

# Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Stadt Peine:

## 3. Arbeitskreissitzung

04.09.19, 17:00 bis 19:00 Uhr, Rathaus Peine



### Ergebnisprotokoll (Stand 4.12.19)

#### Ablauf

- 1 Begrüßung
- 2 Einführung: Stand Planungsprozess
- 3 Bisherige Ergebnisse: Überblick Analyse und Analysefazit
- 4 Leitbild
  - Strategische Ziele
  - Untersuchungsziele / Möglichkeiten der Planung
- 5 Vorstellung und Diskussion erster Planungskonzepte und Maßnahmen
  - Radverkehr
  - Kfz-Verkehr
- 6 Weiteres Vorgehen: Nächste Schritte und Zeitplan

Moderation und Protokoll

Karolin Thieleking, Gerke Galts [KoRiS]

#### Anlagen

- 1 Teilnehmerliste
- 2 Präsentation (separate Anlage)

## 1 Begrüßung

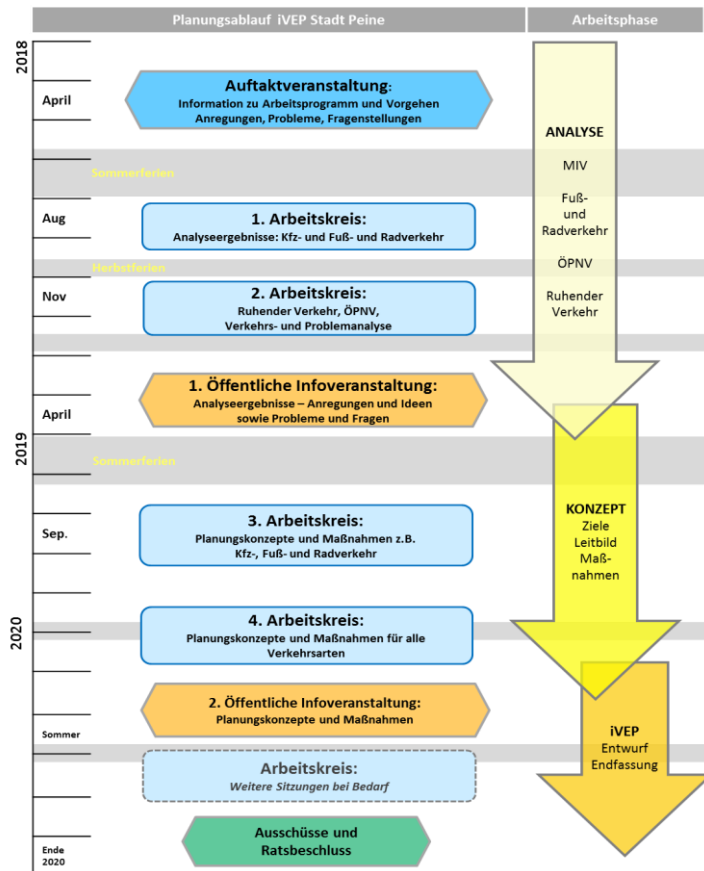
[Hans-Jürgen Tarrey, 1. Stadtrat Stadt Peine; Karolin Thieleking, KoRiS]

Herr Tarrey begrüßt im Namen der Stadt Peine die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur 3. Arbeitskreissitzung des iVEP. Schwerpunkt der heutigen Sitzung ist die Diskussion über erste Vorschläge zu Planungskonzepten und Maßnahmen zum Radverkehr und zum KFZ Verkehr.

## 2 Einführung

### Stand Planungsprozess

[Karolin Thieleking, KoRiS]



Der iVEP wird noch bis ca. Ende 2020 erarbeitet. Je nach Bearbeitungsstand und Beratungsbedarf können sich im ca. zweijährigen Planungsprozess zeitliche Verschiebungen ergeben.

Die vierte Sitzung des Arbeitskreises zum Thema ÖPNV und zur Vertiefung der Maßnahmen zum Radverkehr und zum KFZ Verkehr ist für Anfang 2020 geplant (siehe auch TOP 5).

In 2020 ist eine zweite öffentliche Info-Veranstaltung vorgesehen.

## 3 Bisherige Ergebnisse

### Überblick Analyse, Analysefazit

[Thomas Müller, IG Schubert]

→ Siehe auch Präsentation im Anhang 2 (Folien 9-13)

#### Radverkehr:

- höchstes Radverkehrsaufkommen auf den Hauptachsen Schwarzer Weg und Vöhrumer Straße
- viele Radverkehrsanlagen nicht für Benutzungspflicht geeignet
- Beseitigung von punktuellen Mängeln erforderlich
- viele Abstellanlagen in der Innenstadt und am Bahnhof (hohe Auslastung auf der Nordseite)
- Ziel: Definition und Stärkung der Haupttrouten

#### KFZ-Verkehr:

- Verkehrsbelastungen weiter angestiegen (etwa wie prognostiziert)
- Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs von West nach Ost, dort auch deutlich gestiegenes Schwerverkehrsaufkommen
- starke Entlastung der Celler Straße vom Schwerverkehr
- Straßennetz kann den Verkehr weitgehend noch leistungsfähig aufnehmen
- erste Defizite an den Knotenpunkten im Zuge der östlichen Hauptachse (Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit)

## 4 Leitbild

### Strategische Ziele, Untersuchungsziele, Möglichkeiten der Planung

[Thomas Müller, IG Schubert]

Die Strategischen Ziele bilden die Grundlage der Planung, daraus leiten sich die Untersuchungsziele und Möglichkeiten der Planung ab.

→ Siehe Präsentation im Anhang 2 (Folien 15-17).

## 5 Vorstellung und Diskussion erster Planungskonzepte und Maßnahmen

### 5.1 Radverkehr

[Thomas Müller, IG Schubert + Diskussion des Arbeitskreises]

→ Nähere Informationen zu den Planungskonzepten und Maßnahmen zum Radverkehr siehe Präsentation im Anhang 2 (Folien 19 - 28).

#### Konzepte und Maßnahmen zum Radverkehr:

- Anpassung der Beschilderung an das Konzept zur Benutzungspflicht
- Ausbau des Radwegnetzes - insbesondere auf den Haupttrouten
- Einhaltung der Mindeststandards (zunächst auf den Haupttrouten)
  - Radweg: 1,60 m / 2,50 m
  - Gemeinsamer Geh- und Radweg: 2,50 m
- Beseitigung punktueller Mängel – insbesondere an Knotenpunkten:
  - Geradlinige Führung, direktes Linksabbiegen (wo möglich),
  - zusätzliche Furten, Rückbau / Signalisierung freier Rechtsabbieger,
  - Querungshilfen etc.
- Schaffung weiterer Abstellanlagen am Bahnhof (Nordseite), u. a. abschließbare Stellplätze zur festen Vermietung (→ Vertiefung in 4. AK-Sitzung)

#### Erläuterungen:

##### Hauptwegebeziehungen und Radrouten

- Die Radrouten ergeben sich aus der Übertragung der Wegebeziehungen auf das Straßen- und Wegenetz. Hauptwegebeziehungen bestehen zwischen den Stadt- bzw. Ortsteilen und der Innenstadt. Zusätzlich werden Wegebeziehungen zwischen den Ortsteilen als Querverbindungen berücksichtigt.
- Berücksichtigt sind weiterhin Ziele, die über Radrouten erreichbar sein sollten und Orte, die Radverkehr erzeugen. Dies sind u.a. der Bahnhof, Gewerbegebiete (Arbeitsplätze), Schulen und Wohngebiete.
- Haupttrouten des Radverkehrs sind zum Beispiel Schwarzer Weg, Ilseder Straße, Woltorfer Straße, Celler Straße und Braunschweiger Straße sowie Fuhsering und Vöhrumer Straße. Die Radrouten für die Kernstadt sind im Detail dargestellt (Folie 23).

##### Benutzungspflicht

- Die Radrouten wurden gemäß Empfehlungen der ERA 2010 zur Benutzungspflicht auf die Führungsprinzipien überprüft. Daraus ergeben sich Abschnitte wo eine Trennung oder eine Teilseparation sinnvoll ist. Beispielsweise an der B444, dem Schwarzen Weg und der Celler Straße ist eine Trennung notwendig.

### 3. Arbeitskreissitzung Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Stadt Peine: Ergebnisprotokoll

- Es ergeben sich mehrere Abschnitte für eine Einführung bzw. Aufgabe der Benutzungspflicht (Folien 24/25)
- Beispiel Knoten Ilseder Straße/Wiesenstraße/Feldstraße/Nord-Süd-Brücke → Vorschlag: geradlinige Führung der Radwegfurten, Rückbau des „freien“ Rechtsabbiegers (Folie 27)
- Beispiel Knoten B 444 / Sundernstraße, Feldstraße / Hoher Weg → Vorschlag: zusätzliche Furt auf der Ostseite anlegen, geradlinige Führung des Radverkehrs, Rückbau der „freien“ Rechtsabbieger und der Dreiecksinseln (Folie 28)

#### Anregungen und Hinweise aus der Diskussion zum Radverkehr:

Maßnahme, Problempunkt	Anregungen, Fragen und Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgabe Benutzungspflicht (Woltorfer Straße)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Warum ist Radverkehrsanlage auf der Woltorfer Straße bei einer Belastung von 10.000 Fahrzeugen nicht benutzungspflichtig? <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trennung ist erst ab 18.000 Fahrzeugen verpflichtend, Grenze kann aber auch zwischen 10.000 und 18.000 festgelegt werden</li> </ul> </li> <li>→ Querschnitt reicht nicht für Benutzungspflicht: Woltorfer Straße darf nicht durchgängig benutzungspflichtig sein, da der Radweg teilweise zu schmal ist (Klage ist vor Gericht gescheitert, Stadt musste die Schilder entfernen)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Querung der Bahnstrecke Ilseder Straße / Wiesenstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bisher müssen Radfahrer absteigen ☒ nicht attraktiv, aber sicher</li> <li>→ Absteigen ist für eine Radroute akzeptanzmindernd</li> <li>→ Ggf. Henselingstraße als alternative Achse zum Hauptbahnhof prüfen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B444 Unterführung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Hoher Lärm bei der Unterführung der Autobahn von der B444</li> <li>→ Probleme / Unfälle bei Überholvorgängen</li> <li>→ Trennung zwischen Fuß- und Radweg sinnvoll, Zuständigkeit bei Landesbehörde</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radverkehr stärken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Ampelschaltungen auf Haupttrouten überprüfen <ul style="list-style-type: none"> <li>– parallele Grünphase zum Straßenverkehr möglich, „Bettelampeln“ vermeiden</li> <li>– z.B. Stahlwerkbrücke oder Feuerwehrbrücke</li> </ul> </li> <li>→ Standards auf Haupttrouten einführen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Radwege aufbessern, direkte Routen müssen befahrbar sein</li> <li>– Alternative attraktive Routen vorschlagen</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seitenwechsel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Probleme beim Seitenwechsel der Radwege (führt zu Fahren auf der falschen Seite)</li> <li>→ Überprüfung der Überquerungsmöglichkeiten / Schaffung von Möglichkeiten z.B. Caroline-Herschel-Straße, Duttonstedter Straße/Ecke Eichendorffstraße</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktive Anbindung der Gewerbegebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Zustand der Straßen teilweise schlecht (weitere Infos von Herrn Schmidt)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neue Verkehrsmittel z.B. E-Scooter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Sind diese eingeplant, gibt es Konzepte diese zu integrieren? <ul style="list-style-type: none"> <li>– Noch fehlen die Erfahrungen, Vorschlag daher zunächst abzuwarten</li> </ul> </li> </ul>

## 5.2 KFZ-Verkehr

[Thomas Müller, IG Schubert + Diskussion des Arbeitskreises]

→ Nähere Informationen zur Verkehrsprognose und Maßnahmen zum Kfz-Verkehr siehe Präsentation im Anhang 2 (Folien 29-42).

### Fazit der Verkehrsprognose 2030/ Maßnahmenvorschläge:

- Weiterer Anstieg der Verkehrsbelastungen durch Strukturentwicklung
- Wachsende Defizite an den Knotenpunkten im Zuge der östlichen Hauptachse
- keine neuen Verkehrsachsen, kein vierstreifiger Ausbau der Ostrandstraße
- Leistungsfähiger Ausbau des Knotenpunktes Woltorfer Straße/Ostrandstraße
- Bau einer zusätzlichen Rampe von der Verteilerfahrbahn in Richtung Süden (BAB A 2)
- Signalisierung des nördlichen Knotenpunktes an der AS-Peine Ost
- ggf. Aus- oder Umbau des Ascherslebener Kreisels
- ggf. weitere Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs von West nach Ost zur Entlastung der Celler Straße möglich

### Erläuterungen:

#### Analyse und Prognose

- Die Analysebelastung des Straßennetzes 2018 wurde einmal mit Sperrung der Woltorfer Straße und einmal ohne Sperrung berechnet.
- Prognose 2030: die Belastung des Bestandnetzes steigt bis 2030 um ca. 5-6%. Dies geht insbesondere mit der Entwicklung der Gewerbegebiete einher.

#### Planfall 1: B65 neu

- Weil es sich um eine Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan handelt, wurde der Ausbau der B65 zwischen Sehnde und Peine einschließlich der Ortsumfahrung Dungenbeck berechnet – auch wenn die Ausbaumaßnahme von der Stadt Peine grundsätzlich abgelehnt wird.
- Durch den Ausbau und die Umfahrung von Rosenthal, Schwicheldt und Berkum würde die heutige B65 um rund zwei Drittel entlastet werden. Zudem ergibt sich eine Entlastung der Vöhrumer Straße. Die neue B65 hätte zunächst keine negativen Effekte auf die B444, außer bei Umleitungen durch Stau auf der A2. (Folie 37/38)

#### Planfall 2a und Planfall 2b: AS Peine Ost

- Der Planfall 2a sieht eine zusätzliche Rampe von der BAB A 2 aus Richtung Hannover zur K75 in Richtung Süden vor. Ziel ist, das Linkseinbiegen von der vorhandenen Rampe aufgeben zu können und so eine Signalisierung zu vermeiden. Der attraktivere Anschluss führt zu einer geringen Entlastung des Schwarzen Wegs und der Celler Straße.
- Der Planfall 2b sieht eine zusätzliche Rampe von der BAB A 2 zum Kreisverkehr an der Heinrich-Hertz-Straße vor, damit Autofahrer von Braunschweig kommend sicherer abbiegen können (Linksabbiegen entfällt). Ziel ist es u.a., den Gefahrenpunkt zu entschärfen, die Leistungsfähigkeit der AS Peine Ost zu erhöhen und eine Signalisierung zu vermeiden.

Weitere Maßnahmen / Planfälle sind in Bearbeitung (für die Vertiefung in der 4. AK-Sitzung)

**Anregungen und Hinweise aus der Diskussion zum Kfz-Verkehr:**

Maßnahme, Problempunkte	Anregungen, Fragen und Hinweise
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planfall 1: B65 neu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ B65 ist Ausweichroute bei Stau auf der A2, dies führt zu Verkehrsverlagerungen: z.B. bei Sperrung der A2 ist mehr Verkehr auf der Ostrandstraße zu erwarten, Probleme vor allem im Bereich der Knotenpunkte</li> <li>→ In der Prognose sind Störungsfälle nicht abzubilden, es ist aber von mehr Verkehr auf der B444 auszugehen</li> <li>→ Teilbetrachtung für Ortsumfahrung Dungenberg wünschenswert</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planfall 2 a/b</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Hintergrund: Keine dritte Anschlussstelle realistisch</li> <li>→ Eigentumsverhältnisse noch zu betrachten, ggf. problematisch</li> <li>→ Wie ist der Flächenverbrauch einer Rampe?                         <ul style="list-style-type: none"> <li>– Platzbedarf für Rampe überschaubar, wenn Maßnahme weiterverfolgt im Rahmen zu der Entwurfsplanung zu klären, grundsätzlich wäre schlanke Lösung möglich</li> <li>– Abstand von 40 Metern zum Gewerbegebiet berücksichtigen</li> </ul> </li> <li>→ Realisierung: Träger der Baulast ist die NLStbV, GB Hannover</li> <li>→ Planfall 2b: Problem der Unfallgefahr beim Abbiegen bleibt</li> <li>→ Wenig Platz für dritte Alternative mit einer Variante „Innen Ohr“</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Weiteres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Großräumige Umfahrung z.B. im Bereich Essinghausen möglich</li> <li>→ Ist am südlichen Knotenpunkt der AS Peine Ost ein Kreisverkehr möglich? Dammfrage, baulich schwierig</li> <li>→ Detaillierte Vorschläge zum Ascherslebener Kreisel</li> <li>→ Bypass Beispiel Verden</li> </ul>

## 6 Weiteres Vorgehen: Nächste Schritte und Zeitplan

### 4. Sitzung Arbeitskreis

**Termin Anfang 2020** (der entsprechende Teilnehmerkreis wird hierzu rechtzeitig eingeladen ); Themen:

- Fortsetzung der Diskussionen zum Thema KFZ Verkehr
- Vertiefung der Maßnahmen zum Rad- und Fußverkehr
- Vorstellung und Diskussion erster Planungskonzepte und Maßnahmen zum ÖPNV

Teilnehmer: Fester Teilnehmerkreis, ONS, PVG, Regionalverband Großraum BS, ADFC, ggf. weitere.

### Verabschiedung

[Hans-Jürgen Tarrey, 1. Stadtrat Stadt Peine]

Die Stadt Peine bedankt sich für die konstruktive Diskussion sowie die vielen Anregungen und Hinweise.

## Anlagen

### Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Name	Institution/Funktion	Anwesend
Baars, Rudolf	Stadt Peine – Allg. Ordnung / Gewerbe (301)	✓
Belte, Karl-Heinrich	PB-Fraktion - Vorsitzender	✓
Döring, Dr. Rainer	<b>F.D.P./Piraten-Fraktion</b> - Beigeordneter	
Eggers, Jürgen	Die Linke - Ratsherr	
Hagedorn, Christian	Stadt Peine – Allg. Ordnung / Gewerbe (301)	✓
Hahn, Holger	<b>SPD/Bündnis90/Die Grünen-Fraktion</b> – stellv. Vorsitzender	✓
Hahn, Florian	Stadt Peine – Hochbau (65)	
Heuer, Jürgen	Polizeikommissariat Peine – 1. Polizeihauptkommissar	
Hiete, Friedhelm	Stadt Peine – Energie/Klima (654)	
Ilsmann, Rolf	Stadt Peine – Tiefbau (66)	✓
Karnick, Thorge	CDU-Fraktion – stellv. Bürgermeister	
Kentner, Elke	<b>SPD/Bündnis90/Die Grünen-Fraktion</b> – Vorsitzende und stellv. Bürgermeisterin	✓
Küster, Stefanie	Stadt Peine – Tiefbau (661)	✓
Krefeld, Petra	Stadt Peine – Tiefbau (661)	✓
Matern, Ronald	Regionalverband Großraum Braunschweig	✓
Meier, Andreas	CDU-Fraktion – Vorsitzender	
Meyer, Dietmar	<b>SPD/Bündnis90/Die Grünen-Fraktion</b> – Vorsitzender	
Mühlnickel, Bernd	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) –Leiter GB Wolfenbüttel (WF)	
Müller, Thomas	IG Schubert	✓

### 3. Arbeitskreissitzung Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Stadt Peine: Ergebnisprotokoll

Name	Institution/Funktion	Anwesend
Peuke, Michael	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) – Vertreter Leiter GB WF	
Reinhardt, Dr. Ingo	CDU-Fraktion, <i>in Vertretung für Herrn Andreas Meier</i>	✓
Rintelmann, Heidemarie	Polizeikommissariat Peine - Polizeibeamtin	✓
Roll, Matthias	F.D.P./ <b>Piraten-Fraktion</b> – stellv. Vorsitzender	
Saemann, Klaus	Stadt Peine - Bürgermeister	✓
Salzmann, Jutta	Stadt Peine – Hochbau (651)	✓
Schatz, Hartmut	Behindertenbeirat - Vorsitzender	✓
Schacht, Jens	Landkreis Peine – Referat für Kreisentwicklung und Öffentlichkeitsarbeit	
Schmidt, Günter	Ortsbürgermeister Essinghausen-Duttenstedt, <i>in Vertretung für Thorge Karnick</i> - CDU-Fraktion	✓
Thieleking, Karolin	KoRiS	✓
Tarrey, Hans-Jürgen	Stadt Peine – Dezernent II, Erster Stadtrat	✓
Tostmann, Gerd	ADFC – Kreisverband Peine - Vorsitzender	
Weitling, Thomas	Ratsherr - Einzelkandidat (parteilos)	✓
Winter, Alexandra	Stadt Peine – Tiefbauamt (661)	✓
Witte, Claudia	Regionalverband Großraum Braunschweig – Abteilung Regionalverkehr - Verkehrsentwicklungsplanung	