage: 2020/0790-3**

Beschluss:

Der Rat fasst die folgenden Beschlüsse:

1. Beschluss zu den Empfehlungen der Ortsräte:

Die in der Beschlussvorlage 2020/0790-2 unter Anlage 1: Empfehlungen der Ortsräte formulierten Beschlussvorschläge zu den vorgebrachten Äußerungen werden beschlossen. Die Anlage 1 zur Beschlussvorlage 2020/0790-2 ist Bestandteil dieses Beschlusses.

2. Abschließender Beschluss der Ergebnisse:

Der Rat der Stadt Sehnde nimmt den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zustimmend zur Kenntnis und beschließt die Handlungsfelder sowie die dazugehörigen Maßnahmenempfehlungen des Verkehrsentwicklungsplanes einschließlich des Hauptfußwegenetzes für den Kernort Sehnde sowie des Radwegenetzes für das Stadtgebiet als städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch:

1. Stadt der kurzen Wege
2. Fußverkehr/Barrierefreiheit mit Hauptfußwegenetz Kernort Sehnde
3. Radverkehr fördern mit Radwegenetz Stadtgebiet Sehnde
4. Nutzung von Bussen und Bahn fördern
5. Verkehrssicherheit erhöhen
6. Straßennetz optimieren / Stadtverträglicher Stadtstraßenumbau
7. Orientierung im Verkehr verbessern
8. Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen
9. Öffentlichkeit herstellen

3. Konkretisierungsauftrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die empfohlenen weitergehenden Untersuchungen, auch im Hinblick auf die Empfehlungen der Ortsräte, und die Schlüsselmaßnahmen des VEP weiter zu konkretisieren und in die Finanzplanung einzustellen. Insbesondere sind dies:

1. systematischer und routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes ca. 5 km / Jahr, einfache Maßnahmen
2. systematischer und routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes ca. 5 km / Jahr, aufwändige Maßnahmen
3. systematischer und routenbezogener Ausbau eines Radverkehrsnetzes, begleitende Maßnahmen
4. Behindertengerechter Ausbau der Wegenetze, bspw. kontinuierlich durch Rahmenvereinbarungen
5. Umsetzung Rahmenkonzept Bahnhof: Abstimmungen, Erarbeitung weiterer GVFG-Anträge

6. Nutzung von Bus und Bahn fördern:
 - Umstieg Bus / Bahn verbessern (Fahrplanabstimmung mit Region und Betreiber)
 - weiterer barrierefreier Ausbau von Haltestellen und deren Zuwegung
 - Ausbau B+R an Haltestellen
7. stadtverträglicher Straßenumbau zur Aufwertung des Stadtkerns: Gestaltung Geschäftsbereiche / B 65

Abstimmungsergebnis:

- 30 Ja-Stimme/n
- 1 Nein-Stimme/n
- 3 Enthaltung/en

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/0790-2
Verkehrsentwicklungsplan, hier: Empfehlungen der Ortsräte

Nr.	Ortsrat Pkt. Äußerung	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Abwägungsvorschlag (A)	Beschlussvorschlag (B)
	<p>Empfehlungen der Ortsräte Die Ortsräte Dolgen-Evern-Haimar, Höver, Ilten, Rethmar und Sehnde haben sich in ihrer gemeinsamen Sitzung am 01.09.2020 und die Ortsräte Bilm, Bolzum, Müllingen-Wirringen, Wassel und Wehmingen in ihrer gemeinsamen Sitzung am 03.09.2020 mit dem Verkehrsentwicklungsplan befasst. In der anschließenden Vorberatung wurden die folgenden Beschlüsse empfohlen:</p>	<p>Die Ortsräte sind mit dem im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) dargestellten Maßnahmenkonzept weitgehend einverstanden. Korrekturen oder Ergänzungen betreffen einzelne Maßnahmen, die teilweise im Kontext des gesamtstädtischen Maßnahmenpaketes nicht von Relevanz als Schlüsselmaßnahme sind.</p> <p>Wesentliche neue Anregungen sind mit Ausnahme der digitalen Verkehrsleitschilder nicht festzustellen.</p> <p>Schwerpunkt der Anregung aus den Ortsräten ist, wie auch im VEP gesetzt, die Verbesserung der Radinfrastruktur und der Barrierefreiheit sowie die Anbindung bzw. der Komfort des Busverkehrs.</p>	

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/0790-2
Verkehrsentwicklungsplan, hier: Empfehlungen der Ortsräte

Nr.	Ortsrat Pkt. Äußerung	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Abwägungsvorschlag (A)	Beschlussvorschlag (B)
001	<p>Ortsrat Dolgen-Evern-Haimar Der OR Dolgen-Evern-Haimar hat in seiner Sitzung am 01.10.2020 zum VEP um die nachstehend aufgeführten Ergänzungen gebeten:</p> <p>001.1</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines Fahrradweges zwischen Dolgen und Haimar - Radweg von Evern nach Lehrte - Verkehrsinsel Ortseingang Dolgen von Haimar kommend - Verkehrsinsel Ortseingang Haimar von Dolgen kommend - Verkehrsinsel Ortseingang Haimar von Harber kommend - Verkehrsinsel Ortseingang Evern von Ramhorst kommend - Digitales Verkehrsleitschild in Evern, B65 Jägerstraße Richtung Ramhorst - Digitales Verkehrsleitschild an der B65 Haimar Kreuzung Harberstraße 	<p>001.1A Das Radverkehrskonzept des VEP beinhaltet Leitlinien und ein abgestimmtes Netz. Die genannten Verbindungen sind in diesem Netz enthalten. Maßnahmen konzentrieren sich im Wesentlichen auf dieses Netz. Für die Schlüsselmaßnahmen sind einige wenige Maßnahmen ergänzt worden, die im Paket der Schlüsselmaßnahmen eine besondere Relevanz haben.</p> <p>Lt. VEP sind „wichtige Querungsstellen, z.B. an Orteingängen, wo der Radverkehr vom Außerortsradweg in die Fahrbahn geführt wird, [...] durch den Einbau von Querungshilfen zu sichern.“</p> <p>Digitale Verkehrsleitschilder sind für besondere, regelmäßig wiederkehrende Störungen sicherlich sinnvoll, aufgrund der örtlichen Situation an der B 65 aber nicht angemessen.</p>	<p>001.1B Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p>
002	<p>Ortsrat Höver 002.1 einstimmig</p>	<p>002.1A ./.</p>	<p>002.1B ./.</p>

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/0790-2
Verkehrsentwicklungsplan, hier: Empfehlungen der Ortsräte

Nr.	Ortsrat Pkt. Äußerung	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Abwägungsvorschlag (A)	Beschlussvorschlag (B)
003	<p>Ortsrat Ilten Der Ortsrat Ilten hat in seiner Sitzung am 08.10.2020 dem Beschlussvorschlag der BV 2020/0790 mit folgender Ergänzung auf Seite 68 zugestimmt: 003.1 “Untersuchung der Bushaltestellensituation im Ortsteil Ilten an der B65. Da dort Busse zum Teil warten und durch die neue Linie 800 mehr Busse halten, sollen die Busse wieder außerhalb der Straße halten. “</p> <p>10 Ja - 0 Nein - 0 Enthaltungen</p>	<p>003.1A Die Situation wird ergänzend zum VEP aktuell im Zuge der Untersuchung am Knotenpunkt Sehn-der Straße / Hindenburgstraße durch das Büro PGT mit untersucht. Bauliche Veränderungen sind bis einschließlich 2032 (Zweckbindungsfrist 20 Jahre ab Inbetriebnahme) in diesem Bereich förderschädlich für die beim Umbau gewährten Zuwendungen. Die Bestandsbewertung wird in einem Maßnahmenprogramm münden, dass dem Ortsrat gesondert vorgestellt wird. Die Ergebnisse dieser Analyse sollten abgewartet werden, dem Antrag wird daher nicht gefolgt.</p>	<p>003.1B Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p>

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/0790-2
Verkehrsentwicklungsplan, hier: Empfehlungen der Ortsräte

Nr.	Ortsrat Pkt. Äußerung	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Abwägungsvorschlag (A)	Beschlussvorschlag (B)
004	<p>Ortsrat Rethmar Der Ortsrat Rethmar hat in seiner Sitzung am 15.10.2020 folgende Ergänzungen zum VEP beschlossen:</p> <p>004.1 Radverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbreiterung der Radwege entlang der B 65 nach Sehnde und nach Evern - Verbesserung der Radwegebindungen nach Lehrte und nach Klein-Lobke (Hohenhameln und Hildesheim) durch Ausbau der vorhandenen Wirtschaftswege und Ausschilderung - Lückenschluss in Höhe Kreuzung Billerbach / kommunale Entlastungsstraße - Verbesserung der Situation innerhalb der Ortsdurchfahrt besonders zwischen westlichen Bereich zur Poststraße und Kreisel <p>6 Ja - 0 Nein - 0 Enthaltungen</p> <p>004.2 Fußverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellen einer Dunkel-Dunkel-Ampel am östlichen Ortseingang - Tastkanten für Sehbehinderte an den Bushaltestellen "Vor dem Dorf" und "Triftstraße" inklusiv der Querungshilfe Triftstraße. Evtl. während der Umbaumaßnahme der Bushaltestelle Triftstraße Nord. - Verbesserung der Fußwegsituation gerade für Grundschüler zwischen der Bushaltestelle "Vor dem Dorf" und 	<p>004.1A</p> <p>Das Radverkehrskonzept des VEP beinhaltet Leitlinien und ein abgestimmtes Netz. Die genannten Verbindungen sind in diesem Netz enthalten. Maßnahmen konzentrieren sich im Wesentlichen auf dieses Netz. Für die Schlüsselmaßnahmen sind einige wenige Maßnahmen ergänzt worden, die im Paket der Schlüsselmaßnahmen eine besondere Relevanz haben.</p> <p>Leitlinien für den Radverkehr sind im VEP enthalten, gelten somit auch für die OD Rethmar.</p> <p>004.2A</p> <p>Eine Querungshilfe in Form einer Querungsisel ist an dieser Stelle bereits vorgesehen. Im Verkehrsentwicklungsplan sind Leitlinien für die Ausgestaltung barrierefreier Fußwegenetze enthalten. Diese sehen die genannten Maßnahmen vor.</p> <p>Der VEP schlägt allgemein Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit vor, darunter fällt auch die Sicherung von Rad- und Fußwegeverbindungen zu den Schulen.</p>	<p>004.1B</p> <p>Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p> <p>004.2B</p> <p>Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p>

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/0790-2
Verkehrsentwicklungsplan, hier: Empfehlungen der Ortsräte

Nr.	Ortsrat Pkt. Äußerung	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Abwägungsvorschlag (A)	Beschlussvorschlag (B)
	<p>“Osterkamp“. Evtl. auch mittelfristig auf einen direkten Weg von der Schule zur o.a. Bushaltestelle.</p> <p>3 Ja - 1 Nein - 2 Enthaltungen</p> <p>004.3 Autoverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 30km/h Zone durch die gesamte Ortsdurchfahrt vom Kreisel bis Straße Vor dem Dorf - Piktogramme 30km in den Tempo 30 Zonen aufbringen und unterhalten <p>6 Ja - 0 Nein - 0 Enthaltungen</p> <p>004.4 Nutzung Bus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ertüchtigung der Haltestellen durch B+R (auch Fahrradboxen) <p>5 Ja - 0 Nein - 1 Enthaltung</p> <p>004.5</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrkartenautomat in der Ortsmitte <p>2 Ja - 0 Nein - 4 Enthaltungen</p>	<p>004.3A</p> <p>Streckenbezogene Tempo-30 nachts sind vorgeschlagen, VZ 274.1 (Tempo-30-Zone) ist nicht möglich. Tendenziell sind Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Piktogramme möglich. Der Einsatzbereich sollte aber situativ geprüft werden.</p> <p>004.4A</p> <p>Die Leitlinien im VEP sehen öffentliche Parkplätze für Räder (zumindest teilweise überdacht) an wichtigen Bushaltestellen vor.</p> <p>004.5A</p> <p>Die Ergänzungen des VEP beziehen sich auf Inhalte, die teilweise in der Verantwortung der Region Hannover als Besteller des Nahverkehrs stehen. Diese betreffen vor allen Dingen die Ausstattung der Haltestellen mit elektronischen Anzeigen sowie mit Fahrkartenautomaten. Die entsprechenden Anregungen sollten bilateral mit den Betreibern geklärt werden. Sie umfassen Maßnahmen, die im VEP unter die Überschrift</p>	<p>004.3B</p> <p>Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p> <p>004.4B</p> <p>Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p> <p>004.5B</p> <p>Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p>

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/0790-2
Verkehrsentwicklungsplan, hier: Empfehlungen der Ortsräte

Nr.	Ortsrat Pkt. Äußerung	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Abwägungsvorschlag (A)	Beschlussvorschlag (B)
	<p>004.6 - Digitale Haltestellenanzeige (Wann kommt der nächste Bus?)</p> <p>2 Ja - 1 Nein- 3 Enthaltungen</p> <p>Dem Beschlussvorschlag der BV 2020/0790 wird mit den vorgenannten Ergänzungen zugestimmt:</p> <p>5 Ja - 0 Nein - 1 Enthaltung</p>	<p>„Busse und Bahnen bürgernah“ fallen.</p> <p>004.6A Die Ergänzungen des VEP beziehen sich auf Inhalte, die teilweise in der Verantwortung der Region Hannover als Besteller des Nahverkehrs stehen. Diese betreffen vor allen Dingen die Ausstattung der Haltestellen mit elektronischen Anzeigen sowie mit Fahrkartenautomaten. Die entsprechenden Anregungen sollten bilateral mit den Betreibern geklärt werden. Sie umfassen Maßnahmen, die im VEP unter der Überschrift Busse und Bahnen näher an die Bürger herangeführt werden sollen.</p>	<p>004.6B Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p>
005	<p>Ortsrat Sehnde 005.1 einstimmig</p>	<p>005.1A ./.</p>	<p>005.1B ./.</p>
006	<p>Ortsrat Bilm 006.1 Der OR Bilm hat in seiner Sitzung am 29.10.2020 über den Beschlussvorschlag der BV 2020/0790 wie folgt abgestimmt: 5 Ja - 1 Nein - 0 Enthaltungen</p>	<p>006.1A ./.</p>	<p>006.1B ./.</p>
007	<p>Ortsrat Bolzum 007.1 4 Ja - 0 Nein - 1 Enthaltung</p>	<p>007.1A ./.</p>	<p>007.1B ./.</p>

Anlage 1 zur Beschlussvorlage Nr. 2020/0790-2
Verkehrsentwicklungsplan, hier: Empfehlungen der Ortsräte

Nr.	Ortsrat Pkt. Äußerung	Stellungnahme der Stadtverwaltung und Abwägungsvorschlag (A)	Beschlussvorschlag (B)
008	<p>Ortsrat Müllingen-Wirringen Der OR Müllingen-Wirringen hat in seiner Sitzung am 19.10.2020 dem Beschlussvorschlag der BV 2020/0790 mit folgenden Ergänzungen zugestimmt:</p> <p>008.1</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Erweiterung des Geschwindigkeitskonzeptes auf der Ortsdurchfahrt Müllingen (K 147) mit einer Tempo 30 Zone als Lärmschutzmaßnahme - Lärmbelästigung durch die BAB 7 und K 147 (Seite 21) - Verbesserung der Verkehrssicherheit an der L 410 im Bereich der Bushaltestellen von Müllingen.“ <p>6 Ja-Stimmen 0 Nein- 0 Enthaltungen</p>	<p>008.1A Ein lärmindernder Fahrbahnbelag in der Ortsdurchfahrt der L 410 ist bereits im Lärmaktionsplan (LAP) vorgeschlagen worden, VZ 274.1 (Tempo-30-Zone) ist nicht möglich. Durch Einbringung einer Querungsinsel am Ortszugang Müllingen, wie im VEP vorgeschlagen, werden die Einfahrtgeschwindigkeiten gesenkt und die Verkehrssicherheit somit erhöht. Bei der Fortschreibung des LAP soll die gesamte Lärmentwicklung (Kreisstraßen, ...) berücksichtigt werden“</p>	<p>008.1B Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p>
009	<p>Ortsrat Wassel Der Ortsrat Wassel hat in seiner Sitzung am 05.10.2020 dem Beschlussvorschlag der BV 2020/0790 mit folgender Ergänzung zugestimmt:</p> <p>009.1 “Die im Verkehrsentwicklungsplan aufgeführten Maßnahmen für den Ortsteil Wassel sollen zügig durchgeführt werden.“</p> <p>6 Ja - 0 Nein - 0 Enthaltungen</p>	<p>009.1A Für die im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen wurde eine Prioritätenliste erstellt, die abgearbeitet werden soll.</p>	<p>009.1B Der Stellungnahme der Stadtverwaltung wird gefolgt.</p>
010	<p>Ortsrat Wehmingen 010.1 einstimmig</p>	<p>010.1A ./.</p>	<p>010.1B ./.</p>