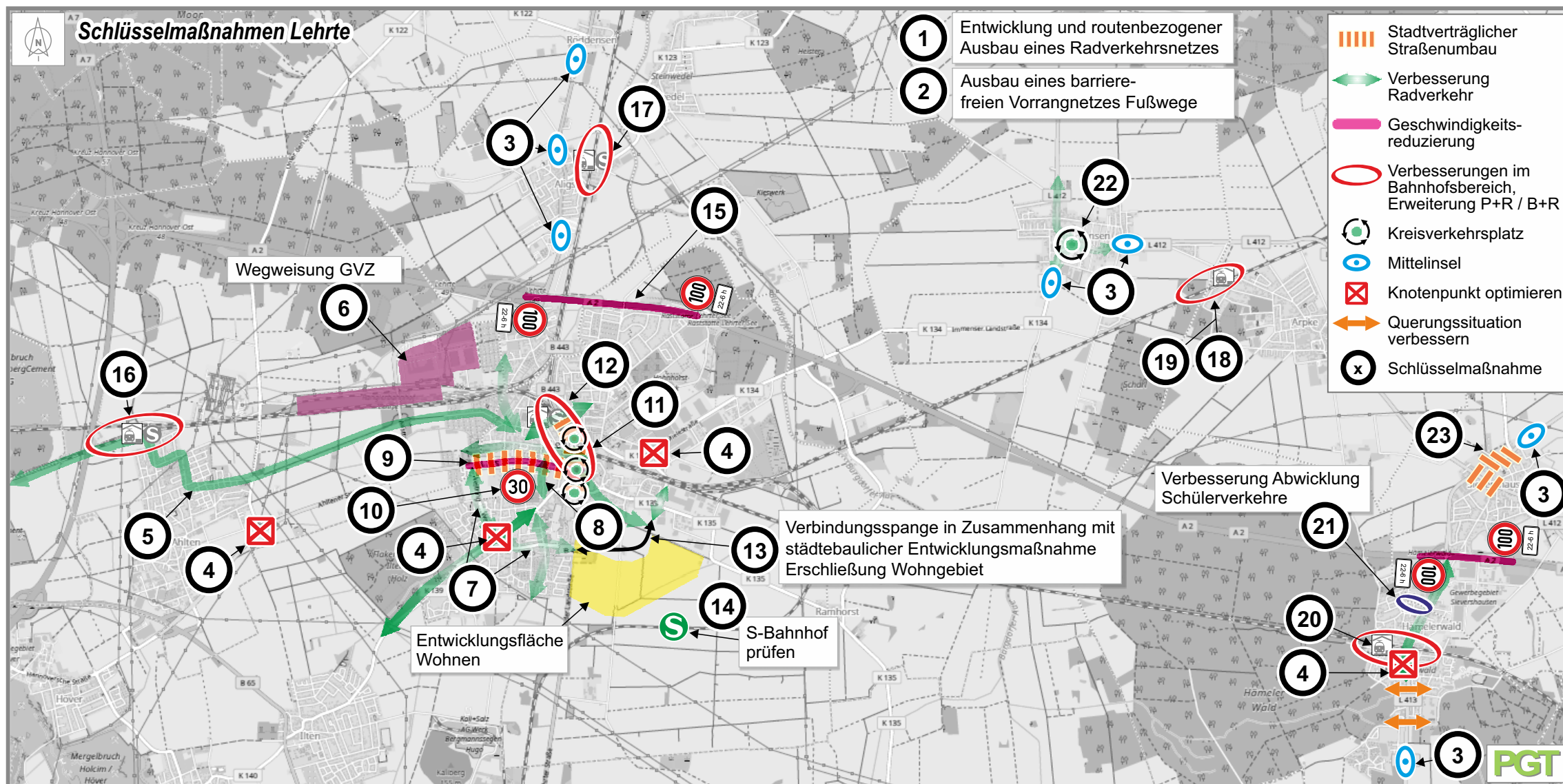




Schlüsselmaßnahmen des VEP

Die Schlüsselmaßnahmen sind wichtige Maßnahmen mit besonders positiver Auswirkung auf die Verkehrssituation. Diese sollen insbesondere diskutiert werden.

Gesamtstädtisch

(1) Die Radverkehrssituation soll durch den Ausbau des Radroutennetzes und Maßnahmen zur besseren Wahrnehmung der Radverkehrsinfrastruktur im Straßenraum verbessert werden. Das städtische Radverkehrsnetz sichert mit den Haupttrouten die Erreichbarkeit aller Ortsteile, der Schulen, dem Geschäftsbereich, der Bahnhöfe und S-Bahnstationen und beinhaltet örtliche und überörtliche Verbindungen.

(2) Ein örtliches Vorrang-Fußwegenetz soll barrierefrei ausgebaut werden. Haltestellen sollen inkl. der Querungen und Zuwegungen ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden.

(3) Mittelinseln in verschiedenen Ortseinfahrten sollen die Einfahrtsgeschwindigkeiten senken und dem Radverkehr die Querung vom außerorts einseitigen Zweirichtungsradweg auf die innerorts richtungsgetrennte Führung ermöglichen.

(4) Die Knotenpunkte sollen radverkehrsgerechter werden. Aufstellflächen, Furtsicherungen und eine direktere Führung werden schrittweise umgesetzt.

(5) Die Planungen der Region zum Radschnellweg Hannover-Lehrte werden unterstützt. Der Verlauf im Stadtgebiet soll in Varianten geprüft werden.

(6) Die Wegweisung zum Gewerbegebiet West bzw. dem Mega-Hub soll für den LKW-Verkehr verbessert werden, um die Lärmbelastung durch falsch fahrende LKW zu minimieren.

Lehrte Kernstadt

(7) Die Radverkehrssituation im Bereich West- und Südring wird durch Markierungen und tlw. Schutzstreifen kurzfristig verbessert.

(8) Die geplante Fahrradstraße in der Südstraße und Feldstraße verbindet die Schulen über die Weststadt bis in die Oststadt bzw. ins Zentrum. Damit wird eine der wichtigsten Radachsen, auf der bis zu 1.200 Radfahrende pro Tag unterwegs sind, verbessert.

(9) In der Ahlterer Straße, wo aufgrund der eingegengten Breiten keine separaten Radverkehrsanlagen möglich sind, sollen durchgehend Radschutzstreifen markiert und durch weitere Maßnahmen (Halteverbote, Piktogramme, vorgezogene Aufstellflächen) ergänzt werden.

(10) Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Ahlterer Straße soll zusätzliche Sicherheit bieten.

(11) Schwerpunkt ist der schrittweise stadtverträgliche Umbau der B 443. Sie soll zu einer einstreifig befahrbaren Hauptverkehrsstraße mit guten Radverkehrsanlagen und Kreisverkehrsplätzen werden. Im Zuge der Trogstrecke soll der Geh- und Radweg verbreitert und angehoben werden, um die Steigung zu verringern und die Situation für Rad- und Fußverkehr deutlich zu verbessern. Dadurch würde eine durchgängige befahrbare, barrierefreie Rad- und Fußachse entstehen. Arbeitsschritte zur näheren Untersuchung wurden in einer Abstimmung mit dem Baustraßenbegleiter begonnen.

(12) Die Bushaltestelle auf der Westseite des Bahnhofs soll barrierefrei ausgebaut und um eine Wendeanlage ergänzt werden. Barrierefreie Rampen auf beiden Seiten des Bahnhofstunnels werden geprüft. Die Modernisierung und Erweiterung der Anlagen für das Abstellen von Fahrrädern werden ebenso geprüft und sind konzeptionell vorbereitet, wie ein Bereich in denen Fahrgäste abgeholt bzw. gebracht werden können. Die jetzt vom P+R genutzten Flächen werden überplant.

(13) Das Entwicklungsgebiet Hornacker wird eine südliche Arrondierung des Stadtraumes bringen. Die Größe und der Entwicklungszeitraum sind noch nicht abschließend klar. Sicherzustellen ist, dass eine Verbindungsstraße von der Everner Straße (K 135) in Richtung B 443 stadtverträglich in das Gebiet integriert wird. Die Platzierung des angestrebten Einzelhandels ist an die Führung einer durchgehenden möglichst weitgehend bevorrechtigten Radachse in Richtung Stadtzentrum und Schulen zu koppeln.

(14) Südlich des Entwicklungsgebiets an der S-Bahnstrecke Richtung Hildesheim soll geprüft werden, ob ein S-Bahnhaltepunkt möglich ist.

(15) Zur Reduzierung des Autobahnverkehrs fordert die Stadt Lehrte eine Senkung der nächtlichen zul. Höchstgeschwindigkeiten auf der BAB 2 in den Ortsteilen Lehrte und Hämelerwald auf Tempo 100.

Ahlten

(16) Die Ausweitung der B+R und P+R-Stellplatzangebote am S-Bahnhof Ahlten wird gegenwärtig vorbereitet.

Aligse

(17) Für den S-Bahnhaltepunkt Aligse soll vor der anvisierten Optimierung im Zuge von Alpha-E die Erreichbarkeit des Haltepunkts und die Zugänglichkeit und Qualität der B+R-Plätze verbessert werden.

Arpke

(18) Eine Angebotserweiterung der B+R und P+R-Stellplätze am S-Bahnhaltepunkt Immensen / Arpke wird als erforderlich angesehen.

(19) Die Zufahrt von der L 412 zum Haltepunkt Immensen/Arpke soll gesichert und verbessert werden.

Hämelerwald

(20) Eine Angebotserweiterung der B+R und P+R-Stellplätze am Bahnhof Hämelerwald wird als erforderlich angesehen.

(21) Ein Konzept zur verträglichen Abwicklung für den Rad- und Fußverkehr und der Hol- und Bringsituation soll für das Schulzentrum (Riedweg) entwickelt werden.

Immensen

(22) Der Knotenpunkt K 134 / L 385 soll zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Die Radverkehrssituation soll durch Schutzstreifen kurzfristig verbessert werden.

Sievershausen

(23) Im Rahmen der Dorferneuerung sind verschiedene Maßnahmen für Sievershausen vorgesehen, die aus verkehrlicher Sicht eine verbesserte Querungssituation auf den wichtigen innerörtlichen Radverbindungen bewirken sollen.

STADT LEHRTE

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN STADT LEHRTE - ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG -



Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger,

der Verkehrsentwicklungsplan ist fast fertig. Wir haben viel untersucht, viel diskutiert und bereits öffentliche Diskussionen in den Ortsräten ebenso wie im Ausschuss der Stadt Lehrte geführt. Nunmehr haben wir eine Entwurfsfassung zusammengestellt, bei der wir gespannt sind, was Sie davon halten.

Unsere Stadt, die seit vielen Jahren ein wesentliches Stadtentwicklungsziel hat, nämlich ein lebenswertes Lehrte mit weniger Barrieren zu sein, hat mit diesem Verkehrsentwicklungsplan einen wichtigen Meilenstein erarbeitet, der die Arbeit für die nächsten Jahre bestimmen soll.

Machen Sie mit, nutzen Sie den Fragebogen, informieren Sie sich mit diesem Faltblatt oder schauen Sie in die Langfassung des Textes. Wir möchten zum Jahresende einen Beschluss für dieses rahmensetzende Werk erreichen und bitten Sie somit um Ihre Mithilfe.

Bitte geben Sie den anliegenden Fragebogen, digital über den angefügten Link oder analog in den Verwaltungsstellen oder im Rathaus, bis zum 09.10.2020 ab.

Vielen Dank!

Frank Prüße

Frank Prüße
Bürgermeister

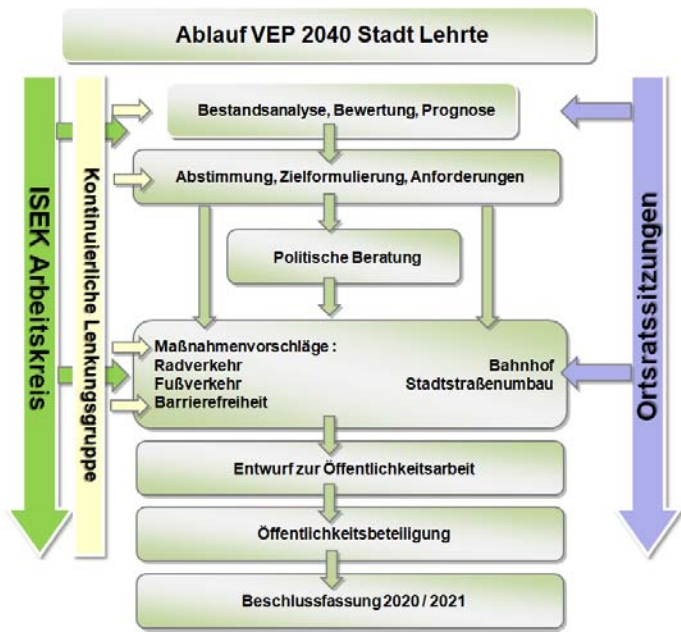
Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan ?

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) setzt den Rahmen für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung der nächsten Jahre und untersucht sowohl die Ursachen als auch Auswirkungen der unterschiedlichen Verkehrsarten. Die Sicherstellung der Mobilität kann nur mit einer verträglichen Abwicklung des Verkehrs in Bezug auf Ressourcenbeanspruchung und Umweltbelastungen erfolgen.

Wie läuft der Verkehrsentwicklungsplan ab?

Ausgehend von einer umfangreichen Bestandsanalyse und -bewertung wurde eine Vision für ein „Lehrte 2040“ entwickelt, zu der Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge erarbeitet wurden.

Die Inhalte wurden im Rahmen des ISEK Arbeitskreises und durch intensive Diskussionen in öffentlichen Sitzungen der Ortsräte und des Ausschusses sowie weiteren Fachgremien diskutiert. Der Berichtsentwurf wurde der Politik im Juli 2020 als Basis für die Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt.



Und jetzt sind Sie gefragt...

Das Faltblatt enthält eine Kurzfassung für die öffentliche Debatte. Der vollständige Berichtsentwurf kann auf der Webseite der Stadt eingesehen bzw. heruntergeladen werden:

<https://www.lehrte.de/de/verkehrsentwicklung/verkehrsentwicklungsplan.html>

Sie haben die Gelegenheit über einen Fragebogen (siehe QR-Code oder Link: <https://www.surveymonkey.de/r/TJTS8MK>) Stellung zum Verkehrsentwicklungsplan zu nehmen. Alternativ können Sie eine eigene Stellungnahme verfassen, die Sie der Stadt Lehrte per Post oder per E-Mail zukommen lassen.

Machen Sie mit und laden Sie den Fragebogen!



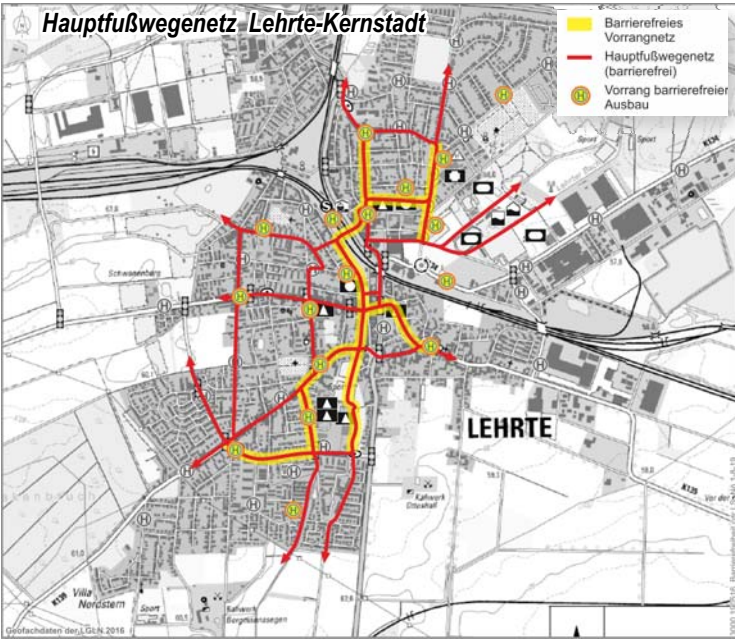
Die bestehende verkehrliche Situation in Lehrte

Der Verkehrsentwicklungsplan betrachtet alle Verkehrsarten, also den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie Bus- und Bahnverkehr. Die heutige Situation wurde durch Begehungen, umfangreiche Befahrungen mit Rad und Kfz, einer videogestützten Verkehrszählung für den Rad- und Kfz-Verkehr und einer Parkraumerhebung untersucht.

Fußverkehr / Barrierefreiheit

Zu Fuß gehen in Lehrte ist nicht immer ein Vergnügen. Viele Wege sind nicht barrierefrei und tlw. durch die gemeinsame Benutzung vom Fuß- und Radverkehr und durch ruhenden Verkehr eingeschränkt. Trennwirkungen und beeinträchtigte Aufenthaltsqualität in Verkehrsachsen sind besonders für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem. Der Bahnhofstunnel und die Verbindung zwischen Ost- und Weststadt im Trog der B 443 sind besonders kritisch. In den Ortsteilen ist die Situation häufig besser, weil das Verkehrsaufkommen geringer ist.

Zur Verbesserung der Fußverkehrssituation und der Barrierefreiheit ist eine Schlüsselmaßnahme das Vorrang-Fußwegenetz, welches die wichtigen Ziele (z.B. Bahnhof, Schulen, öffentliche Einrichtungen) in den jeweiligen Ortsteilen verbindet und vorrangig barrierefrei ausgebaut werden soll. Beispielhaft ist dieses für die Kernstadt Lehrte dargestellt.



Radverkehr

Lehrte hat sehr früh mit der Verbesserung der Radverkehrssituation begonnen. Ein umfangreiches Netz an wenig befahrenen bzw. straßenunabhängigen Radwegeverbindungen ist vorhanden und wird stetig weiterentwickelt. Längere Strecken lassen sich zwischen den Ortsteilen zügig und gut befahren. Das Radverkehrsaufkommen ist auf verschiedenen Achsen (bspw. Burgdorfer Straße, Iltener Straße) mit über 1.500 Radfahrenden pro Tag schon heute sehr hoch.

In Lehrte gibt es verschiedene Formen von Radverkehrsanlagen. Trotzdem ist die Radverkehrsinfrastruktur innerorts nicht überall sichtbar. Oftmals ist die Führung an Knotenpunkten unklar. Eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, fahrbahnanliegender direkter Radwegführung, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen ist nur in Einzelfällen vorhanden.

Insbesondere die Verbindung zwischen Lehrte West und Lehrte Ost ist nicht optimal, da durch die Bahntrasse eine Radquerung schwierig ist. Als eine weitere Schlüsselmaßnahme wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt, welches routenbezogen zügig verbessert werden soll.



Kfz-Verkehr

Durch die gute Anbindung an die Autobahnen ist Lehrte nahezu frei von Durchgangsverkehren. Das gegenwärtige Verkehrsnetz ist ausreichend dimensioniert und Störungen sind selten. Gleichwohl wird Verkehrslärm in vielen Bereichen als störend empfunden. Hohe LKW-Verkehre treten nur in wenigen Bereichen der Stadt auf.

Die Gesamtauslastung der Parkplätze, auch in der Spitzenstunde, im Zentrum von Lehrte ist mit knapp 60 % entspannt. Die bahnhofsnahe P+R-Plätze auf der Westseite und die Stellplätze im zentralen Geschäftsbereich sind vglw. hoch ausgelastet.



Busse und Bahnen

Die Stadt Lehrte ist mittels S-Bahn und Regionalzügen gut an die Landeshauptstadt Hannover und an Braunschweig, Celle, Hildesheim und Wolfsburg angebunden. Die Anbindung ist sowohl an Werktagen als auch am Wochenende bis abends gut. Der Bahnhof Lehrte ist mit über 11.000 Ein- und Aussteigern einer der am meisten frequentierten Bahnhöfe in der Region Hannover. Auch der Bahnhof Hämelerwald weist ein hohes Fahrgastaufkommen auf.

Die innerstädtische Erschließung erfolgt über den Linienbusverkehr. Das Fahrtenangebot ist jedoch deutlich geringer, insbesondere auf Strecken zwischen den Ortsteilen bzw. abends und am Wochenende. Der Umstieg Bahn/ Bus ist möglich, allerdings teilweise mit längeren Umstiegszeiten verbunden.

Die Barrierewirkung der Bahn aufzuheben ist seit jeher das Ziel Lehrtes. Besonders kritisch ist die Teilung der Stadt in Weststadt und Zentrum bzw. Oststadt. Im Laufe der Jahre wurden mit der Trogstrecke sowie der Verlegung der Eisenbahnstrecke nach Hildesheim erste Lösungen für eine Verbesserung erreicht. Das bestehende Schienennetz kann jedoch nicht mehr verändert werden, sodass Querungen der Bahn optimiert werden müssen. Mehrere Varianten wurden aufgezeigt und werden geprüft, die die Querungen verbessern und das Bahnhofsumfeld insgesamt aufwerten.

Der VEP definiert Handlungsfelder

Lehrte will den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten Radverkehr, ÖPNV und das „Zu Fuß gehen“ deutlich steigern, ohne die Bedingungen für den Kfz-Verkehr zu verschlechtern. Dazu wurden folgende Handlungsfelder definiert, zu denen Maßnahmen erarbeitet wurden:

- Stadt der kurzen Wege
- Fußverkehr fördern
- Barrierefreiheit sichern
- Radverkehr fördern
- Busse und Bahnen noch bürgernäher und greifbarer machen
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Straßennetz optimieren
- stadtverträglichen Straßenumbau fördern
- stadtverträglicher ruhender Verkehr
- Orientierung im Verkehr verbessern

Impressum Stadt Lehrte Rathausplatz 1 D-31275 Lehrte Tel.: +49 5132 505-0 E-Mail: info@lehrte.de www.Lehrte.de	Fachliche Beratung und Redaktion: PGT Umwelt und Verkehr GmbH Vordere Schöneworth 18 D-30167 Hannover Tel.: 0511 / 38 39 4-0, Fax: 0511 / 38 39 450 E-Mail: post@pgt-hannover.de www.PGT-Hannover.de
--	---