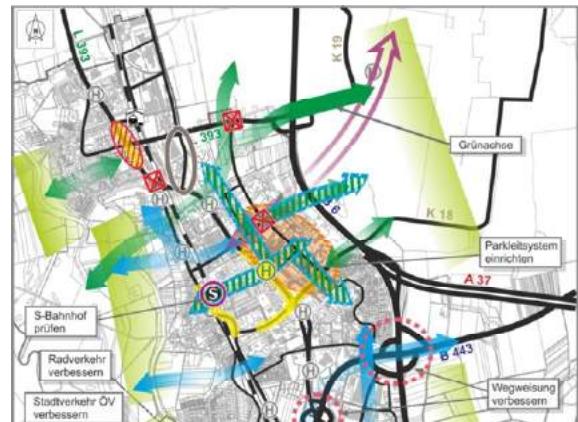




Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen

Teil 1: Leitbild Verkehr – „Zukunftsfähige Mobilität für Laatzen“



**Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Laatzen
Teil 1: Leitbild Verkehr**

Endfassung 08/ 2019

AUFTAGGEBER: **STADT LAATZEN, MARKTPLATZ 13
30880 LAATZEN**

AUFTAGNEHMER: **PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

BEARBEITUNG:	DIPL.-ING.	H. MAZUR
	DIPL.-ING.	R. LOSERT
	DIPL.-GEOGR.	D. LAUENSTEIN
	DIPL.-GEOGR.	H. WINDMÜLLER
	DIPL.-GEOGR.	R. WAACK
GRAFIK:	DIPL.-GEOGR.	R. NÖLLGEN
		M. DERR
		G. HERNER
TYPOSRIPT:	DIPL.-SozWiss.	H. RITZER-BRUNS

HANNOVER, 23.08.2019

INHALTSVERZEICHNIS:

	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Das Leitbild	1
2.1 Ziele und Aufgaben des Leitbildes	1
2.2 Vorgehen	3
3. Heutige Situation.....	5
3.1 Lage im Raum und Stadtstruktur.....	5
3.2 Bevölkerung.....	7
3.3 Fußverkehr	7
3.4 Barrierefreiheit / Gender-Belange.....	9
3.5 Radverkehr	9
3.6 ÖPNV / SPNV	13
3.7 Straßenräume	19
3.8 Kfz-Verkehr.....	20
3.9 Wegweisung	28
3.10 Exkurs: Das Schulprojekt	29
3.11 Zusammenfassende Bewertung.....	33
4. „Stadt im Wandel“ / Prognose 2030	37
5. Leitbild	39
5.1 Leitbild und Ziele.....	39
5.2 Handlungsfelder.....	41
5.3 Ziele anderer Fachplanungen	45
6. Maßnahmenansätze	49
6.1 Stadt der kurzen Wege!	49
6.2 Fußverkehr fördern!	49
6.3 Barrierefreiheit und Gender-Belange umsetzen!	51
6.4 Radverkehr fördern!	53
6.5 Busse und Bahnen bürgerlich!.....	57
6.6 Verkehrssicherheit erhöhen!	61
6.7 Straßennetz optimieren!.....	62
6.8 Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern!	63
6.9 Orientierung im Verkehr verbessern!.....	65
6.10 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!.....	65
6.11 Öffentlichkeit herstellen!.....	67
6.12 Schlüsselmaßnahmen.....	69
7. Stadt- und Ortsteilkonzepte entwickeln	70
8. Fazit / Weiteres Vorgehen.....	72

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen.....	1
Abb. 2.2:	Vorgehen Verkehrsentwicklungsplanung	3
Abb. 3.1.	Quellen und Ziele.....	6
Abb. 3.2:	Radverkehrsmengen (Radfahrer / 8 h).....	10
Abb. 3.3:	Derzeitiges S-Bahn-/Stadtbahnnetz	15
Abb. 3.4:	Schienenerschließung Laatzen.....	16
Abb. 3.5:	Busliniennetz	18
Abb. 3.6:	Erschließung / Mindestbedienung durch den ÖPNV	19
Abb. 3.7:	Straßennetzhierarchie und zulässige Höchstgeschwindigkeiten	22
Abb. 3.8:	Bsp. Tagesganglinie in der Hildesheimer Straße zwischen Wülfener und Koldinger Straße.....	23
Abb. 3.9:	Kfz-Verkehrsmengen [Kfz/24 h]	25
Abb. 3.10:	Schwerverkehrsmengen [SV/24 h].....	26
Abb. 3.11:	Auszug aus Fragebogen.....	31
Abb. 3.12:	Mängel und Konflikte	35
Abb. 3.13:	Derzeitiger Modal split (Abschätzung).....	36
Abb. 4.1:	Szenarien zur Entwicklung der Einwohnerzahl in der Stadt Laatzen – eine Stagnation bzw. leichte Zunahme (Szenario B) ist wahrscheinlich	37
Abb. 5.1:	Die topografische Lage der Stadt Laatzen lädt zum Radfahren ein.....	43
Abb. 5.2:	Auszüge aus „Handlungsfelder und Maßnahmenbündel VEP „pro Klima“ Region Hannover	46
Abb. 5.3:	Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Belastungsschwerpunkte durch Straßenverkehrslärm.....	47
Abb. 5.4:	Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Maßnahmengrobkonzept ..	47
Abb. 6.1:	Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle	52
Abb. 6.2:	Beispiel Querungsstelle mit Ausstattung für Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte ..	52
Abb. 6.3:	Radverkehrsnetz - Entwurf.....	55
Abb. 6.4:	Maßnahmenbeispiele Radverkehr	56
Abb. 6.5:	Mögliche Stadtbahnverlängerung nach Laatzen (Auszug aus RROP 2005).....	58
Abb. 6.6:	Planung barrierefreier Ausbau Stadtbahnhaltestelle Rethen-Nord	58
Abb. 6.7:	Programmbausteine des Leitbild Busse und Bahnen (ÖPNV).....	60
Abb. 6.8:	Varianten zur verbesserten Anbindung der Hildesheimer Straße in Rethen.....	62
Abb. 6.9:	Beispiel für eine mögliche Umgestaltung der Erich-Panitz-Straße im wichtigen Bereich des „Gelenks“	64
Abb. 6.10:	Leitbild Verkehr für die Stadt Laatzen	69

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 2.1:	Zeitschiene Erarbeitung Leitbild Verkehr.....	2
Tab. 2.2:	Bausteine des Leitbildes Verkehr.....	2
Tab. 2.3:	Teilnehmer Arbeitskreis Verkehr	4
Tab. 3.1:	Einwohner Stadt Laatzen und Ortsteile	7
Tab. 3.2:	Auszug aus dem Mängelkataster des ADFC.....	13
Tab. 3.3:	Bsp. automatische Verkehrszählung in der Hildesheimer Straße, Höhe „Am Springborn“	23
Tab. 3.4:	Verkehrsmengen auf Straßen im Untersuchungsraum.....	24
Tab. 3.5:	Stärken und Schwächen	34
Tab. 7.1:	Handlungsschwerpunkte für Teilhabe in Stadt- und Ortsteilen	71

FOTOVERZEICHNIS:

Foto 3.1:	„Wilde“ Querungsstelle über die Erich-Panitz-Straße in Richtung Leine-Center	8
Foto 3.2:	Überdimensionierter Querschnitt und mangelnde Querbarkeit in der Wülferoder Str	8
Foto 3.3:	Hochbord oder fahrbahnintegriert – Radverkehrsführung nicht immer eindeutig....	11
Foto 3.4:	Verbesserungswürdige Linienführung des Radweges.....	11
Foto 3.5:	Umwegige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.....	12
Foto 3.6:	Eingleisige Streckenführung in Grasdorf	16
Foto 3.7:	Zweigleisige Streckenführung in Gleidingen.....	17
Foto 3.8:	Moderne Haltestellenanlage Laatzen(-Zentrum).....	17
Foto 3.9:	Rege Beteiligung beim Schulprojekt.....	30
Foto 3.10:	Dokumentation der Ergebnisse der Unterrichtseinheit.....	30
Foto 6.1:	Sitzgelegenheit (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)	50
Foto 6.2:	Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung.....	53
Foto 6.3:	Bsp. Verkehrssicherheitstraining an Schulen als Teil der Öffentlichkeitsarbeit	68

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
AS	Anschlussstelle
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
RROP	Regionaler Raumordnungsplan des Landes Niedersachsen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	Sport Utility Vehicle (Geländelimousine)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



1. Ausgangslage

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes sollen die grundlegenden verkehrsplanerischen Ziele und Strategien der Stadt Laatzen berücksichtigt werden. Dazu ist es erforderlich, einen aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit mit einem Zeithorizont für die nächsten 15 Jahre zu erarbeiten.

2. Das Leitbild

2.1 Ziele und Aufgaben des Leitbildes

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt Laatzen als Mittelzentrum und als bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort.

Teil 1 des Verkehrsentwicklungsplans ist die Erstellung des verkehrlichen Leitbildes „Zukunftsfähige Mobilität in Laatzen“, dessen Aufgabe es ist, eine Vision für ein „Laaatzen 2030“ mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln und den Rahmen für die daraus folgenden konkreten Programmbausteine zu setzen (vgl. Abb. 2.1). Das „Leitbild Verkehr“ wurde im Zeitraum von Januar bis März 2015 erarbeitet.



Abb. 2.1: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen

	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb	Mrz
Bestands situation															
Verkehrserhebung															
Dauerzählstellen	■														
Bewertung der heutigen Situation	■	■	■	■	■										
Erarbeitung von Zielsetzungen						■	■	■	■	■	■	■			
Leitbild							■	■	■	■	■	■			
AK Verkehr					■	■			■	■					
Bürgerinformation													Anfang 2015		
													2015		

Tab. 2.1: Zeitschiene Erarbeitung Leitbild Verkehr

Aufbauend auf dem „Leitbild Verkehr“ werden die verschiedenen Programm- bausteine vertieft, die alle für die Stadt Laatzen relevanten Verkehrsarten sowie die Bereiche „Verkehrssicherheit“, „Barrierefreiheit“, „Gender-Belange“ und Öffentlichkeitsarbeit abdecken (vgl. Tabelle 2.2). Fachplanungen sowie übergeordnete Planungen fließen in das Leitbild ein.

Bausteine
Stadt der kurzen Wege
Fußverkehr
Barrierefreiheit / Gender-Belange
Radverkehr
ÖPNV/SPNV
Straßennetz
Kfz-Verkehr
Verkehrssicherheit
Ruhender Verkehr
Orientierung / Wegweisung
Innovative Mobilität
Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung

Tab. 2.2: Bausteine des Leitbildes Verkehr

2.2 Vorgehen

Das Vorgehen bei der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes ist der Abbildung 2.3 zu entnehmen. Basierend auf umfangreichen Bestandsanalysen und Verkehrserhebungen erfolgte eine Bewertung der verkehrlichen Situation aller Verkehrsarten innerhalb des Stadtgebietes. Im Rahmen eines begleitenden „Arbeitskreises Verkehr“ zum VEP wurden Zielsetzungen und Handlungsfelder und -erfordernisse diskutiert und abgestimmt. Das Ergebnis ist ein Strategiepapier, welches den Abschluss des „Leitbildes Verkehr“ bildet. Der Prozess der Bearbeitung des „Leitbilds Verkehr“ umfasste auch die Durchführung des begleitenden „Arbeitskreises Verkehr“. In diesem waren die politischen Vertreter, die Bürgermeister der einzelnen Ortsteile sowie die Fachverbände und öffentliche Institutionen vertreten. Hierdurch wurde es möglich, sowohl bei der Zielformulierung als auch bei den Leitsätzen eine Abstimmung zu erreichen.

Im Anschluss an die Formulierung des Leitbildes wurden die Maßnahmenprogramme für einzelne Handlungskonzepte strukturiert.



Abb. 2.2: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplanung

Teilnehmer Arbeitskreis Verkehr	
Verwaltung	Tiefbau Stadtplanung Straßenverkehrsbehörde Gleichstellungsbeauftragte
Ortsbürgermeister	Gleidingen Grasdorf Ingeln-Oesselse Laaatzen Rethen
Institutionen und Verbände	Polizeikommissariat Laatzen Feuerwehr Erich-Kästner-Gymnasium
Interessenvertretungen	IHK VCD ADFC Initiativkreis Menschen mit Behinderung
Planungsbüro	PGT Umwelt und Verkehr

Tab. 2.3: Teilnehmer Arbeitskreis Verkehr

Um eine noch intensivere Beteiligung einzelner, besonders relevanter Bevölkerungsgruppen zu erzielen, wurde ein Schulprojekt zur Verkehrsplanung aus Schüler- und Kindersicht durchgeführt. Hier wurden zunächst wichtige Radwegeverbindungen vorgeschlagen, auf denen Verkehrszählungen durch Schülergruppen durchgeführt wurden sowie ein Fragebogen zur Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg erarbeitet und ausgewertet (vgl. Kap. 3.9).

Weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollen im Rahmen der öffentlichen Präsentation des Leitbildes sowie der einzelnen Programmbausteine folgen.

3. Heutige Situation

3.1 Lage im Raum und Stadtstruktur

Die Stadt Laatzen ist als – südlich im Ballungsraum der Landeshauptstadt Hannover gelegenes – Mittelzentrum mit etwa 43.000 Einwohnern eine der großen Städte in der Region Hannover.

Aus einer Aneinanderreihung mehrerer Gemeinden (Laaatzen, Grasdorf, Rethen und Gleidingen) entlang der nach Hildesheim führenden Hildesheimer Straße entwickelte sich die Stadt Laatzen. Zur Stadt Laatzen gehört zudem der östlich der B 6 gelegene Ortsteil Ingeln-Oesselse.

Die Stadt entwickelte sich mit Schwerpunkt um das Laatzener Zentrum, das auf eine Stadtentwicklung der 1960er Jahre zurückgeht, in denen zwischen Laatzen und Grasdorf eine Großsiedlung gebaut wurde.

Dem stark ausgeprägten kommerziellen Zentrums- und Dienstleistungsbereich mit dem Leine-Center, dem Rathaus etc. stehen Wohngebiete in Laatzen-Mitte sowie eigenständige Ortsteile gegenüber. In den Ortsteilen ist die Einzelhandelsentwicklung und Versorgungslage nicht überall optimal. Dies gilt insbesondere für Alt-Laaatzen, wo sich die Nahversorgung auf die hier randständige Hildesheimer Straße bzw. die östlich davon gelegenen gewerblichen Bereiche konzentriert.

Eine Stärkung der Nahversorgung in den südlichen Ortsteilen ist in den letzten Jahren durch die Ansiedlung eines Einkaufsceters in Rethen-Süd erfolgt.

Bezogen auf die städtebauliche bzw. verkehrliche Entwicklung in den letzten Jahren ist die Stadtanierung im Zuge der „Sozialen Stadt“ mit Maßnahmen zur Aufwertung des Wohn- und Geschäftsbereiches und der Stadtmitte sowie die Umgestaltung der südlichen Marktstraße zu nennen.

Die Stadt Laatzen wird Westen durch den Naturraum der Leineae und im Osten durch das Bockmerholz begrenzt. Die Autobahn A 7 bzw. die Bundesstraße B 6 stellen Barrieren beim Übergang nach Osten dar.

Die Lage der Gewerbegebiete sowie weitere wichtige Quellen und Ziele des Verkehrs sind der Abbildung 3.1 zu entnehmen.

3. Heutige Situation

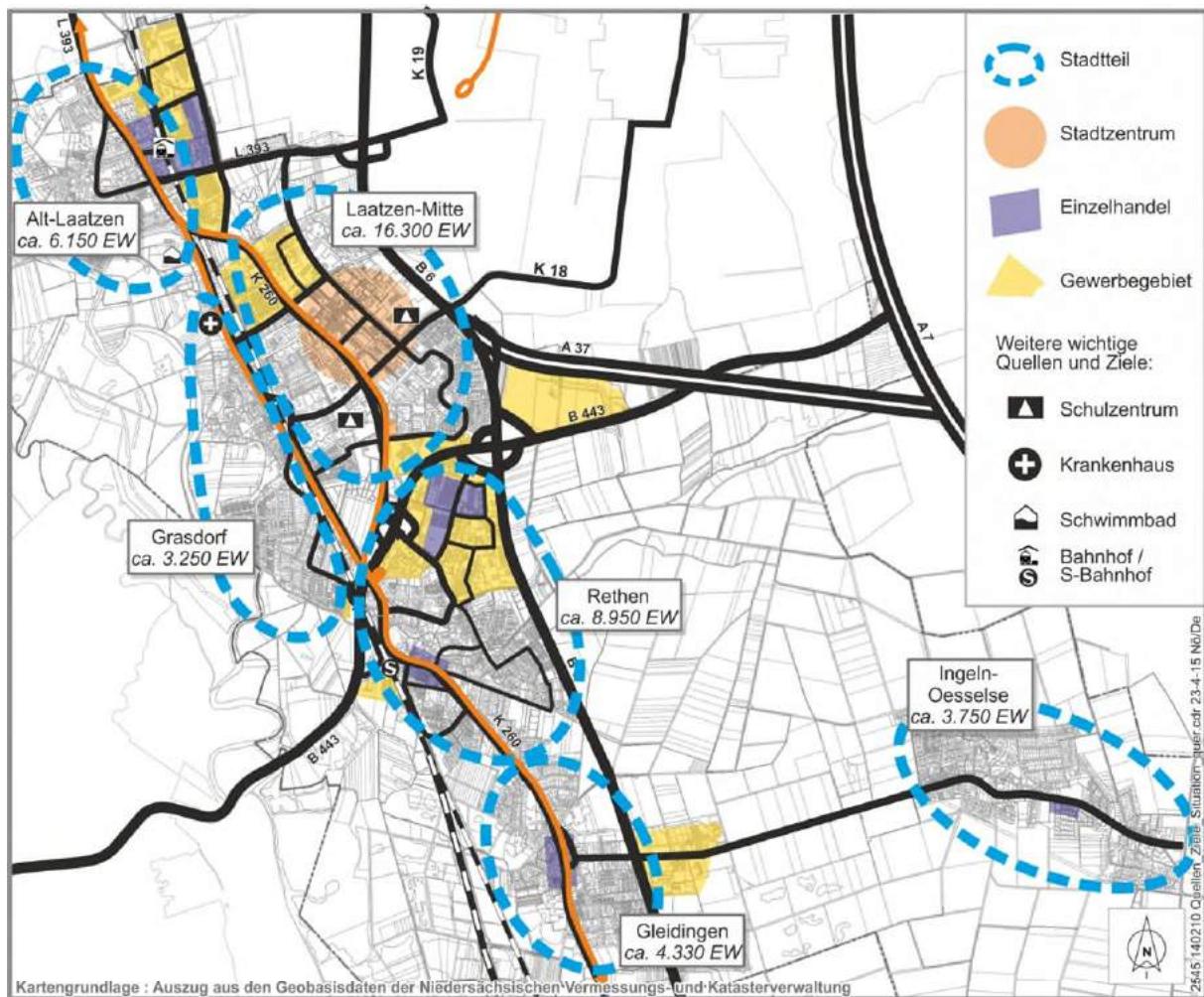


Abb. 3.1. Quellen und Ziele

3.2 Bevölkerung

Die Einwohnerentwicklung verlief in den zurückliegenden Jahren positiv. Insbesondere für junge Familien stellt sich Laatzen als attraktiver Wohnstandort dar. Der Anstieg der Einwohnerzahlen ist auf die positiven Wanderungssalden zurückzuführen.

Ortsteile	Einwohner
Alt-Laatzen	6.150
Laatzen-Mitte	16.300
Grasdorf	3.250
Rethen	8.950
Gleidingen	4.330
Ingeln-Oesselse	3.750
Gesamt	42.730

Tab. 3.1: *Einwohner Stadt Laatzen und Ortsteile*

3.3 Fußverkehr

Im Alltag ist Zu-Fuß-gehen teilweise sehr konflikträchtig. Einzelnen boulevardartigen, breiten Verbindungswegen entlang der umgestalteten Marktstraße (von der Stadtmitte in Richtung Süden) oder im Bereich der Haltestelle Laatzen-Zentrum (in Ost-West-Richtung) stehen häufig enge, teilweise durch Radnutzung überlagerte Gehwege gegenüber, die den Mindestanforderungen an Breite nicht genügen. In verschiedenen Abschnitten der Hildesheimer Straße, der Erich-Panitz-Straße sowie der Wülfeler Straße ist die Querbarkeit der Straßen für den Fußverkehr – insbesondere aufgrund des vierstreifigen Ausbaus der Straßen – problematisch.

Hervorzuheben ist das in weiten Teilen gut ausgebauten Erholungs- und Freizeitwegenetz in der Stadt Laatzen. Zudem gibt es mit dem „Park der Sinne“ eine innerstädtische Grünanlage, die im Wegenetz der Stadt auch tagsüber

eine verbindende Funktion übernimmt. In einigen Bereichen ist jedoch die Vernetzung der Erholungsräume verbesserungswürdig.



Foto 3.1: „Wilde“ Querungsstelle über die Erich-Panitz-Straße in Richtung Leine-Center

Die unterschiedliche Belagsqualität führt darüber hinaus zu Einschränkungen hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.



Foto 3.2: Überdimensionierter Querschnitt und mangelnde Querbarkeit in der Wülfeler Straße

3.4 Barrierefreiheit / Gender-Belange

Eine ausreichende Barrierefreiheit der Gehwege und an Querungsstellen ist nur in wenigen Bereichen vorhanden.

3.5 Radverkehr

In Laatzen und der Region Hannover ist Rad fahren vielfach schnell und komfortabel möglich. Auch im Alltagsverkehr kann das Fahrrad häufig auf längeren Strecken eingesetzt werden. Die Anbindung Laatzens an Hannover wird über die Freizeitrouten der „FAHRRADREGION Hannover“ und einzelne Verbindungs Routen entlang der Leineaue sowie über das EXPO-Gelände in Richtung Hannover in guter Qualität sichergestellt. Kritisch ist die Anbindung über die Hildesheimer Straße zu bewerten.

Insgesamt ist die Qualität des Radverkehrsnetzes sehr unterschiedlich:

- Das Freizeit- und Erholungswegenetz sowie Teile von übergeordneten Radwegeverbindungen sind vergleichsweise gut ausgebaut.
- Demgegenüber ist ein Alltagsroutennetz nur in Ansätzen vorhanden. Eine Vernetzung und Hierarchisierung fehlt. Das Erreichen wichtiger Ziele wie Schulen, Rathaus, Einkaufszentren etc. mit dem Rad ist häufig problematisch. Die Anbindung der südlich gelegenen Stadtteile sowie der Städte Sarstedt und Hildesheim ist auf nur eine Route beschränkt.
- Querverbindungen in Ost-West-Richtung erlauben teilweise das Erreichen der Leineaue, eines bevorzugten Erholungsraumes für die gesamte Region Hannover sowie des Kronbergs. Die Anbindung an Ingeln-Oeselse bzw. auch an die Stadt Sehnde ist derzeit im Wesentlichen nur über das Regionsroutennetz der „FAHRRADREGION“ und über die Hauptverkehrsstraßen gewährleistet.

Die Abbildung 3.2 zeigt Ergebnisse einer stichprobenhaften Radverkehrserhebung am 03.07.2014 und verdeutlicht die hohe Bedeutung des Radverkehrs insbesondere im Schülerverkehr, besonders im Bereich des „Marktes“. Auf den Verbindungs Routen in der Leinemasch werden ebenfalls hohe Radverkehrsmengen in Richtung Hannover, aber auch in Richtung Laatzen-Mitte erreicht.

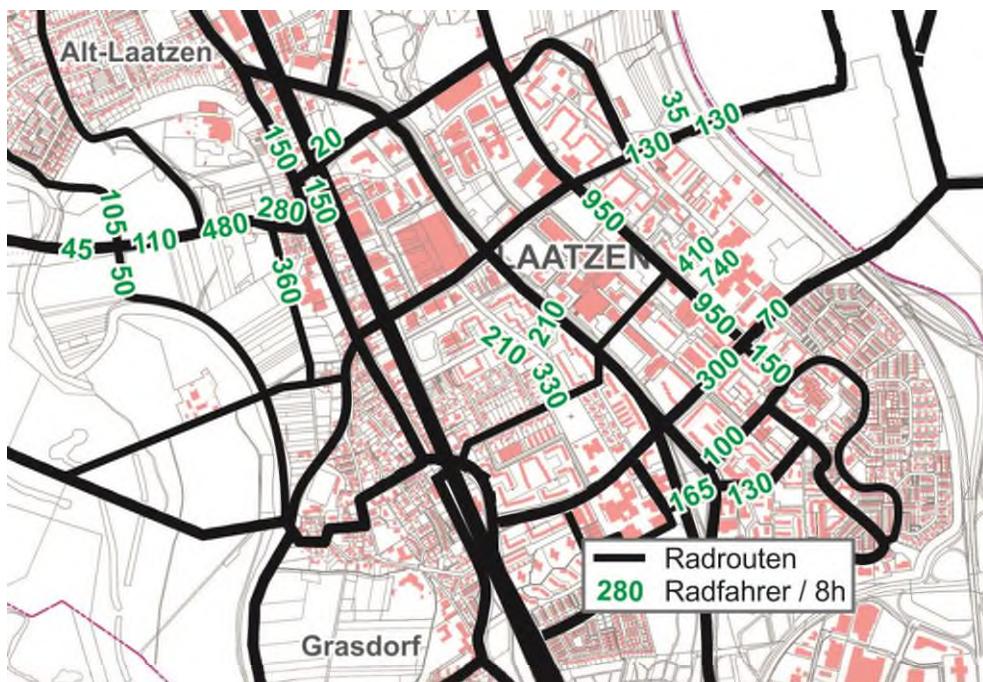


Abb. 3.2: Radverkehrsmengen (Radfahrer / 8 h)

Eine Ursache der derzeit insgesamt geringen Radnutzung liegt in der ungenügenden Radverkehrsinfrastruktur. Die Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) an ausreichend breite und sichere Hochbord-Radverkehrsanlagen werden nur in seltenen Fällen erreicht. Zudem ist die Radverkehrsführung nicht immer eindeutig. Gleichwohl werden die teilweise nicht benutzungspflichtigen Radwege häufiger genutzt als die Fahrbahn, in denen es keine „Hilfsmittel“ für Radfahrer gibt.



Foto 3.3: Hochbord oder fahrbahnintegriert – die Radverkehrsführung ist nicht immer eindeutig...

Die Linienführung der Radwege ist – insbesondere in Abschnitten der nördlichen Hildesheimer und der Erich-Panitz-Straße – kurvig und erfordert auch bei moderaten Fahrgeschwindigkeiten teilweise „artistische“ Fähigkeiten.



Foto 3.4: Verbesserungswürdige Linienführung des Radweges...

Eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radverkehrsampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, direkter fahrbahnliegender Radwegführung, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen ist nicht vorhanden. Radverkehr ist im Stadtteil von Laatzen bis auf wenige Ausnahmen nicht „sichtbar“. Die Führung des Radverkehrs ist an nahezu allen signalgeregelten Knotenpunkten umwegig. Die Wegequalität (Belag, Unebenheiten etc.) ist in vielen Abschnitten verbesserungswürdig.



Foto 3.5: Umwegige Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Würzburger Straße

Das Beispiel eines bereits realisierten Knotenumbaus mit direkter Führung des Radverkehrs bietet der Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Robert-Koch-Straße.

Die ADFC-Ortsgruppe Laatzen leistet mit ihrer Mängeldokumentation einen wichtigen Beitrag zur Beseitigung von Mängeln im Radverkehr. Über aktuelle Mängel wird die Stadt informiert und diese werden auf der Internetseite des ADFC veröffentlicht. Die Mängelliste dient der Stadt Laatzen als Hilfsmittel für die Instandhaltungsarbeiten an den Radwegen und wird regelmäßig und so weit wie möglich abgearbeitet.

 adfc																																																																																									
Themenauswahl:																																																																																									
Startseite																																																																																									
Wir über uns																																																																																									
Termine																																																																																									
Termine Radtouren																																																																																									
Verbesserungsmöglichkeiten für Radwege und für Gefahrenstellen für Radfahrer																																																																																									
Erfolge																																																																																									
Berichte																																																																																									
ADFC Region Hannover e.V.																																																																																									
Radschnellwege (RSW)																																																																																									
Alltagsradwege (ARW) - Fachgruppe Verkehrsplanning ADFC Region Hannover e.V.																																																																																									
Einen GPS-Track erzeugen - eine Radtour planen																																																																																									
ADFC Laatzen intern																																																																																									
Kontakt																																																																																									
<table border="1"> <tr> <td></td><td>26. Benutzung der Erich-Panitz-Str. auf der Brücke über die B443 für Radfahrer freigeben</td><td>- 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>27. Prüfung des Vorschlags "Radschnellweg durch die Leinemasch" erforderlich</td><td>- 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>28. „Neue“ Marktstr.: Absenkung am Ende des Radwegs zur Fahrbahn fehlt</td><td>✓ 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>29. „Neue“ Marktstr.: Beste engen Fußweg ein</td><td>✓ 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>30. Marktstr.: Keine Ampel mehr im Bereich Einmündung Robert-Koch-Str.</td><td>✓ 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>31. Marktstr.: Schmaler Fußweg am Parkplatz an der Kirche "Arche"</td><td>✓ 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>32. Gutenbergstr.: 100m gemeinsamer Fuß-/Radweg, dann Fußweg mit ...</td><td>- 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>33. Gutenbergsr.: Starker Bewuchs angt. Fußweg ein</td><td>✓ 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>34. Abkürzung über Parkplätze an Kreuzungen und Ampeln vorbei</td><td>- 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>35. Abkürzungen/ Schleichwege an Kreuzungen und Ampeln vorbei</td><td>- 10/11</td></tr> <tr> <td></td><td>36. Schlechte Ausleuchtung des einsamen Radwegs parallel zur Erich-Panitz-Str.</td><td>- 01/12</td></tr> <tr> <td></td><td>37. Abbiegen vom Radweg Erich-Panitz-Str. in Bernd-Rosemeyer-Str.</td><td>- 01/12</td></tr> <tr> <td></td><td>38. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage in der Gutenbergbergstr.</td><td>- 01/12</td></tr> <tr> <td></td><td>39. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage Peiner Str. und Erich-Panitz-Str.</td><td>- 01/12</td></tr> <tr> <td></td><td>40. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage der Hildesheimer Str. von Gleidingen bis Laatzen</td><td>- 01/12</td></tr> <tr> <td></td><td>41. Einheitliche Farbe für den Belag von Radverkehrsanlagen</td><td>- 01/12</td></tr> <tr> <td></td><td>42. Auffahrt von Pettenkoferstr. zum Parkplatz "Arkaden"</td><td>- 01/12</td></tr> <tr> <td></td><td>43. Enger Weg unter den Arkaden</td><td>- 01/12</td></tr> <tr> <td></td><td>44. Höchstgeschwindigkeit im Ort: 30 km/h</td><td>- 03/12</td></tr> <tr> <td></td><td>45. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage in Ingeln/ Oesselse</td><td>- 04/12</td></tr> <tr> <td></td><td>46. Fehlende Schilder Radweg zwischen Oesselse und Gleidingen</td><td>- 04/12</td></tr> <tr> <td></td><td>47. 30 km/h für den östlichen Teil der Wülfroder Str.</td><td>- 05/12</td></tr> <tr> <td></td><td>48. 30 km/h für R.-Koch- und A.-Schweitzer-Str.</td><td>- 05/12</td></tr> <tr> <td></td><td>49. Links-Abbiegen von Erich-Panitz-Str. in Robert-Koch-Str.</td><td>- 05/12</td></tr> <tr> <td></td><td>50. Gefährliche Enge in den orangefärbten am Fußgänger-Überweg über die Erich-Panitz-Str.</td><td>- 05/12</td></tr> <tr> <td></td><td>51. Keine weiteren Doppelzebra (Göttinger Modell) mehr</td><td>- 07/12</td></tr> <tr> <td></td><td>52. Gefährliche Situation für Radfahrer in der umgestalteten nördl. Marktstr.</td><td>- 11/12</td></tr> <tr> <td></td><td>53. Überquerungen für linksabbiegende Radfahrer auf der Erich-Panitz-Str. erstellen</td><td>- 01/13</td></tr> <tr> <td></td><td>54. Parkplatz "Bauhaus" mit mäanderförmigen Parkgassen ausstatten - unerledigt abgeschlossen</td><td>✓ 02/13</td></tr> </table>				26. Benutzung der Erich-Panitz-Str. auf der Brücke über die B443 für Radfahrer freigeben	- 10/11		27. Prüfung des Vorschlags "Radschnellweg durch die Leinemasch" erforderlich	- 10/11		28. „Neue“ Marktstr.: Absenkung am Ende des Radwegs zur Fahrbahn fehlt	✓ 10/11		29. „Neue“ Marktstr.: Beste engen Fußweg ein	✓ 10/11		30. Marktstr.: Keine Ampel mehr im Bereich Einmündung Robert-Koch-Str.	✓ 10/11		31. Marktstr.: Schmaler Fußweg am Parkplatz an der Kirche "Arche"	✓ 10/11		32. Gutenbergstr.: 100m gemeinsamer Fuß-/Radweg, dann Fußweg mit ...	- 10/11		33. Gutenbergsr.: Starker Bewuchs angt. Fußweg ein	✓ 10/11		34. Abkürzung über Parkplätze an Kreuzungen und Ampeln vorbei	- 10/11		35. Abkürzungen/ Schleichwege an Kreuzungen und Ampeln vorbei	- 10/11		36. Schlechte Ausleuchtung des einsamen Radwegs parallel zur Erich-Panitz-Str.	- 01/12		37. Abbiegen vom Radweg Erich-Panitz-Str. in Bernd-Rosemeyer-Str.	- 01/12		38. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage in der Gutenbergbergstr.	- 01/12		39. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage Peiner Str. und Erich-Panitz-Str.	- 01/12		40. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage der Hildesheimer Str. von Gleidingen bis Laatzen	- 01/12		41. Einheitliche Farbe für den Belag von Radverkehrsanlagen	- 01/12		42. Auffahrt von Pettenkoferstr. zum Parkplatz "Arkaden"	- 01/12		43. Enger Weg unter den Arkaden	- 01/12		44. Höchstgeschwindigkeit im Ort: 30 km/h	- 03/12		45. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage in Ingeln/ Oesselse	- 04/12		46. Fehlende Schilder Radweg zwischen Oesselse und Gleidingen	- 04/12		47. 30 km/h für den östlichen Teil der Wülfroder Str.	- 05/12		48. 30 km/h für R.-Koch- und A.-Schweitzer-Str.	- 05/12		49. Links-Abbiegen von Erich-Panitz-Str. in Robert-Koch-Str.	- 05/12		50. Gefährliche Enge in den orangefärbten am Fußgänger-Überweg über die Erich-Panitz-Str.	- 05/12		51. Keine weiteren Doppelzebra (Göttinger Modell) mehr	- 07/12		52. Gefährliche Situation für Radfahrer in der umgestalteten nördl. Marktstr.	- 11/12		53. Überquerungen für linksabbiegende Radfahrer auf der Erich-Panitz-Str. erstellen	- 01/13		54. Parkplatz "Bauhaus" mit mäanderförmigen Parkgassen ausstatten - unerledigt abgeschlossen	✓ 02/13
	26. Benutzung der Erich-Panitz-Str. auf der Brücke über die B443 für Radfahrer freigeben	- 10/11																																																																																							
	27. Prüfung des Vorschlags "Radschnellweg durch die Leinemasch" erforderlich	- 10/11																																																																																							
	28. „Neue“ Marktstr.: Absenkung am Ende des Radwegs zur Fahrbahn fehlt	✓ 10/11																																																																																							
	29. „Neue“ Marktstr.: Beste engen Fußweg ein	✓ 10/11																																																																																							
	30. Marktstr.: Keine Ampel mehr im Bereich Einmündung Robert-Koch-Str.	✓ 10/11																																																																																							
	31. Marktstr.: Schmaler Fußweg am Parkplatz an der Kirche "Arche"	✓ 10/11																																																																																							
	32. Gutenbergstr.: 100m gemeinsamer Fuß-/Radweg, dann Fußweg mit ...	- 10/11																																																																																							
	33. Gutenbergsr.: Starker Bewuchs angt. Fußweg ein	✓ 10/11																																																																																							
	34. Abkürzung über Parkplätze an Kreuzungen und Ampeln vorbei	- 10/11																																																																																							
	35. Abkürzungen/ Schleichwege an Kreuzungen und Ampeln vorbei	- 10/11																																																																																							
	36. Schlechte Ausleuchtung des einsamen Radwegs parallel zur Erich-Panitz-Str.	- 01/12																																																																																							
	37. Abbiegen vom Radweg Erich-Panitz-Str. in Bernd-Rosemeyer-Str.	- 01/12																																																																																							
	38. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage in der Gutenbergbergstr.	- 01/12																																																																																							
	39. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage Peiner Str. und Erich-Panitz-Str.	- 01/12																																																																																							
	40. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage der Hildesheimer Str. von Gleidingen bis Laatzen	- 01/12																																																																																							
	41. Einheitliche Farbe für den Belag von Radverkehrsanlagen	- 01/12																																																																																							
	42. Auffahrt von Pettenkoferstr. zum Parkplatz "Arkaden"	- 01/12																																																																																							
	43. Enger Weg unter den Arkaden	- 01/12																																																																																							
	44. Höchstgeschwindigkeit im Ort: 30 km/h	- 03/12																																																																																							
	45. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage in Ingeln/ Oesselse	- 04/12																																																																																							
	46. Fehlende Schilder Radweg zwischen Oesselse und Gleidingen	- 04/12																																																																																							
	47. 30 km/h für den östlichen Teil der Wülfroder Str.	- 05/12																																																																																							
	48. 30 km/h für R.-Koch- und A.-Schweitzer-Str.	- 05/12																																																																																							
	49. Links-Abbiegen von Erich-Panitz-Str. in Robert-Koch-Str.	- 05/12																																																																																							
	50. Gefährliche Enge in den orangefärbten am Fußgänger-Überweg über die Erich-Panitz-Str.	- 05/12																																																																																							
	51. Keine weiteren Doppelzebra (Göttinger Modell) mehr	- 07/12																																																																																							
	52. Gefährliche Situation für Radfahrer in der umgestalteten nördl. Marktstr.	- 11/12																																																																																							
	53. Überquerungen für linksabbiegende Radfahrer auf der Erich-Panitz-Str. erstellen	- 01/13																																																																																							
	54. Parkplatz "Bauhaus" mit mäanderförmigen Parkgassen ausstatten - unerledigt abgeschlossen	✓ 02/13																																																																																							

Tab. 3.2: Auszug aus dem Mängelkataster des ADFC

3.6 ÖPNV / SPNV

Die Stadt Laatzen ist mittels Straßenbahn in Nord-Süd-Richtung gut an die Landeshauptstadt Hannover bzw. an Sarstedt angebunden. Die Städte Sarstedt und Hildesheim sind aber nicht durch Regionalverkehr angebunden. Die innerstädtische Erschließung erfolgt über die Stadtbahn und den Linienbusverkehr.

S-Bahn

Mit der S-Bahn ist die Landeshauptstadt Hannover in 7 Minuten und Sarstedt und Hildesheim stdl. in 8 Minuten bzw. 23 Minuten zu erreichen. Die S-Bahn-Haltepunkte liegen jedoch ungünstig zur Siedlungsstruktur. Der Messebahnhof liegt abseitig östlich von Alt-Laatzen, auch der S-Bahnhof Rethen liegt eher dezentral westlich des Ortsteiles Rethen. Eine direkte S-Bahn-Anbindung an Laatzen-Mitte, das Leine-Center, das Agnes-Karll-Krankenhaus und das AquaLaatzium fehlt.

Eine Verbindung an den Regionalverkehr auf der Schiene fehlt, seitdem die RegionalExpresszüge am Messebahnhof Laatzen durch Aufhebung des Metronom-Haltes nicht mehr halten.

Die S-Bahn bietet gegenüber der Stadtbahn in Bezug auf die Anbindung an Hannover-Zentrum einen deutlichen Zeitvorteil. Der Umstieg auf den schnelleren S-Bahn-Verkehr ist jedoch nur in wenigen Fällen möglich. Aus der Ortschaft Ingeln-Oesselse besteht keine direkte Anbindung an die S-Bahn. Der Zubringer-Busverkehr wird an der Stadtbahn gebrochen. Ein auf Pendler (vom Schülerverkehr unabhängiges) abgestimmtes Fahrplanangebot fehlt besonders in den Morgenstunden.

Stadtbahn

Entlang der Hildesheimer Straße und der Erich-Panitz-Straße erschließt die Stadtbahn (Linien 1 und 2) den gesamten Stadtbereich in Nord-Süd-Richtung (vgl. Abbildung 3.3 und 3.4). Ein Großteil der Einwohner liegt innerhalb der 500 m-Radien der Stadtbahn- oder Schienenhaltepunkte. Somit besteht für die meisten Laatzener Bewohner eine gute ÖPNV-Anbindung an Hannover. Zahlreiche Haltestellen ermöglichen außerdem eine gute Erreichbarkeit der entlang der Strecken gelegenen Quellen und Ziele.

Die Haltestellen sind nicht immer barrierefrei ausgebaut. Der Bau von Hochbahnsteigen im Bereich Gleidingen ist aufgrund des zur Verfügung stehenden Straßenraumes schwierig und im aktuellen Nahverkehrsplan¹ der Region Hannover nicht vorgesehen. In Planung ist derzeit die Neuanlage der Haltestelle Rethen / Pattenser Straße durch Zusammenlegung der Haltestellen Rethen-Nord und Rethen.

¹ Region Hannover, Entwurf Broschüre zum NVP 2014, November 2014

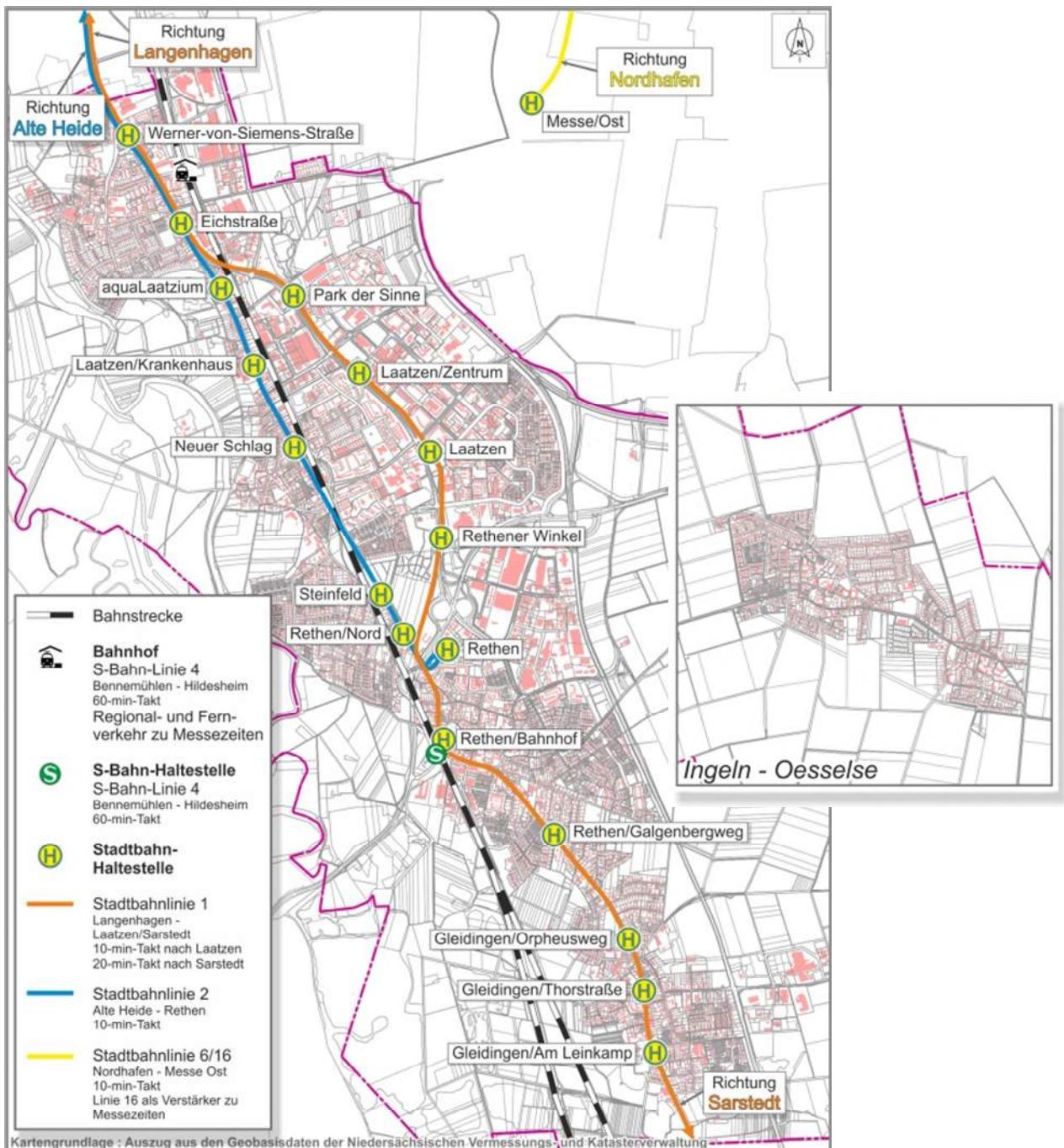


Abb. 3.3: Derzeitiges S-Bahn-/Stadtbahnnetz

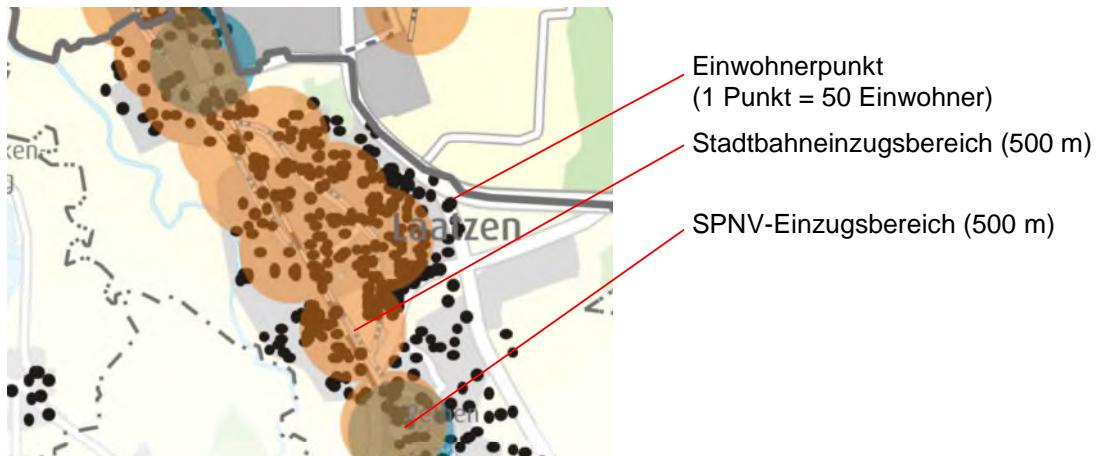


Abb. 3.4: Schienenerschließung Laatzen²

Ein gutes Beispiel zur Integration der Stadtbahn bei engen Straßenraumquerschnitten bietet die abschnittsweise eingleisige Streckenführung der Stadtbahnlinie 2 im Bereich der Hildesheimer Straße in Grasdorf. Die zweigleisige Ausbausituation im Bereich Gleidingen ist demgegenüber als beengt zu bezeichnen.



Foto 3.6: Eingleisige Streckenführung in Grasdorf

² Region Hannover, Nahverkehrsplan 2008 – 2013, Hannover 2007



Foto 3.7: Zweigleisige Streckenführung in Gleidingen



Foto 3.8: Moderne Haltestellenanlage Laatzen(-Zentrum)

Busverkehr

Der Busverkehr verläuft ebenfalls überwiegend in Nord-Süd-Richtung, Querverbindungen fehlen. Für westlich der Bahn gelegene Stadtbereiche gibt es nur wenige Busanbindungen an die Stadtmitte. Ebenso fehlt eine regelmäßig verkehrende direkte Busverbindung aus Ingeln-Oesselse an Laatzen-Mitte und an die S-Bahn in Rethen.

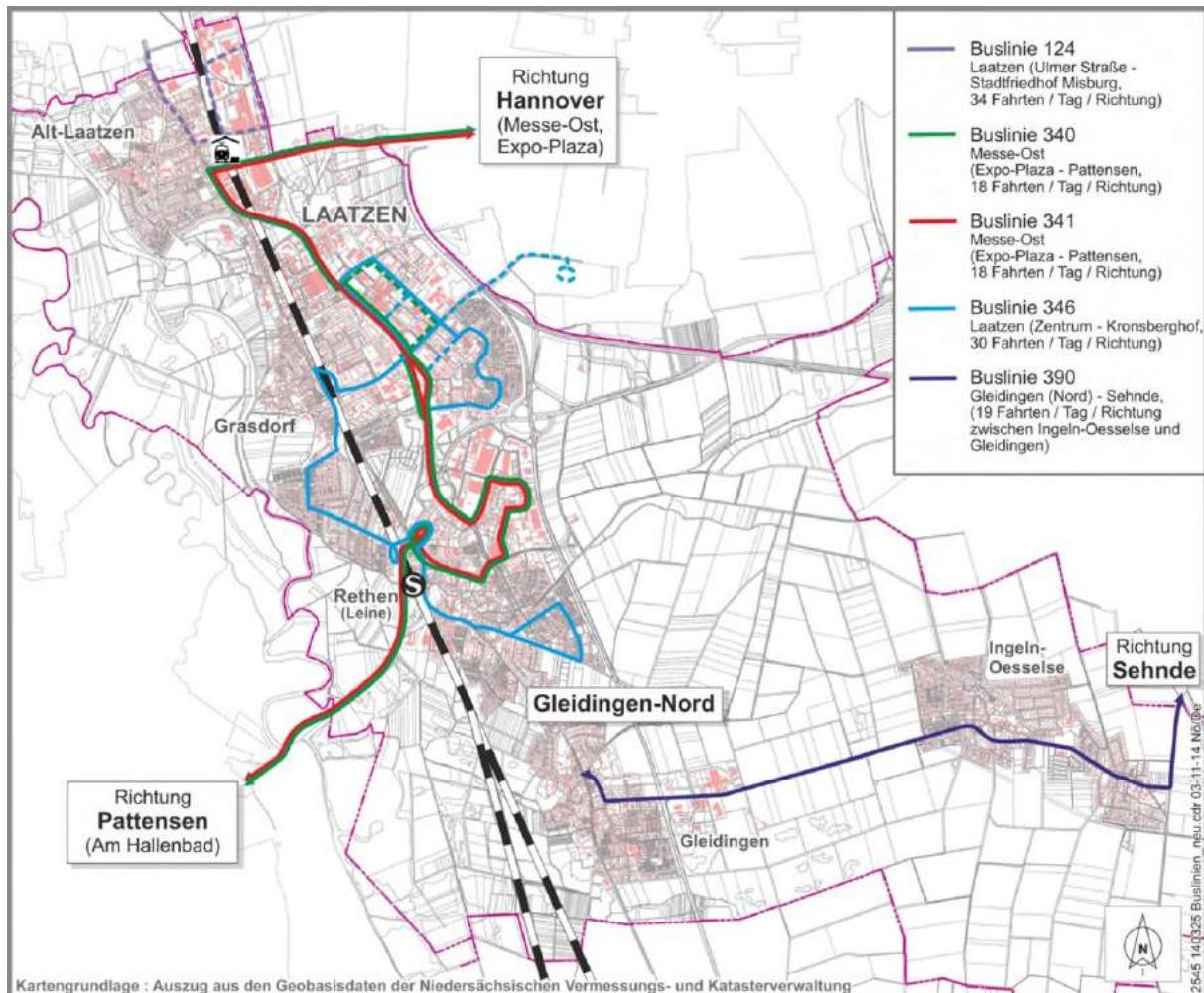


Abb. 3.5: Busliniennetz



Abb. 3.6: Erschließung / Mindestbedienung durch den ÖPNV³

Haltestellen

Problematisch ist die Situation für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. An vielen Haltestellen existiert keine Barrierefreiheit, die Zuwege sind ebenfalls Verbesserungswürdig. Mit der Zusammenlegung der Haltestellen Rethen-Nord und Rethen zur Haltestelle Rethen-Pattenser Straße⁴ sowie dem weiteren Ausbau von Hochbahnsteigen wird sich die Situation aber kurzfristig verbessern.

Die Region Hannover realisiert zudem derzeit ein Programm zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen in Laatzen.

3.7 Straßenräume

Die Straßenräume in Laatzen sind sehr unterschiedlich gestaltet. Der großzügige, schnellstraßenähnliche Ausbau aus den 1960er Jahren ohne direkte Erschließung der Wohnbebauung wechselt sich ab mit teilweise sehr engen Straßenräumen in dörflichen Strukturen, in denen zusätzlich oft die Stadt-

³ Region Hannover, Nahverkehrsplan 2008 - 2013, Hannover 2007

⁴ Region Hannover, Entwurf Broschüre zum NVP 2014, Hannover 2014

bahntrasse liegt. Dabei wird insbesondere die Verträglichkeit der Stadtbahnstrecke in der Ortsdurchfahrt von Gleidingen durch eine Vielzahl von Konflikten (Radführung, Lärm etc) oft kritisch betrachtet.

Hildesheimer Str. und Erich-Panitz-Str sind in weiten Teilen stadtintegrierte, multifunktionale Straßenräume. Die vierstreifige Verkehrsführung in einzelnen Abschnitten der Erich-Panitz-Straße ist aufgrund z.T. erhöhter Fahrgeschwindigkeiten und langer Querungswege für die Verkehrssicherheit als problematisch anzusehen.

3.8 Kfz-Verkehr

Straßennetz

Die verkehrliche Erschließung für den Kfz-Verkehr wird über die B 6 bzw. die A 7 mit der direkten Anschlussstelle Laatzen und die B 443 gewährleistet. Über die B 443 ist der Anschlusspunkt Laatzen-Mitte zentral im Laatzener Stadtbereich erreichbar. Die südlichen Ortsteile sind über den Anschluss in Gleidingen an das Fernverkehrsstraßennetz und die „Pendlerstrecken“ nach Hannover angebunden.

Die innerstädtische Verteilung der Verkehre erfolgt in Nord-Süd-Richtung über die Erich-Panitz-Straße bzw. die Hildesheimer Straße. Ein dichtes Netz mit teilweise vierstreifig ausgebauten Straßenräumen sichert insbesondere die Erschließung in Laatzen-Mitte. Demgegenüber ist die Dimensionierung der Straßenräume in den Stadtteilen Alt-Laatzen, Gleidingen, Grasdorf, Ingeln-Oesselse und Rethen teilweise sehr eng.

Die Erschließung von Nordosten über den Messeschnellweg erfolgt über die Karlsruher Straße, aber auch über die Gutenbergstraße. Bezogen auf die verkehrliche Erschließung ist die Karlsruher Straße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße besser geeignet, die Verkehre abzuwickeln.

Die Anbindung von Rethen an die B 443 erfolgt in diesem Teil nur über die Peiner Straße / Erich-Panitz-Straße und die Anschlussstelle Erich-Panitz-Straße. D.h. auch die Verkehre aus Richtung Hildesheimer Straße müssen über die Peiner Straße umwegig fahren. Die Peiner Straße leidet besonders

unter der unzureichenden Anbindung und übernimmt Verkehre, die ihrer Funktion als Wohnstraße mit Sammelfunktion nicht gerecht wird.

Die Situation des örtlichen Straßennetzes ist – bezogen auf die verkehrliche Erschließung – im Wesentlichen gut, allerdings bestehen in Teilen des Straßennetzes Überkapazitäten durch Mehrspurigkeit. Das Geschwindigkeitsniveau ist stellenweise zu hoch.

In weiten Bereichen der Wohngebiete wird bereits eine Verkehrsberuhigung durch Anordnung von Tempo-30-Zonen durchgeführt. In Laatzen-Mitte östlich der Erich-Panitz-Straße fehlt dagegen bisher eine entsprechende Ausweisung, ebenso wie in Teilbereichen Rethens (vgl. Abb. 3.7).

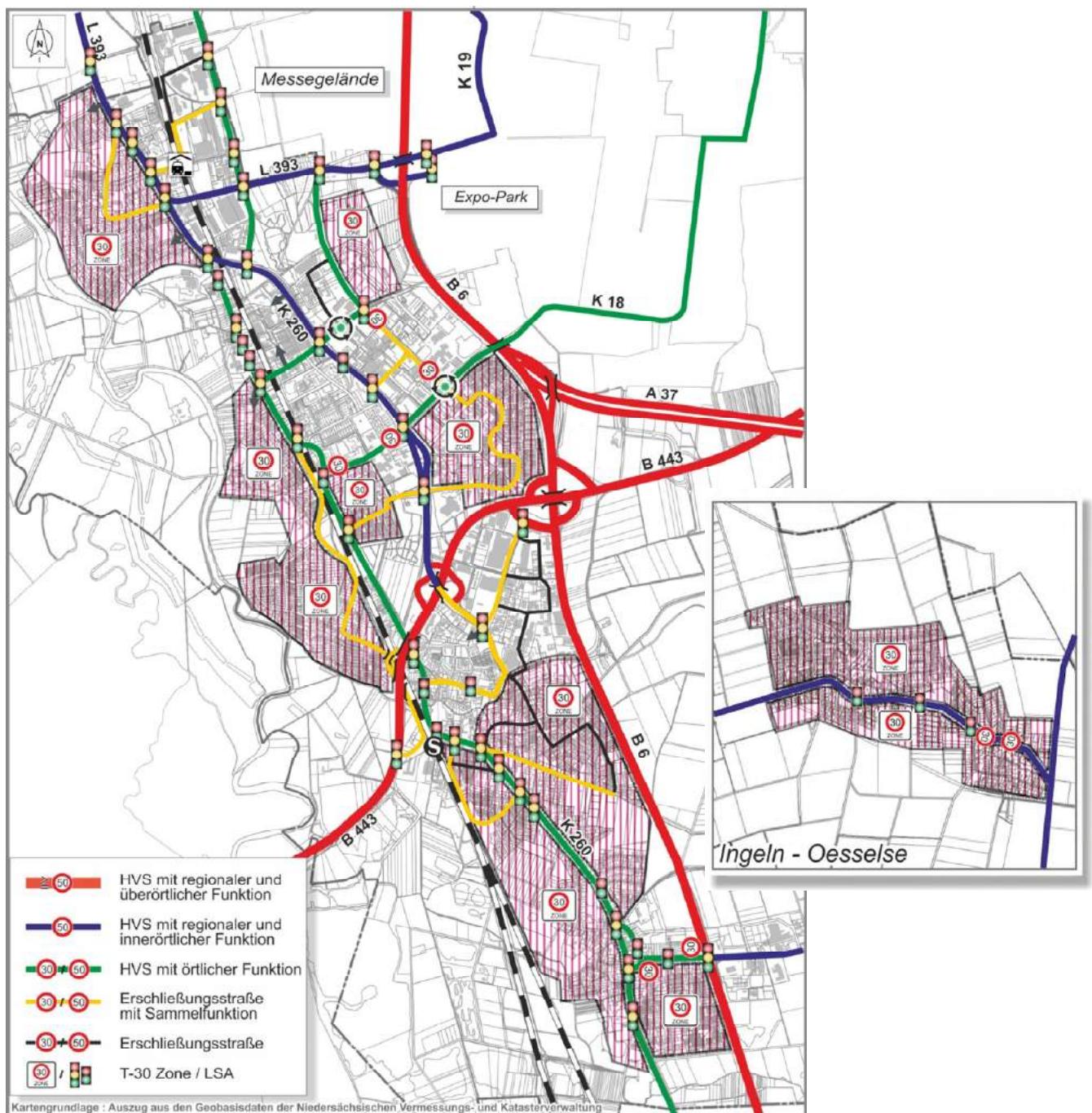


Abb. 3.7: Straßennetzhierarchie und zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Verkehrsaufkommen

Am 03.07.2014 wurde an verschiedenen Stellen im gesamten Stadtgebiet eine umfangreiche Verkehrszählung an über 20 Knotenpunkten durchgeführt. Diese ergänzt Zählungen vom Januar d.J., die mit Hilfe automatischer Verkehrserfassung mittels Seitenradargeräten vorgenommen wurden. Zudem wurden Verkehrserhebungen aus früheren Jahren ausgewertet.

Zähltag	Datum	Richtung	Richtungsbelastung			Querschnitt Kfz/24 h
			Kfz/24 h	Lkw/24 h	%	
(Mittwoch,	15.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.171	151	4,8%	6.521
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.350	142	4,2%	
(Donnerstag,	16.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.291	146	4,4%	6.836
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.545	127	3,6%	
(Freitag,	17.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.332	136	4,1%	6.968
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.636	129	3,5%	
(Samstag,	18.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.028	115	3,8%	6.049
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.021	110	3,6%	
(Sonntag,	19.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	1.323	72	5,4%	2.714
		Südosten (Ri Gleidingen)	1.391	79	5,7%	
(Montag,	20.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.270	151	4,6%	6.826
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.556	145	4,1%	
(Dienstag,	21.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.203	186	5,8%	6.628
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.425	162	4,7%	

Tab. 3.3: Bsp. automatische Verkehrszählung in der Hildesheimer Straße, Höhe „Am Springborn“

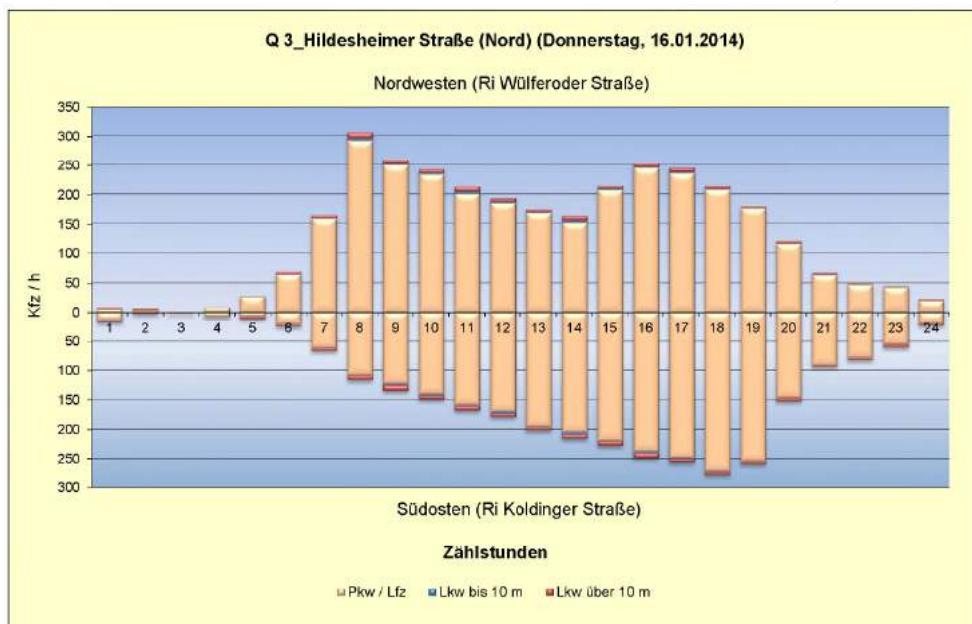


Abb. 3.8: Bsp. Tagesganglinie in der Hildesheimer Straße zwischen Wülfroder und Koldinger Straße

Die Verkehrsmengen stagnieren seit vielen Jahren nahezu. Auf der Erich-Panitz-Straße nahmen sie sogar geringfügig um rund 2.000 Kfz/24 h ab. Dieser bundesweit zu beobachtende Trend ist stellenweise auch durch örtliche Entwicklungen erklärbar. Die Veränderung der Erschließungssituation des Leine-Centers (bspw. durch Robert-Koch-Straße) sowie die Aufgabe des real,-Marktes (Lebensmitteleinzelhandel) führten zu einem Rückgang der Verkehre in der Stadtmitte.

Die Verkehrsmengen sind mit bis zu 16.000 Kfz / 24 h abschnittsweise hoch und führen zu Konflikten – besonders bei parallel auftretendem hohem Rad- und Kfz-Aufkommen. Insgesamt sind sie aber so gering, dass im gesamten Stadtraum keine vierstreifige Verkehrsführung benötigt wird. Vielmehr könnte ein stadtverträglicher Verkehrsablauf ohne die in Laatzen häufig zu beobachtenden hohen Fahrgeschwindigkeiten durch eine einstreifige Verkehrsführung je Fahrtrichtung abgewickelt werden.

Höhere Verkehrsmengen werden nur auf den klassifizierten Straßen in anbaufreien Bereichen erreicht.

Straße	Verkehrsmengen Kfz / 24 h	Quelle
B 6 Höhe Laatzen-Mitte	58.637	SVZ 2010
B 6 Höhe Rethen	31.021	SVZ 2010
B 443, westlich AS Erich-Panitz-Straße	22.507	SVZ 2010
L 393 Hildesheimer Str. nördl. Alte Rathausstr.	18.200	PGT 2014
Erich-Panitz-Str., nördlich Wülferoder Str.	12.700	PGT 2014
Erich-Panitz-Str., nördlich AS B 443	17.900	PGT 2014
Marktstraße nördlicher Abschnitt	6.500	PGT 2014
Marktstraße südlicher Abschnitt	5.200	PGT 2014
Gutenbergstraße, südlich L 393	9.000	PGT 2014
K 260 Erich-Panitz-Straße zwischen Lüneburger und Peiner Str.	8.500	PGT 2014
Wülferoder Str. westlich Marktstr.	4.200	PGT 2014
K 266 Oesselser Str. westlich B 6	8.000	PGT 2014

Tab. 3.4: Verkehrsmengen auf Straßen im Untersuchungsraum

Die Verteilung der Verkehrsmengen im Straßennetz zeigt die große Bedeutung der Anschlüsse Laatzen-Nord sowie Laatzen-Mitte auf. Der Zeitbedarf

für das Durchfahren der Stadtmitte Laatzen-Zentrum ist nicht zuletzt aufgrund des vierstreifigen Straßenausbaus vglw. gering. Die Folgen sind Durchgangsverkehre aus den südlichen Stadtquartieren in Richtung Hannover, die diese Straße gegenüber der dafür zur Verfügung stehenden Umgehungsstraße im Zuge der B 6 nutzen.

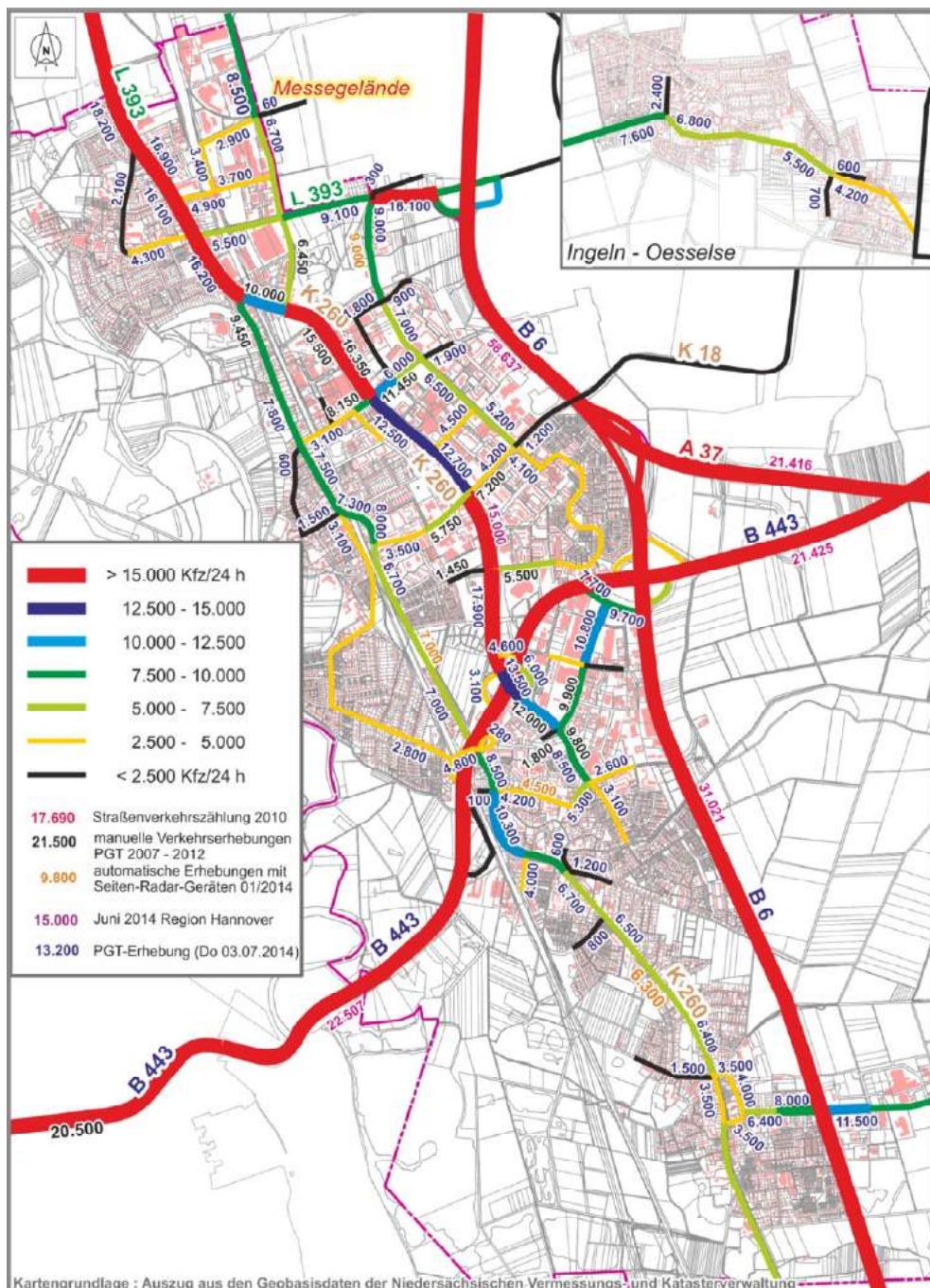


Abb. 3.9: Kfz-Verkehrsmengen [Kfz/24 h]

Der Lkw-Verkehr stellt im Stadtgebiet kein auffälliges Problem dar. Lediglich im nördlichen Bereich der Stadtmitte gibt es aufgrund der engen Verbindung zwischen Gewerbe, Einzelhandel und Wohnstandorten vereinzelt Probleme durch Lkw-Verkehre. Diese sind verursacht durch parkende Lkw in den Nachtzeiträumen. In den südlichen Stadtteilen gibt es häufig Beschwerden über Kieslaster, die Sandgruben bzw. Betriebe in Gleidingen anfahren.

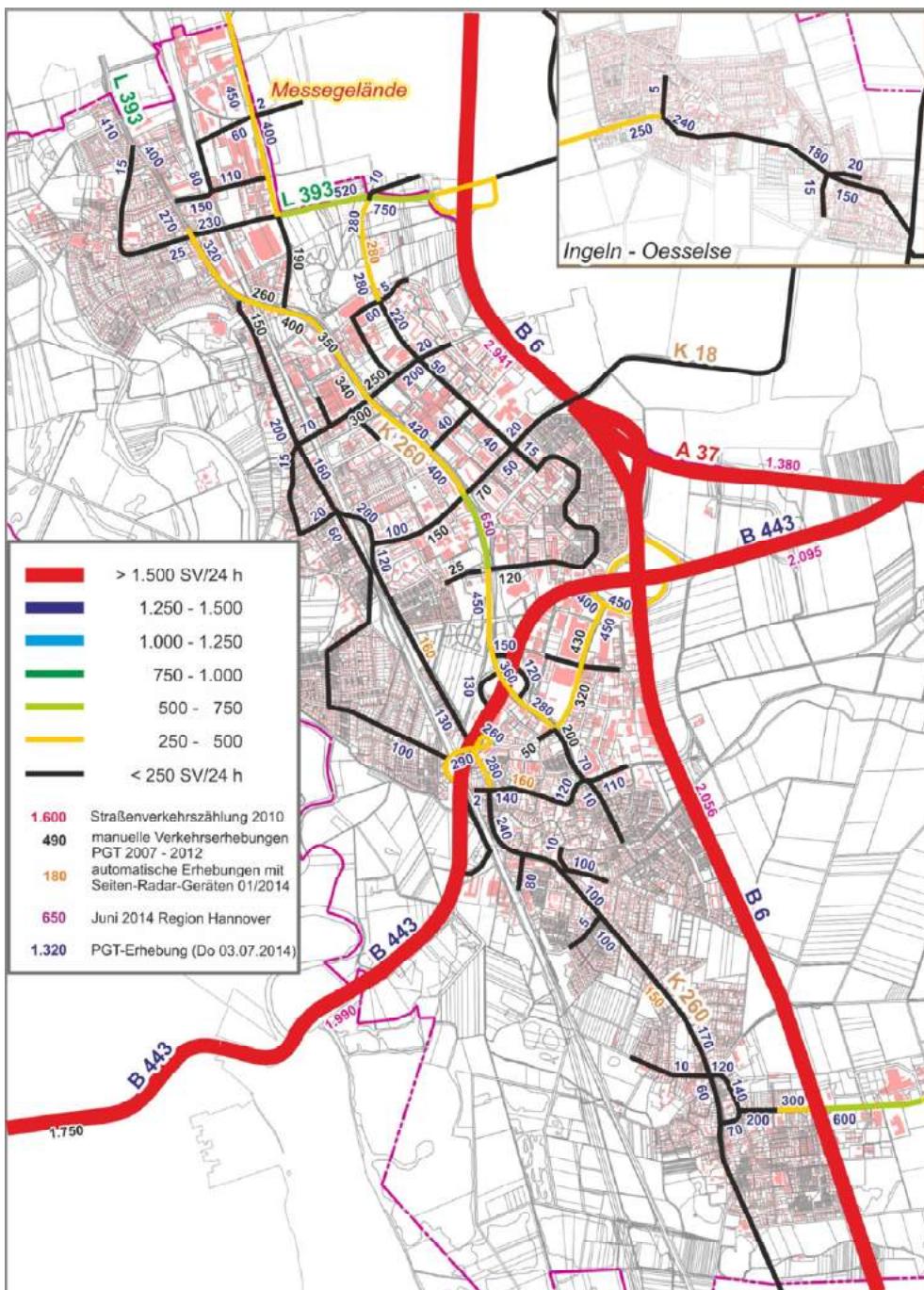


Abb. 3.10: Schwerverkehrsmengen [SV/24 h]

3.9 Wegweisung

Die Orientierung im Stadtgebiet ist schwierig. Auf den übergeordneten Wegweisern wird die Stadt Laatzen geführt, jedoch keine Unterteilung in die einzelnen Ortsteile vorgenommen. Zudem wird nicht erkennbar, dass bspw. Gleidingen oder Rethen Ortsteile von Laatzen sind. Die innerörtliche Wegweisung, die eine Weiterleitung der übergeordneten Verkehre in die einzelnen Stadtbereiche übernehmen könnte, fehlt nahezu vollständig. Zudem sind einzelne Zielbezeichnungen nicht eindeutig. Dies steht im Widerspruch zu der Notwendigkeit, wesentliche Ziele in Laatzen besonders hervorzuheben, die auch überregional von Bedeutung sind. Dazu gehören nicht nur das Stadtzentrum, das AquaLaatzium und der Erholungsraum Leineauen oder der „Park der Sinne“ etc., sondern auch die Gewerbegebiete und die Ortsteile.

Im Bereich des Stadtzentrums ist darüber hinaus keine Parkraumwegweisung vorhanden, die dem Kfz-Verkehr eine Hilfestellung bei Anfahrt dieses Einkaufsschwerpunktes gibt.

3.10 Exkurs: Das Schulprojekt

Im Mai 2014 wurde ein Schulprojekt in einer 6. Klasse der Albert-Einstein-Schule in Laatzen unter Federführung der Klassenlehrerin sowie der Mathematiklehrerin (Auswertung, Statistik) und der PGT Umwelt und Verkehr durchgeführt.

Ziel des Projektes war u.a., die Sensibilität für das Thema Verkehr zu wecken sowie Konflikte, Mängel, Wünsche aus Kinder-/ Schülersicht hinsichtlich ihrer Schulwege kennenzulernen.

Schwerpunkte des Schulprojekts waren die Durchführung

- einer Befragung der Schüler/innen zur Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg (mittels Fragebogen) sowie
- einer Verkehrserhebung durch Schüler/innen der Fuß- und Radverkehre im Nahbereich der Schule, damit diese die Vorgehensweise und Instrumente der Verkehrsplanung kennenlernen.

Die Erstellung des Fragebogens sowie der Erhebungsunterlagen erfolgte durch die PGT, ebenso die Einweisung der Zähler/innen.

Ergebnisse der Befragung

Der größte Teil der Schüler/innen der 6. Klasse, rd. zwei Drittel, kommt aus Rethen. Aufgrund der guten Anbindung bzw. weiter Wege fährt die Hälfte davon überwiegend mit Bus oder Stadtbahn. Der hier vglw. geringe Anteil an Radnutzern ist nicht zuletzt auch der eher schlechten Radanbindung geschuldet.

Schüler aus den Stadtteilen Alt-Laatz en und Grasdorf nutzen zu nahezu 100 % das Fahrrad. Gründe sind die unzureichende ÖPNV-Anbindung mit teilweise weiten Wegen zu den Haltestellen. Die dominierende Fortbewegungsart in der Freizeit ist das Fahrradfahren bzw. das zu-Fuß-gehen. Ausnahmen davon sind bspw. Fahrten zu Reiterhöfen etc., die häufig nur mit dem Auto (Hol-/Bringdienst) zu realisieren sind. Dies verdeutlicht im Besonderen, dass die Kinder auf das Rad oder ihre Füße angewiesen sind.

In einer Unterrichtseinheit wurden von den Schülern zusammenfassend die Mängel, Konflikte, Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel sowie

„Wünsche“ auf Karteikarten zusammengetragen und dokumentiert. Auffällig war die rege Beteiligung nahezu aller Schüler/innen. Die Ergebnisse der Befragung und der Unterrichtseinheit sind der nachfolgenden Darstellung zu entnehmen.



Foto 3.9: Rege Beteiligung beim Schulprojekt



Foto 3.10: Dokumentation der Ergebnisse der Unterrichtseinheit

Mit welchem Verkehrsmittel kommst du normalerweise zur Schule?											
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	Rad	<input type="checkbox"/>	Bus	<input type="checkbox"/>	Stadtbahn	<input type="checkbox"/>	S-Bahn	<input type="checkbox"/>	Auto	<input type="checkbox"/>
Wenn du mit dem Auto gebracht wirst, dann...?											
allein	<input type="checkbox"/>	zusammen mit anderen Schülern			<input type="checkbox"/>						
Wenn du zu Fuß oder mit dem Rad kommst, gehst oder fährst du...?											
allein	<input type="checkbox"/>	zu zweit		<input type="checkbox"/>	in einer Gruppe			<input type="checkbox"/>			
Wenn du nicht zu Fuß oder mit dem Rad kommst: Warum nicht?											
<hr/>											
Wie lange benötigst du für den Weg von zu Hause zur Schule?											
1-10 Minuten	<input type="checkbox"/>	11-20 Minuten	<input type="checkbox"/>	mehr als 20 Minuten	<input type="checkbox"/>						
Was gefällt dir an deinem Schulweg?											
Spaß mit anderen Kindern	<input type="checkbox"/>	Grün	<input type="checkbox"/>	ruhig	<input type="checkbox"/>						
anderes: _____											
Was gefällt dir nicht an deinem Schulweg (Mängel, Konflikte)?											
kein Radweg vorhanden	<input type="checkbox"/>	Radweg zu schmal	<input type="checkbox"/>								
Gehweg zu Schmal	<input type="checkbox"/>	Bus / Stadtbahn / Zug zu voll	<input type="checkbox"/>								
zu laut	<input type="checkbox"/>	Weg zu dunkel / schlecht beleuchtet	<input type="checkbox"/>								
Autos zu schnell	<input type="checkbox"/>	Drängeln beim Einstieg in Bus / Bahn	<input type="checkbox"/>								
Autos halten nicht	<input type="checkbox"/>										
anderes: _____											

Abb. 3.11: Auszug aus Fragebogen

Ergebnisse der Befragung und der Unterrichtseinheit

➤ **Allgemeines**

- Es kommen mehr Schüler zu Fuß als mit dem Rad.
- Das Fahrrad wird auch als Zubringer zum Bus / zur Stadtbahn genutzt.
- Die Schüler müssen auf dem Weg zur Schule sowohl die Fahrbahn als auch Radwege nutzen.
- Je nach Witterung werden Bus/Stadtbahn oder das Rad genommen (insb. bei den Rethenern)

➤ **Vor-/Nachteile (Stärken/Schwächen der einzelnen Verkehrsmittel)**

Gründe für Bus/Stadtbahn:

- teilweise gute Lage der Haltestellen
- bei schlechtem Wetter geschützt
- schneller
- bequemer

Gründe gegen Bus/Stadtbahn:

- siehe unter Mängel

Gründe für Fahrrad:

- direkte Verfügbarkeit
- keine Wartezeiten
- schneller
- Gesundheit (Bewegung, frische Luft)

Gründe gegen Fahrrad:

- wetterabhängig
- anstrengend

➤ **Mängel/Konflikte****Fuß/Radverkehr**

- Feldweg in der Leinemasch ist nach Regen matschig
- Kreuzungen schlecht einsehbar
- Radweg zu schmal zum Nebeneinander fahren
- Schlaglöcher in der Peiner Straße
- Zu wenig Markierungen auf der Straße für Radfahrer

Bus/Stadtbus

- teilweise weite Wege zu den Haltestellen
- schlechte Verbindung zu späteren Schulstunden
- zu lange Wartezeiten nach der Schule
- umwegige Fahrten
- Umstieg erforderlich
- häufiger Verspätungen
- Ausfälle (besonders im Winter)
- Bus und Bahnen sind überfüllt
- insbesondere Linie 346 hat keine freien Plätze mehr
- insbesondere auch die z.T. eingesetzten kleinen Busse sind überfüllt

Ampeln

- Ampel Höhe Laatzen/Eichstraße: für Fußgänger zu lange Wartezeit, Autos nehmen Vorfahrt und dann ist die Ampel wieder rot
- Grundschulampen:
 - Grünphase zu kurz
 - keiner nutzt die Ampel
 - viele gehen über rote Ampeln
 - Die Wartezeit auf Grün ist zu lang.

Fahrradabstellanlagen

- Im Sommer sind die Fahrradstellplätze knapp, aber im Winter ausreichend vorhanden.
- Auf der Abstellanlage rechts neben der Schule sind immer noch welche frei.
- Bei den Fahrrädern häufiger Vandalismus, insb. auf dem Parkplatz rechts neben der Schule (schlecht einsehbar, fehlende soziale Kontrolle).
- Die Kinder bevorzugen den Parkplatz vor der Schule, insb. aus Gründen des Vandalismus.
- Die Stellplätze sind nicht beleuchtet.

➤ **Wünsche:**

- mehr Radfahrstreifen / Markierungen auf der Straße
- Busfahrten ohne Umwege
- mehr Busse und Bahnen einsetzen
- größere Busse
- längere Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer
- durchgängige Grünschaltung an Kreuzungen mit unterbrochener Grünschaltung

3.11 Zusammenfassende Bewertung

Eine zusammenfassende Übersicht der wesentlichen verkehrlichen Stärken und Schwächen ist der Tabelle 3.5 sowie der Abbildung 3.12 zu entnehmen.

Rad- und Fußverkehr:	
+	Das Wegenetz in den Naherholungsräumen ist überwiegend gut ausgebaut und auf einigen Routen auch für den Alltagsverkehr von Bedeutung.
-	Der Zustand der Rad- und Fußverkehrsanlagen weist zahlreiche Mängel auf.
-	Die Radverkehrsanlagen entsprechen häufig nicht den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO).
-	Es ist kein durchgängig gut befahrbares Radverkehrsnetz vorhanden
-	Die Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz in den Naherholungsgebieten weist Mängel auf.
-	In Bezug auf Stadtgröße und Kompaktheit geringe Radverkehrsnutzung.
-	Eine direkte überörtliche Radverbindung an umliegende Städte und Gemeinden fehlt.
-	Die Verkehrssicherheit bei der Querung von Straßen ist häufig beeinträchtigt durch zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten bzw. lange Querungswege.
Barrierefreiheit:	
-	Die Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Personen weisen auf zahlreichen wichtigen Wegebeziehungen Defizite auf.

Bus- und Schienenverkehr:	
+	gute Nord-Süd-Anbindung mittels Stadtbahn
-	Mängel in der Anbindung Laatzen - Kronsberg
-	kein Schienenregionalverkehr in der Stadt
-	ungünstige Lage des Messe-Bahnhofs Laatzen
-	fehlende Verknüpfung zwischen S-Bahn und Stadtbahn
-	fehlende direkte Busanbindung aus Ingeln-Oesselse an die S-Bahn
-	innerörtliche Busnutzung steigerungsfähig
Straßenraum:	
+	gut entwickeltes, gut erreichbares Zentrum
+	zentraler Stadtpark in Zentrumsnähe
-	fehlende Aufenthaltsqualität in den Geschäftsbereichen
-	wenig ansprechende Straßenraumgestaltung in Hauptsammel- bzw. Haupterschließungsstraßen
Straßennetz:	
+	Die Erreichbarkeit der Stadt über das Fernstraßennetz (Bundesstraßen und Autobahn) und die direkten Zubringer ist gewährleistet.
+	Die örtliche Erschließung durch das Straßennetz ist im Wesentlichen gut.
-	Die verkehrliche Erschließung des Kfz-Verkehrs über die B 449 ist stellenweise umwegig; keine direkte Anbindung über die B 443 an die Hildesheimer Straße und damit an weite Teile von Rethen.
-	Aus Richtung Nordosten wird die nutzungsempfindliche Gutenbergstraße (anstatt der Karlsruher Straße) befahren.
-	in Teilbereichen hohe Belastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
-	fehlende Orientierung

Tab. 3.5: Stärken und Schwächen

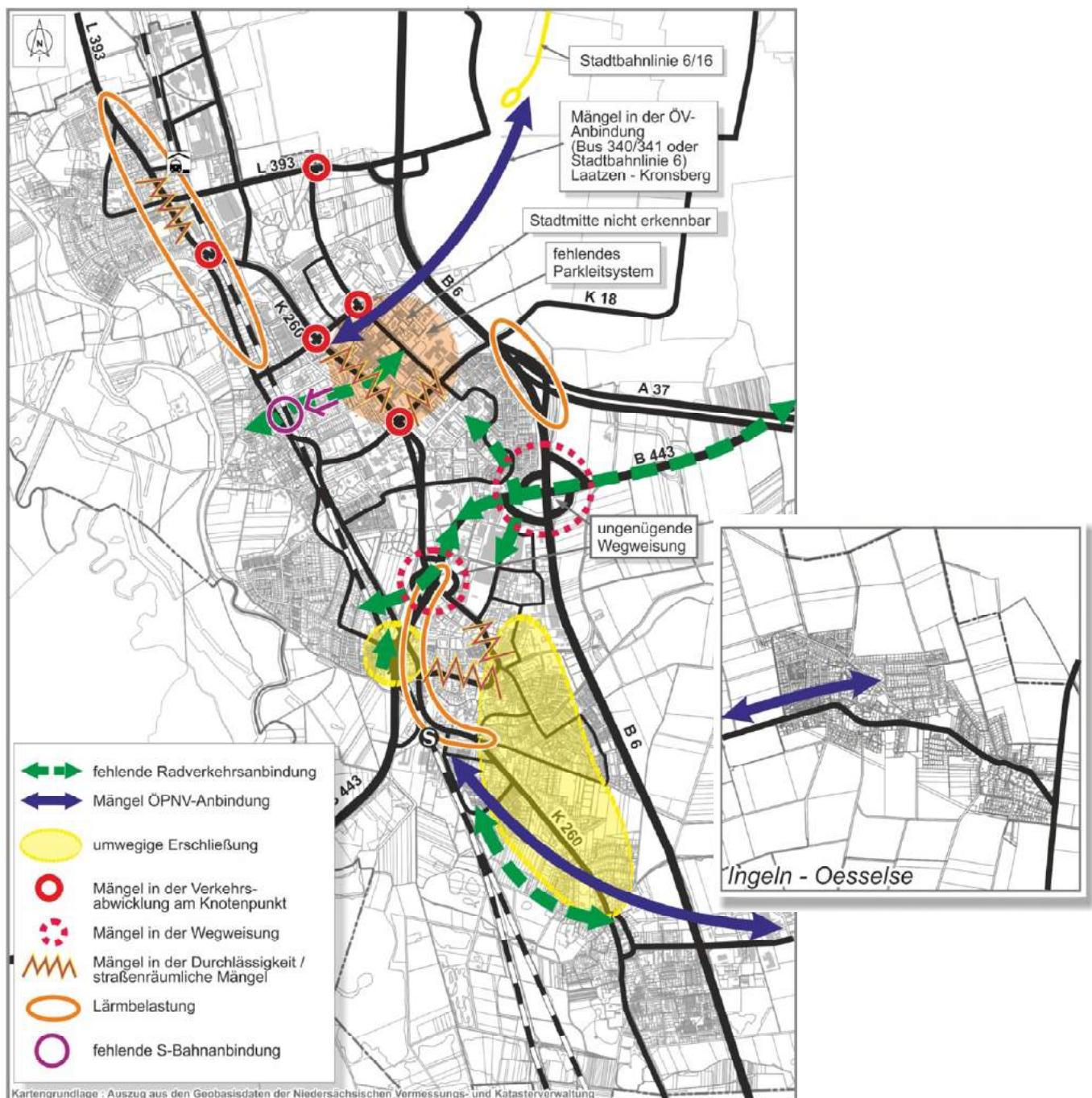


Abb. 3.12: Mängel und Konflikte

Bezogen auf Vergleichswerte aus anderen Städten zur Verkehrsmittelwahl bestehen insbesondere Zuwachspotenziale in den Bereichen Fahrradnutzung sowie innerörtlicher ÖPNV. Eine Abschätzung des derzeitigen Modal Split ist der Abbildung 3.13 zu entnehmen. Die Abschätzung basiert auf den Annahmen des Verkehrsentwicklungsplans „Pro Klima“ der Region Hannover, den vorliegenden Verkehrserhebungen sowie Erfahrungswerten vergleichbarer Städte. Zu Grunde gelegt wurden daher die Ansätze zu Umlandgemeinden der Region Hannover. Angeregt wird im Rahmen der vorgesehenen Bürgerbefragung (Panel-Untersuchung) den Themenkomplex Verkehr verstärkt zu integrieren insbesondere bezogen auf Fragen zur Verkehrsmittelwahl etc., um hier genauere Hinweise zu erzielen und mittel- bis langfristig den Radverkehrs- und ÖPNV-Anteil zu erhöhen.

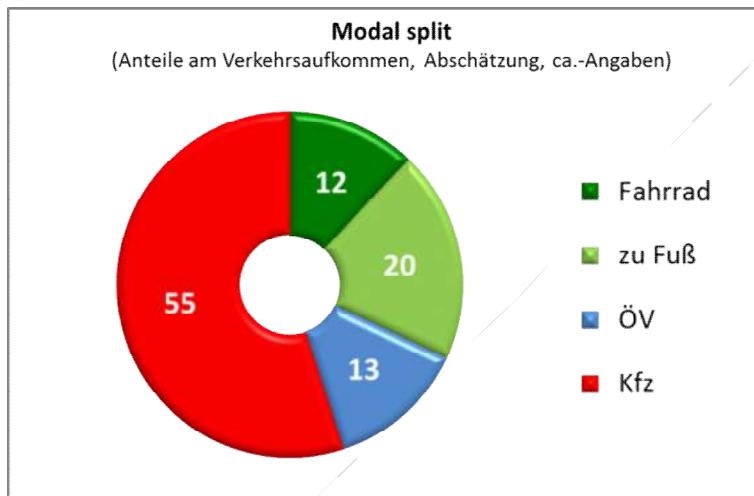


Abb. 3.13: Derzeitiger Modal split (Abschätzung)

4. „Stadt im Wandel“ / Prognose 2030

Die Stadtmitte weist aufgrund der Baustruktur Sanierungsbedarfe auf und unterliegt einem Generationenwechsel. Im Zuge der älter werdenden Bevölkerung und durch die Zunahme alleinlebender Menschen (auch durch jüngere Single-Haushalte) wird die Umwandlung größerer Wohnungen zu kleineren Wohneinheiten zunehmend an Bedeutung gewinnen wird.

Die gute Verkehrsanbindung an die nahe gelegene Landeshauptstadt Hannover und die attraktive Lage am Rand der Leinemasch wird Laatzens Bedeutung als Wohnstandort begünstigen.

Für die Stadt Laatzen wird bis zum Jahr 2030 ein leichter Einwohnerzuwachs prognostiziert. Dies drückt sich auch in der Wohnungsbaupolitik der Stadt aus. Gegenwärtig werden etwa 450 Wohneinheiten im Einfamilienhausbau und über 500 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau vorbereitet.

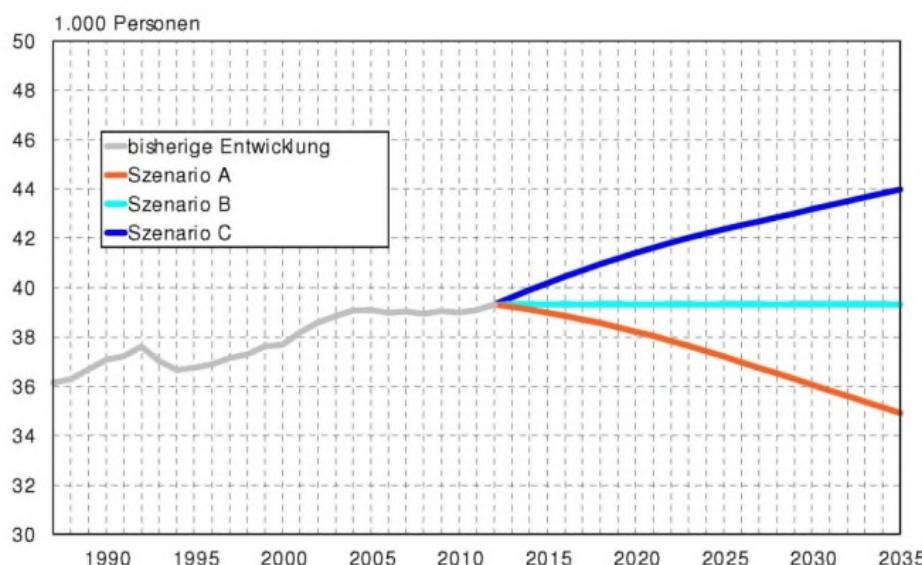


Abb. 4.1: Szenarien zur Entwicklung der Einwohnerzahl in der Stadt Laatzen – eine Stagnation bzw. leichte Zunahme (Szenario B) ist wahrscheinlich⁵

⁵ ISP Eduard Pestel Institut für Systemforschung e.V., Hannover 2013

Die allgemeine Verkehrsentwicklung⁶, die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplanes und die ergänzenden Rahmenbedingungen, die durch den Verkehrsentwicklungsplan „Pro Klima“ der Region Hannover⁷ sowie den „Masterplan Mobilität“ der Landeshauptstadt Hannover⁸ gebildet werden, zeigen auf, dass dennoch zukünftig mit einem nur moderaten Wachstum des Kfz-Verkehrs zu rechnen sein wird. Die leichte Einwohnerzunahme Laatzens wird aufgrund der prognostizierten Abnahme der Gesamtfahrleistung je Pkw keine Zunahme des Verkehrsaufkommens nach sich ziehen.

Stärkeren Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben die veränderten demografischen Rahmenbedingungen.

- Aufgrund der eingeschränkten Reaktionsfähigkeiten und Mobilität der älter werdenden Bevölkerung wird insgesamt langsamer gefahren.
- Die Nutzung von Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu ist heute schon im Straßenraum sichtbar.
- 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 SUV führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Schon heute reagieren Einzelhandelsketten auf diese Entwicklung mit breiteren Stellplätzen und breiteren Fahrgassen.



⁶ Shell-Pkw-Szenarien bis 2014, Shell Deutschland + Prognos, Hamburg

⁷ Gertz, Gutsche, Rümenapp, Pro Loco, VEP pro Klima, Hannover 2009

⁸ Landeshauptstadt Hannover, SHP-Ingen., Masterplan Mobilität 2025, Hannover 2011

5. Leitbild

5.1 Leitbild und Ziele

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 stellt er eine ortsspezifische Planung dar, auf Basis der vorliegenden Bestandsanalyse und prognostischer Abschätzungen. Demzufolge ist ein umweltfreundlicher Verkehr für alle Menschen uneingeschränkt sicherzustellen. Das Leitbild Verkehr „**Zukunftsfähige Mobilität in Laatzen**“ beinhaltet folgende übergeordnete Zielsetzungen:

Ziele:
➤ Die Mobilität sicherstellen
➤ Die schadstoffarme Mobilität fördern
➤ Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen auf über 50 % steigern
➤ Innovativen Verkehr ermöglichen (E-Mobilität, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
➤ Die Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel beseitigen
➤ Die geschlechterspezifische Belange sicherstellen (Gender)
➤ Belange von Jungen und Alten sicherstellen
➤ Belange von Menschen mit und ohne Behinderung sicherstellen
➤ Lebenswerte Straßenräume schaffen und erhalten
➤ Eine leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern bzw. herstellen
➤ Notwendige Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

Der Anteil des Umweltverbundes (Rad, ÖPNV, Fußverkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen soll bis 2030 deutlich auf über 50 % gesteigert werden.

Die Steigerungspotenziale werden hier insbesondere durch Förderung des Radverkehrs gesehen.



5.2 Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen zu erreichen wurden insgesamt 11 Handlungsfelder erarbeitet, die Bereiche aufzeigen, für die eine Erarbeitung konkreter Programmbausteine bzw. Maßnahmenplanungen erforderlich sind:

1. Stadt der kurzen Wege!
2. Fußverkehr fördern!
3. Barrierefreiheit und Gender-Aspekte umsetzen!
4. Radverkehr fördern!
5. Busse und Bahnen bürgerlich!
6. Verkehrssicherheit erhöhen!
7. Straßennetz optimieren!
8. Stadtverträglichen Straßenumbau fördern!
9. Orientierung im Verkehr verbessern!
10. Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!
11. Öffentlichkeitsarbeit herstellen!

Die in der Folge noch zu erstellenden Maßnahmen werden als integrative Ortsteilkonzepte zusammenfassend örtlich diskutiert.

Die Handlungsfelder im Detail:

1. Stadt der kurzen Wege fördern!

- ⇒ Die Nutzungsmischung sowie eine weitere Binnenentwicklung sind zu fördern.
- ⇒ Die Versorgungsfunktion des Stadtzentrums der Stadt Laatzen ist zu stärken.
- ⇒ Die Nahversorgung in den Ortsteilen ist zu sichern.
- ⇒ Die Aufenthaltsqualität für Bürger/innen innerhalb des innerstädtischen Straßen- und Freiraumes ist weiter zu verbessern.
- ⇒ Die Wohnqualität ist zu erhöhen.

2. Fußverkehr fördern!

- ⇒ Die Bedingungen des Fußverkehrs im Stadtgebiet sind nicht nur im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu verbessern.
- ⇒ Wichtige Wegebeziehungen sind auszubauen.

- ⇒ Gehwege sind für Fußgänger, also für niedrige Geschwindigkeiten zu reservieren.
- ⇒ Belange von Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Personen sind besonders zu beachten.
- ⇒ Die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete ist zu verbessern.
- ⇒ Eine "besitz"bare Stadt ist herzustellen.
- ⇒ Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum ist zu verbessern.

3. Barrierefreiheit verbessern und Gender-Belange umsetzen!

- ⇒ Die Barrierefreiheit ist durch kontinuierliche Bestandspflege zu verbessern.
- ⇒ Laatzen sollte eigene Standards zur Barrierefreiheit entwickeln und abstimmen.

4. Radverkehr fördern!

- ⇒ Die topographischen Bedingungen des Radverkehrs in Laatzen sind günstig, das Gelände weitgehend flach, die Stadtstruktur kompakt (mit Ausnahmen des Stadtteils Ingeln-Oesselse), das Zentrum ist von nahezu jedem Punkt in weniger als 20 Minuten Fahrtzeit zu erreichen (vgl. Abb. 5.1).
- ⇒ Dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Rad gehört die Zukunft auf kurzen innerstädtischen Wegen.
- ⇒ Die Nutzung von Elektrofahrrädern erhöht besonders die Mobilität der älter werdenden Teile der Bevölkerung.
- ⇒ Vorrangig sollte die Radverkehrsinfrastruktur der wichtigen innerstädtischen und das Umland anbindenden Routen in Laatzen entwickelt und ausgebaut werden („Anschluss nicht verpassen!“).
- ⇒ Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem „Wohlfühlen auf dem Rad“ führen.
- ⇒ Im „Leitbild Radverkehr“ sollten das Radverkehrsnetz, Infrastrukturverbesserungen und öffentliche Fördermaßnahmen entwickelt und strukturiert werden.

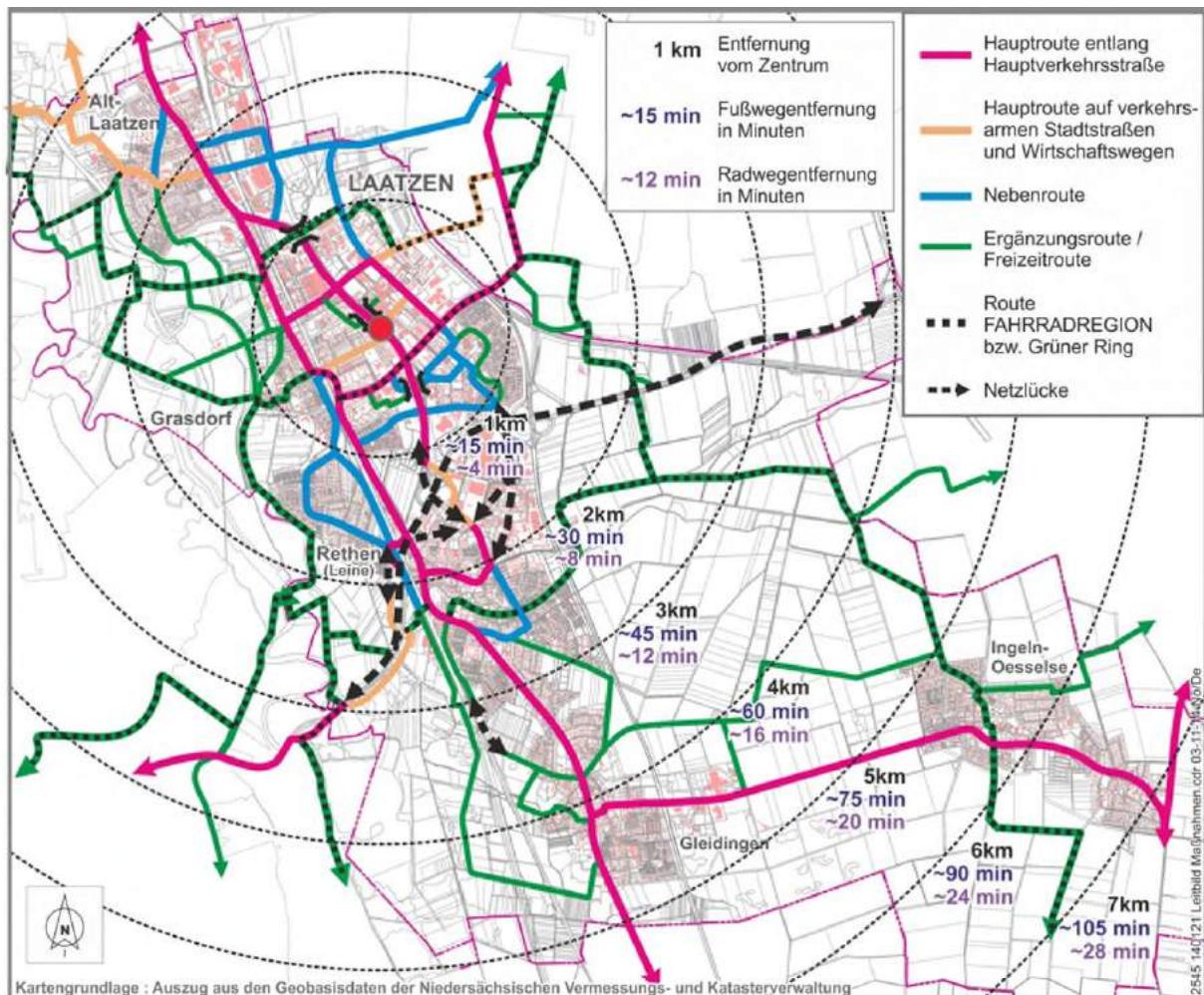


Abb. 5.1: Die topografische Lage der Stadt Laatzen lädt zum Radfahren ein

5. Busse und Bahnen bürgerlich!

- ⇒ Der öffentliche Verkehr im regionalen Verbund soll weiter gestärkt werden. Die Stadtmitte ist besser an die S-Bahn und den Regionalverkehr anzubinden.
- ⇒ Realisierung eines zentralen S- und Regionalbahnhofs Laatzen-Mitte und dessen verkehrliche Anbindung an das Fuß- und Radwege- und Busnetz.
- ⇒ Vervollständigung des Stadtbahnnetzes mit Weiterführung der Linie 6
- ⇒ Aufbau eines geeigneten innerstädtischen Busverkehrs
- ⇒ weitere Modernisierung und Optimierung der Haltestellen

6. Verkehrssicherheit erhöhen!

- ⇒ Die Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen muss erhöht werden.
- ⇒ Ein Verkehrssicherheitsprogramm ist notwendig, um stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erzielen.

7. Straßennetz optimieren!

- ⇒ Ein Straßenneu oder -ausbau ist in Laatzen aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens nicht notwendig. Für einzelne Strecken- und Knotenkapazitäten sowie die Verbesserung der Anbindung einzelner Stadtteile sind ggf. Anpassungen erforderlich.
- ⇒ Kfz-Verkehr in Laatzen kann heute nahezu alle Stadtbereiche problemlos erreichen. Die Erschließungsqualität einzelner Stadtquartiere kann jedoch weiter verbessert werden.

8. Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern!

- ⇒ Ein Programm zum stadtverträglichen Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen zur Anpassung an die zur verkehrssicheren Abwicklung notwendigen Straßenbereiche ist aufzustellen.
- ⇒ Knotenpunktformen, Fahrstreifenanzahl und Aufteilung der wichtigen Hauptverkehrsstraßen sollten geprüft und – wo nötig – Maßnahmenkonzepte zu deren Verbesserung aufgezeigt werden.
- ⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.

9. Orientierung im Verkehr verbessern!

- ⇒ Die allgemeine und örtliche Wegweisung sollten in einem Wegweisungskonzept überarbeitet werden.
- ⇒ Für die Erschließung im Bereich Stadtzentrum kann ein ergänzendes Parkraumkonzept helfen.

10. Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!

- ⇒ Die Nutzung neuer, innovativer Verkehrsmittel ist zu ermöglichen und zu stärken (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität etc.).
- ⇒ Die multimodale Mobilität ist zu fördern. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist zu optimieren.

11. Öffentlichkeit herstellen!

- ⇒ Ein konstruktiver Umgang mit dem Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern entwickelt werden. Ein Konzept des Dialogs und der öffentlichen Ansprache sollte folgende Elemente transparent herausstellen:
- Radverkehrsförderung,
 - Umweltinformation,
 - Anleitung zu verkehrssicherem Verhalten und
 - Kontrolle und Überprüfung.
- ⇒ Hierzu sind die Bürger frühzeitig zu beteiligen und regelmäßig zu informieren. Die Mitwirkung Betroffener ist gezielt zu fördern.

5.3 Ziele anderer Fachplanungen

Aussagen anderer Fachplanungen der Stadt Laatzen bzw. der Region Hannover fließen in das Leitbild Verkehr – „Zukunftsfähige Mobilität für Laatzen“ ein bzw. werden umgekehrt durch den Verkehrsentwicklungsplan unterstützt.

➤ Nahverkehrsplan der Region Hannover (derzeit in der Neuaufstellung)
 Der Nahverkehrsplan formuliert die Leitlinien und Ziele der Entwicklung des ÖPNV in der Region Hannover. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes 2014 liegt vor. Der Nahverkehrsplan bildet das aktuelle Angebot im öffentlichen Personennahverkehr in der Region Hannover ab und gibt die Richtung vor, in die es sich entwickeln soll. Er benennt konkrete Projekte für Bus und Bahn⁹.

➤ Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover
 Der Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover ist ein Konzept zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und listet u.a. verschiedene Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Verkehrssituation und des Klimaschutzes auf, zu denen u.a. vorrangig die Förderung des Radverkehrs, die Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten und die Verstetigung des Verkehrsflusses zählen.



⁹ Region Hannover: Unser Fahrplan für die Zukunft, Broschüre zum Nahverkehrsplan 2014, Hannover 2014

2. „Regionales Radverkehrskonzept“

Radfahren in der Region Hannover soll schneller, bequemer und sicherer werden, sodass im Jahr 2020 jeder 4. Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Dafür wird gemeinsam mit den Kommunen ein regionales Radverkehrskonzept erarbeitet und umgesetzt.

9. „Verstetigung des Verkehrsflusses“

In der Region Hannover fährt man 2020 mit geringerer Geschwindigkeit, dafür aber flüssiger. Zudem reist man entspannter, sicherer und emissionsärmer als heute. Das Verkehrsmanagement und die Aufgaben der VMZ werden dafür mit dem Optimierungsziel einer Emissionsreduzierung durch die Beschleunigung des ÖPNV, sowie des Rad- und Fußverkehrs und die Verflüssigung des Kfz-Verkehrs weiterentwickelt.

Abb. 5.2: Auszüge aus „Handlungsfelder und Maßnahmenbündel VEP „pro Klima“ Region Hannover¹⁰

- Regionaler Raumordnungsplan der Region Hannover (derzeit im Beteiligungsverfahren der Neuaufstellung)

Im Regionalen Raumordnungsplan (2005) wird die räumliche und strukturelle Entwicklung mittels Zielen und Grundsätzen der Raumordnung festgelegt. Bspw. wird hier die Verlängerung der Stadtbahnlinie 6 bis Laatzen aufgeführt. Der RROP 2015 befindet sich derzeit in der Neuaufstellung.

- Flächennutzungsplan Stadt Laatzen

Der Flächennutzungsplan befindet sich derzeit in der Neuaufstellung. Die bisherigen Planungsansätze wurden bereits bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes berücksichtigt (z.B. Bevölkerungsprognosen, geplante Wohnbauflächen). Weitere Wechselwirkungen werden im Prozessverlauf berücksichtigt werden. Die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes sollen in den FNP einfließen.

- Lärmaktionsplan

Die Stadt Laatzen hat im Jahr 2012 einen Lärmaktionsplan für die wesentlichen Belastungsschwerpunkte („Hot Spots“) aufgestellt und eine weitreichende Bürgerbeteiligung in Form einer Bürgerbefragung durchgeführt. Das im Zuge weiterer Planungen zu berücksichtigende Maßnahmenkonzept liegt vor.

¹⁰ Gertz, Gutsche, Rümenapp, Pro Loco, VEP pro Klima, a.a.O., Seite 29

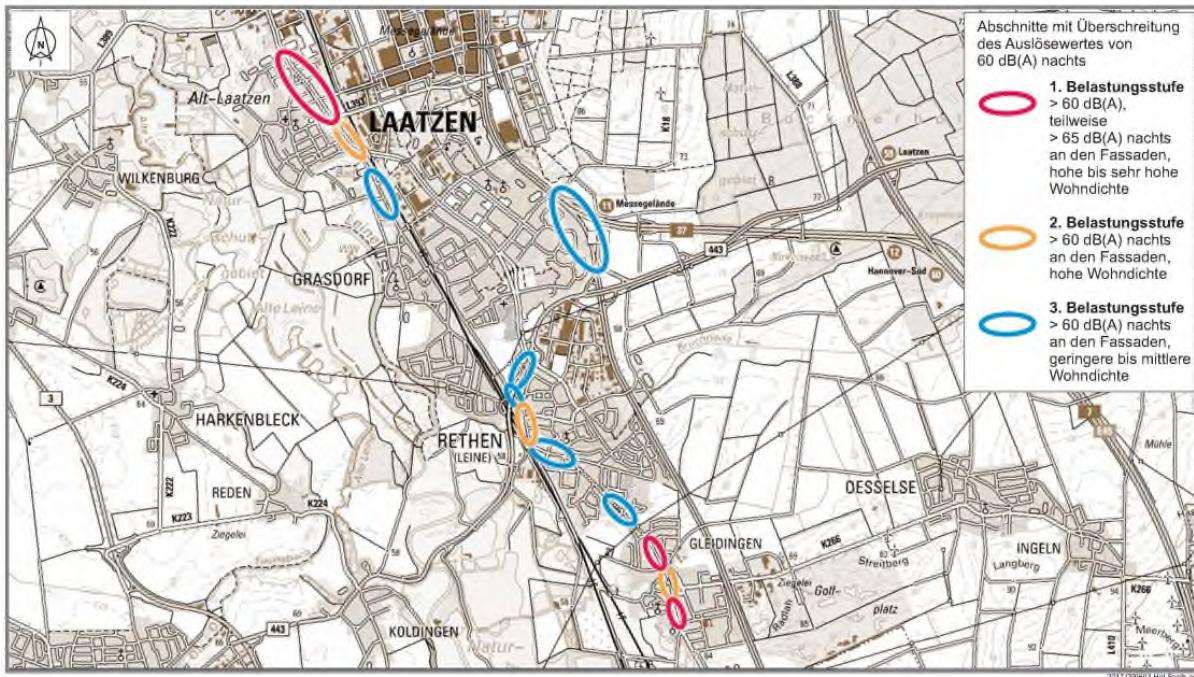


Abb. 5.3: Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Belastungsschwerpunkte durch Straßenverkehrslärm¹¹

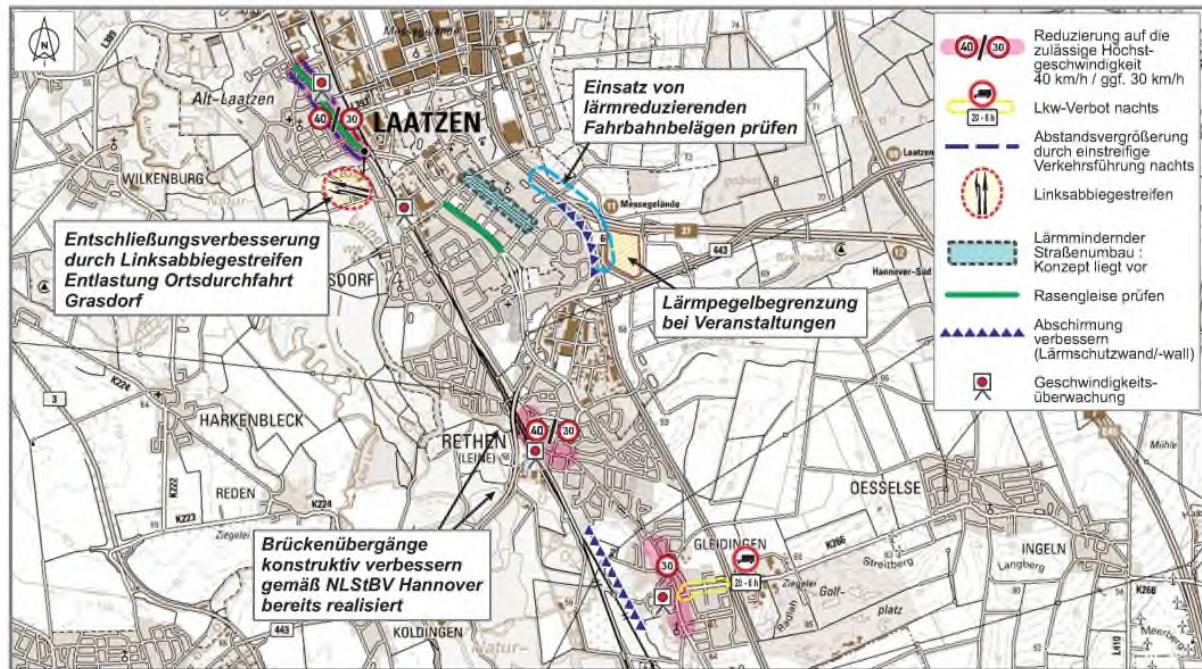


Abb. 5.4: Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Maßnahmengrobkonzept¹²

Weitere Planungen die in den Verkehrsentwicklungsplan einfließen sind u.a:

11 Quelle: PGT Umwelt + Verkehr GmbH, Lärmaktionsplan Stadt Laatzen, Hannover 2012

12 Quelle: ebenda

- Landschaftsplan
- Einzelhandelskonzept



6. Maßnahmenansätze

Für die in Kapitel 5 aufgeführten Handlungsfelder wurden zusammen mit dem begleitenden Arbeitskreis Verkehr Maßnahmenansätze erarbeitet, die zur Umsetzung der aufgestellten Ziele des Leitbildes als erforderlich angesehen werden. Im Lauf des Jahres 2015 werden darauf aufbauend konkrete Maßnahmenkonzepte in den Programmbausteinen für einzelne Verkehrsarten entwickelt. Bisher beauftragt sind die Programmbausteine zu den Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Parken Stadtmitte sowie Barrierefreiheit und Gender-Belange.

6.1 Stadt der kurzen Wege!

Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Nutzungsmischung sowie die Binnenentwicklung weiter zur fördern.

Die Nahversorgung ist zu sichern, der Standort Laatzen-Zentrum zu stärken. Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs sind zu fördern, die Barrieren abzubauen.

6.2 Fußverkehr fördern!

Hauptfußwegenetz definieren!

Das Fußverkehrsnetz sollte die Haupt-Fußwegeverbindungen in Richtung Zentrum sowie zwischen den Ortsteilen und zur Anbindung an die Naherholungsbereiche definieren. Diese Wege sollten qualitativ in einen besonderen Ausbauzustand versetzt werden. Vorrangig sind punktuelle Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen innerhalb dieses Wegenetzes sowie zur Anbindung von Haltestellen und wichtiger Ziele umzusetzen. Dazu gehört auch, die Elemente der Barrierefreiheit sowie die der „besitzbaren Stadt“ einzuführen, d.h. innerhalb des Haupt-Fußwegenetzes sind etwa alle 100 m Sitzgelegenheiten für Ruhepausen anzubieten.

Darüber hinaus sollten stadtteilbezogene Wegenetze etabliert werden, die die Erschließung innerhalb der Stadtteile und die Anbindung an das übergeordnete Netz sicherstellen.



Foto 6.1: „Besitzbare“ Stadt! Sitzgelegenheit (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)

Kommunalachsen entwickeln!

Für Fuß- und Radverkehr sollten „**Kommunalachsen**“ das Rückgrat der zentrumsnahen Bündelung der Verkehre bilden.

Sie sollen eine besondere Qualität für den Rad- und Fußverkehr aufweisen und Hauptbeziehungen innerhalb der Stadt abdecken. Sie zeichnen sich durch breite, begrünte Wegeachsen aus, die mit besonderer Belagsqualität als Vorrangroute ausgebaut werden. Empfohlen werden sie zunächst für Verbindungen zwischen

- Grasdorf und dem Standort des vorgeschlagenen neuen Haltepunktes der S-Bahn in Laatzen, Karlsruher Straße und der Stadtmitte,
- der Stadtmitte und dem EXPO-Gelände,
- der Stadtmitte über die Soda-Brücke nach Grasdorf bzw. zum Park der Sinne sowie
- der Stadtmitte bzw. Marktstraße und Rethen-Nord.

Querungsstellenprogramm aufstellen!

Die Sicherung von Querungsstellen für Fußgänger wird in Laatzen unterschiedlich geregelt. Neben Zebrastreifen und signalgesicherten Überwegen gibt es auch Fahrbahnteiler als Querungshilfen. Hilfreich wäre, eine einheitliche „Sprache“ für die Querung zu entwickeln.

Einzelne Städte setzen dabei auf eine „Renaissance“ des Zebrastreifens. Im Rahmen der einzelnen Programmbausteine ist zu überlegen, ob nicht auch

in Laatzen ein „Zebrastreifen-Programm“ eingeführt werden kann, das an zahlreichen Stellen innerhalb des Stadtgebietes die Querungssicherheit für Fußgänger deutlich verbessert.

Ebenfalls sollte die Querung der Stadtbahngleise mit einer die Fußgängerbelange besser berücksichtigenden Querungsform geprüft werden. Sinnvoll ist ein akustisches Signal, welches – verbunden mit Lichtsignalen – bei Annäherung von Bahnen auf die Sperrung der Querungsstelle hinweist. Die üblichen Lichtsignalanlagen sind wegen der langen Wartezeiten, die zu zahlreichen Rotübertretungen führen, wenig hilfreich.

Fuß- und Radverkehr trennen!

Die Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrern und Fußgängern zwingend erforderlich. Nicht nur im Hauptfußwegenetz, sondern auch in anderen Teilen des innerstädtischen Fußwegenetzes ist eine eindeutige bauliche Trennung anzustreben. Hier sind im Führungsformen für Radfahrer zu entwickeln, die abseits der Gehwege sichere und attraktive Fahrbedingungen ermöglichen.

6.3 Barrierefreiheit und Gender-Belange umsetzen!

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)¹³, 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. Aufgrund der demografischen Entwicklung einer „Aging Society“ und dem „Gender Mainstreaming“ wird dies umso wichtiger. Die gesamte Infrastruktur muss selbstverständlich von Menschen mit und ohne Behinderung, von Jungen und Alten, von Frauen und Männern benutzt werden können. Erforderlich ist ein „Design für Alle“¹⁴.

¹³ Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

¹⁴ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011

Barrierefreiheit



Abb. 6.1: Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle¹⁵

Empfohlen wird einheitliche Standards zu entwickeln und in einem barrierefreien Wegenetz vorrangig umzusetzen (vgl. Abb. 6.2 und Foto 6.2). Dies sollte mit Behindertenverbänden, Seniorenbeirat Jugendbeirat, Radfahrverbänden und ADAC zu einem örtlichen Standard abgestimmt werden.

Eine Beschlussfassung und Veröffentlichung dieses Programms ist sinnvoll, um die Umsetzung bspw. im laufenden Betrieb des Bauhofs bzw. durch Baufirmen, die im Bereich der Stadt Laatzen tätig sind, sicherzustellen.

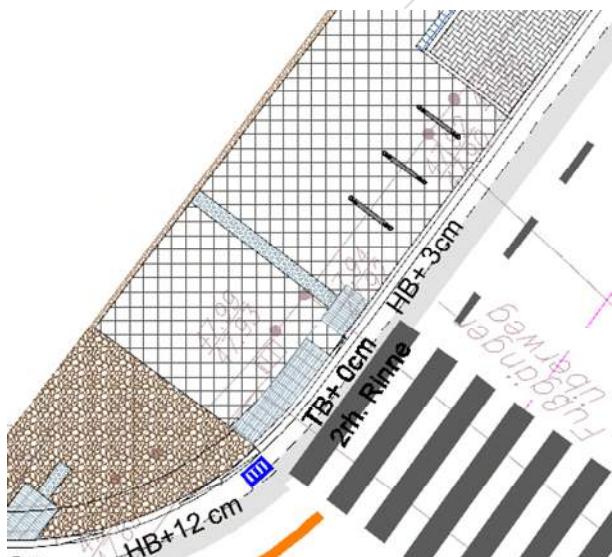


Abb. 6.2: Beispiel Querungsstelle mit Ausstattung für Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte

¹⁵ <http://designforall.org/design.php>



Foto 6.2: Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung

6.4 Radverkehr fördern!

Das Leitbild Radverkehr

Für die innörtliche Erschließung und im überörtlichen Verkehr (Anbindung bspw. an die Landeshauptstadt und die anderen umliegenden) sind erhebliche Steigerungspotenziale im Radverkehr möglich. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split wird steigen.

Der Programmbaustein „Leitbild Radverkehr Laatzen“ beinhaltet die wichtigsten Inhalte zu Umgang und Führung des Radverkehrs sowie ein Routennetzkonzept (vgl. Abb. 6.3). Zudem enthält es eine Zielaussage zu jährlich bereitzustellenden Haushaltsmitteln und Hinweise zur öffentlichkeitswirksamen Radverkehrsförderung.

Radinfrastruktur abstimmen

Kernfragen der Radverkehrsinfrastruktur sollten dazu öffentlich diskutiert und bekannt gemacht werden. Die Führungsformen des

Radverkehr in Laatzen gehört zum Fahrverkehr!

Alle fahrenden Verkehrsarten werden auf städtischen Straßen fahrbahnintegriert geführt, Hochbord-Radverkehrsanlagen gibt es nur auf:

- Straßen mit mehr als 15.000 Kfz/24 h und
- nur, wenn sie durchgehend > 2,50 m breit sind.

Radfahren in Laatzen soll für alle Verkehrsteilnehmer sicher und möglich sein.

Entwicklung eines Hauptroutennetzes.
 Das Hauptroutennetz wird vorrangig ausgebaut. Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit sind zu gewährleisten.

Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit kann Radverkehr in Ausnahmefällen Gehwege nutzen – Ausweisung: „Gehweg, Radfahrer frei“.

Förderung des Radverkehrs durch Hilfestellungen zur fahrbahnintegrierten Führung des Radverkehrs wie

- radverkehrsgerechte Knotenführungen,
- vorgezogene Aufstellflächen,
- eigene Signalgeber,
- Schutzstreifen,
- Einfädelungsstreifen,
- Fahrradstraßen, etc.

Einführung einer durchgehenden Wegweisung und bedarfsgerechte Erweiterung der Abstellanlagen

Erstellung eines Maßnahmenkatasters sowie einer Prioritätenliste für die Umsetzung.

Radverkehr wird ergänzend durch Aktionen und Werbung gefördert, wie bspw.:

- Radverkehrssicherheitstage
- Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ u.a.

Radverkehrs (Radweg, fahrbahnintegriert u.a.) sollten mit Verbänden, Verkehrsbehörde und Polizei abgestimmt werden (vgl. Leitbild). Die Anwendung der aktuellen Richtlinien und Erkenntnisse, wonach Radverkehr als Fahrverkehr auf separat abgetrennten Wege oder in der Fahrbahn geführt wird, um Kollisionen und Konflikte mit dem Fußgägerverkehr zu vermeiden, ist ein häufiger Streitpunkt, der zu einer einvernehmlichen „Latzener Lösung“ geführt werden sollte.

Radroutennetz für den Alltagsverkehr beschließen!

Das Leitbild sollte Grundlage für einen routenbezogenen Ausbau in den nächsten Jahren sein. Gesichert und ausgebaut werden sollen möglichst zügig zu befahrende Radrouten, die eine durchgängige Befahrbarkeit auf wichtigen innerörtlichen Verbindungen erlauben. Abbildung 6.3 zeigt beispielhaft einen Vorschlag für ein Haupt-Radroutennetz und nimmt Abschnitte des Freizeitroutennetzes auf. Es sollte nach dem politischen Beschluss Bestandteil des F-Plans werden.

Radroutennetz kontinuierlich ausbauen!

Prioritäten zum Netzausbau sind festzulegen, die zeitnah vorbildhaft und routenbezogen umgesetzt werden können.

Radverkehr im Straßenraum sichtbar und sicher machen!

Radverkehrsanlagen müssen im Straßenraum sichtbar sein um die Sicherheit zu erhöhen. Erforderlich sind Radverkehrsanlagen, Knotenmarkierungen u.ä. (vgl. Abb 6.4)

Beim Bau von Radverkehrsanlagen ist darauf zu achten, dass

- eine zügige Befahrbarkeit im Streckenverlauf mit angemessenen Hilfsmitteln (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, vorgezogene Markierungen / Haltelinien) erfolgt,
- die Radverkehrsführung den in der StVO angedachten Mindeststandard erreicht bzw. übertrifft,

Hauptrouten (stadtteilverbindende 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 Stadtteilen.

Ergänzungsrouten/Freizeitrouten (kleinräumige, stadtteilbezogene Routen und Radwanderwege)

Ergänzungsrouten umfassen wichtige kleinräumige, stadtteilbezogene Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptroutennetz. Die Freizeitrouten beziehen sich insbesondere auf das touristisch relevante Radwanderwegenetz.

- Querungsstellen mit dem Kfz-Verkehr komfortabel, zügig und sicher eingerichtet werden und
- Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit gewährleistet sind.

Darüber hinaus sollen an den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Dies gilt vor allem für Geschäftsbereiche, Schulen, Haltestellen. Auch wohnstandortbezogenen ebenerdige Anlagen sind notwendig. Die Abstellanlagen und ihre Zuwegungen sollten sicher, komfortabel und beleuchtet sein. Besonders bei öffentlicher Infrastruktur und Handel sind überdachte Anlagen notwendig, deren Umfang in einer Stellplatzsatzung ebenso wie weitere Regelungen festgesetzt werden könnten.

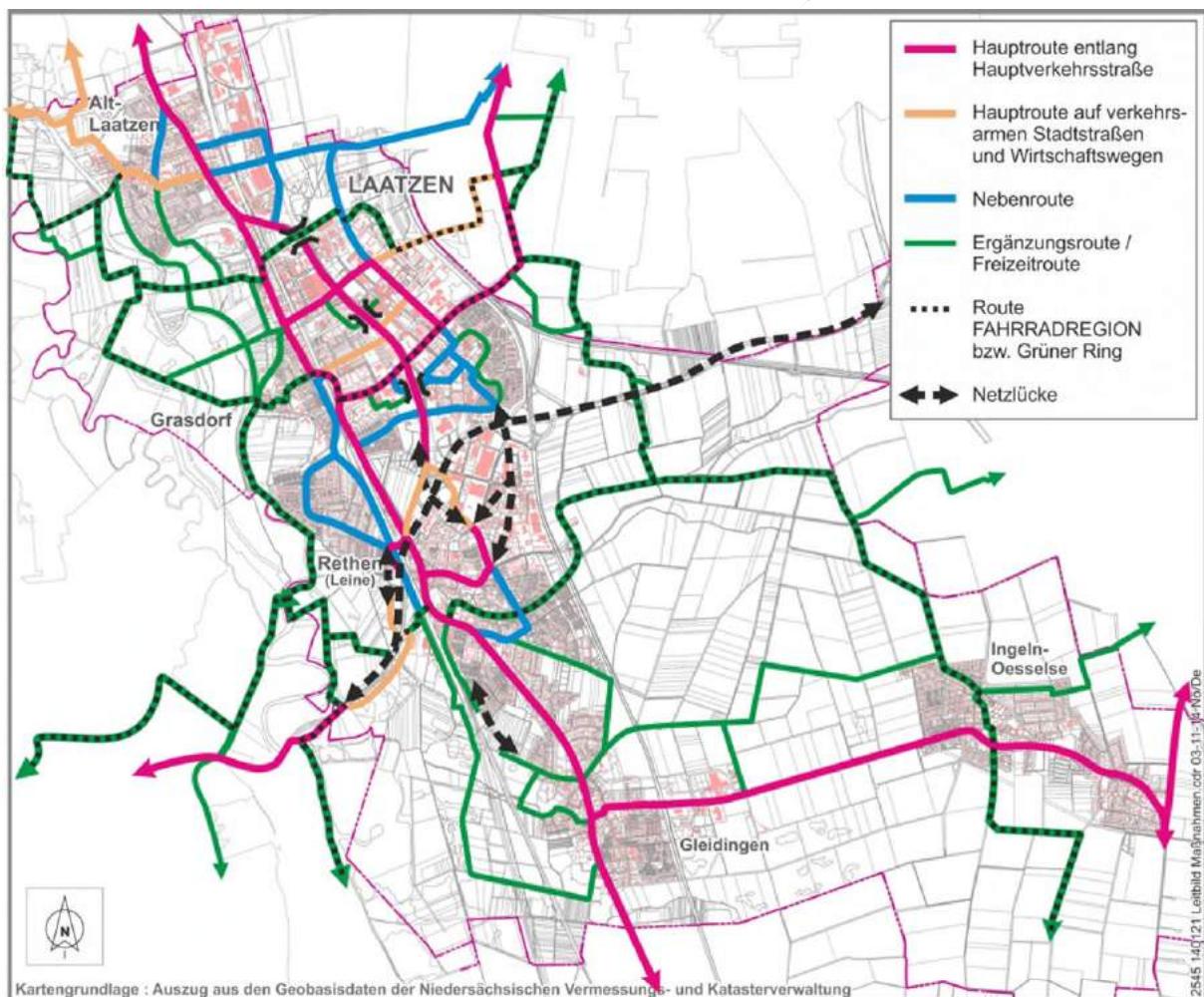


Abb. 6.3: Radverkehrsnetz - Entwurf
„Task-Force-Rad“!

Eine „Task-Force-Rad“ könnte eingesetzt werden, um akute Mängel schnell und unbürokratisch zu beseitigen. Die Mängelliste des ADFC kann als städtisches Portal der Mängelmeldung dienen.

Dazu wären für ein Sanierungsprogramm Mittel bereitzustellen, die unbürokratisch für Mangelbehebung genutzt werden können.

MAßNAHMENBEISPIELE RADVERKEHR

<p>Führung im Längsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahrstreifen • Schutzstreifen • Fahrradstraße 	<p>Ergänzende Radinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radabstellanlagen (zentral, dezentral, wohnstandortnah, überdacht) • Wegweisung • Infotafeln für das Routennetz 	<p>Schnittstellen mit ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradmitnahmemöglichkeiten (verbessern, zusätzliche Kapazitäten) • Bike+Ride • barrierefreier Ein-/ Ausstieg 
<p>Führung an Knotenpunkten und wichtigen Querungsstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> • direkte Führung • nicht abgesetzte Führung • Furtenmarkierung • bevorrechtigte Führung • Querungshilfen 	<p>Öffentlichkeitsarbeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leitbild Radverkehr • Schulen, Medien • Veranstaltungen • Kampagnen • individuelles Marketing • Flyer, Kartenmaterial 	

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Abb. 6.4: Maßnahmenbeispiele Radverkehr

6.5 Busse und Bahnen bürgerlich!

S-Bahn

Die Stadt Laatzen sollte sich für die Anlage eines neuen Haltepunktes für die S-Bahn „Stadtmitte Laatzen“ im Bereich Hildesheimer Straße zwischen Würzburger und Wülfeler Straße einsetzen. Sinnvollerweise sollte dieser Haltepunkt auch vom Regionalverkehr (Metronom, DB) angefahren werden, um eine Anbindung Laatzens nach Süden zu gewährleisten. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn, dem Busverkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr (Kommunalachse) sollte planerisch aufgearbeitet werden (z.B. Rahmenplanung).

Die Verknüpfung der Bahn mit dem Kfz- und dem Radverkehr ist zu optimieren, hierzu zählt insbesondere auch die Anlage von P+R- bzw. B+R-Anlagen nicht nur am anvisierten Bahnhof „Stadtmitte“ sondern auch für den S-Bahnhof „Rethen“.

Stadtbahn

In den Jahren 2017/2021 soll der Streckenausbau durch Verlängerung der Linie 2 (Rethen) über die vorhandenen Gleise der Linie 1 um zwei Haltestellen bis Rethen/Galgenbergweg erfolgen. Wünschenswert ist eine weitere Verlängerung bis Gleidingen. Eine weitere Taktverdichtung sollte angestrebt werden.

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 6 aus Richtung Messe-Ost nach Laatzen Mitte und bis zum anvisierten S-Bahn-Haltepunkt „Laaatzen-Stadtmitte“ ist zu prüfen. Alternativ ist ein Einschleifen auf die Strecke der Stadtbahnlinie 1 denkbar.

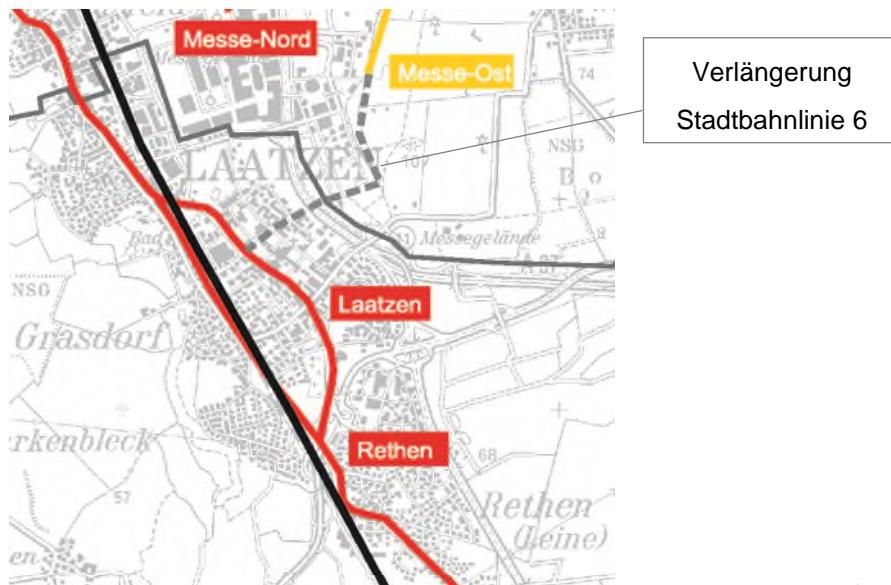


Abb. 6.5: Mögliche Stadtbahnverlängerung nach Laatzen (Auszug aus RROP 2005)¹⁶

Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen ist voranzutreiben, vgl. hierzu den Entwurf der Haltestelle Rethen-Pattenser Straße¹⁷ im Zuge der geplanten Streckenverlängerung.



Abb. 6.6: Planung barrierefreier Ausbau Stadtbahnhaltestelle Rethen-Nord¹⁸

¹⁶ Region Hannover, Ausschnitt RROP 2005, Hannover 2005

¹⁷ TransTec und infra, Hannover 2012

¹⁸ Ebenda (4)

Für Teilabschnitte, bspw. der Erich-Panitz-Straße, wird die Prüfung auf Einbau von Rasengleisen zur Minderung der Lärmemissionen vorgeschlagen. Der weitere Ausbau von Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen sollte forciert werden.

Busverkehr

Die Qualität des innerstädtischen Nahverkehrs soll durch ein optimiertes Bussystem und verbesserte Umsteigeverbindungen zu den S-Bahn-Strecken optimiert werden:

- Zur Verbesserung der Anbindung von Ingeln-Oesselse wird eine direkte Anbindung des Busverkehrs an die S-Bahn empfohlen. Problematisch sind jedoch Parallelverkehre, ggf. ist ein „Durchstecken“ von Bussen in Spitzenstunden möglich.
- Die Busverbindungen zwischen den wichtigen innerstädtischen Zielen, insbesondere in Richtung Stadtzentrum sind zu optimieren, insbesondere im Sinne einer direkteren Anbindung.

Zunächst sollte unabhängig von den Aussagen des Nahverkehrsplans der Region Hannover eine Positionierung der Stadt Laatzen Einrichtung eines Stadtbusbetriebs geprüft werden.

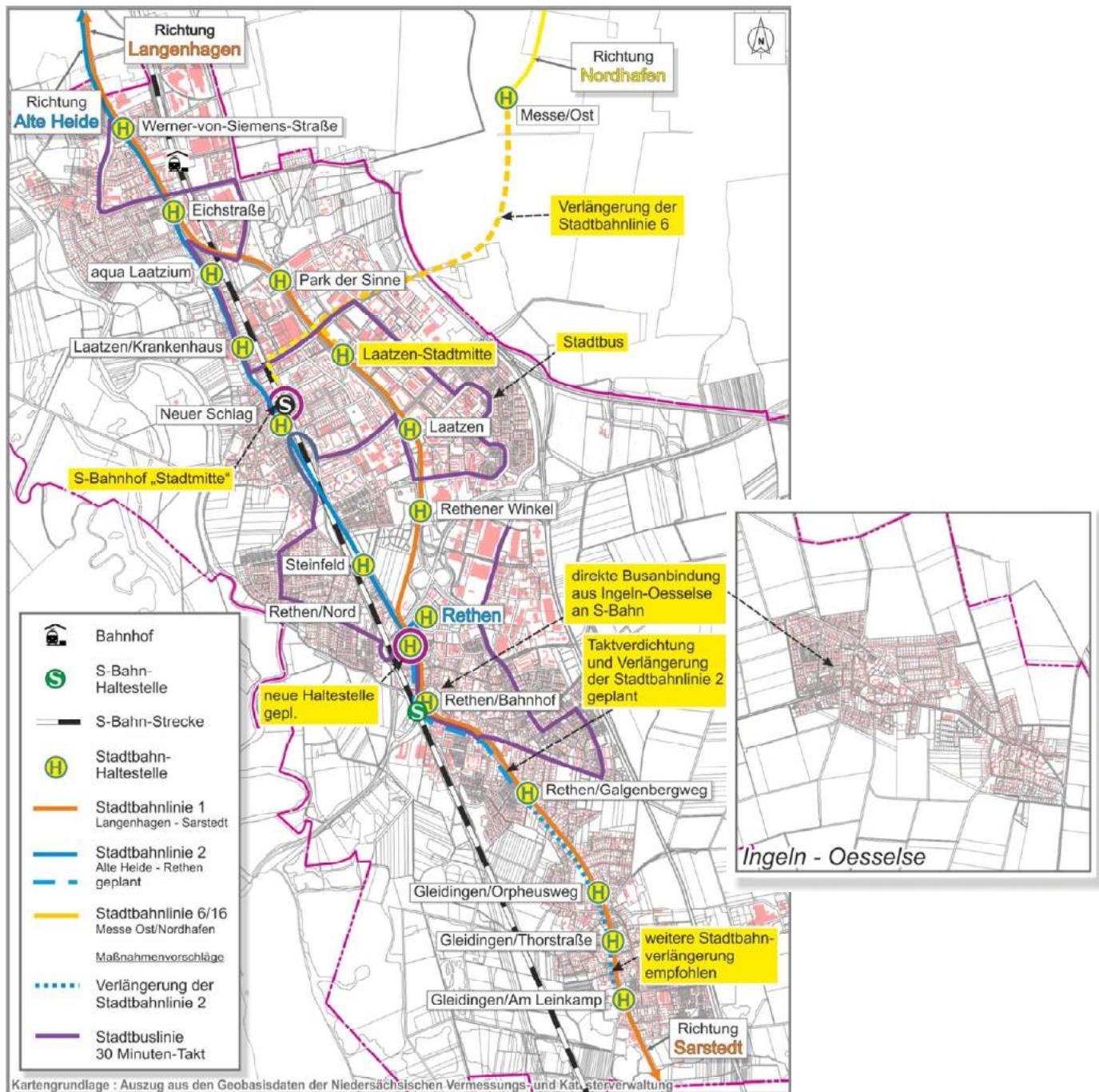


Abb. 6.7: Programmbausteine des Leitbild Busse und Bahnen (ÖPNV)

6.6 Verkehrssicherheit erhöhen!

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

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen,
- Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen, insbesondere durch Mittelinselfen und
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollten durch Öffentlichkeitsarbeit und verschiedene Kampagnen, speziell auch an Schulen, begleitet werden.

Die Ideen einer „Vision Zero“, einer Stadt Laatzen ohne Unfälle mit Todesfolge, 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.“¹⁹

Vorgeschlagen wird als Teil der „vision zero“, ein Geschwindigkeitskonzept für das Hauptverkehrsstraßennetz zu entwickeln, welches neben 50 km/h zulässiger Geschwindigkeit auch Tempo 30 bzw. 40 km/h auf Abschnitten zulässt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Umweltbelastungen zu minimieren. Die Rechtsauffassung der Landesbehörden sollte hierzu kritisch begleitet werden.

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

Die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht sich, wenn sie sich auch funktional bzw. straßenräumlich erschließen.

Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist durch Öffentlichkeitsarbeit und Überwachung zu begleiten, um eine gute Wirksamkeit zu gewährleisten. Insbesondere die häufig vertretene Ansicht „nachts kann mein Auto Tempo 30 nicht“ ist öffentlich zu diskutieren.

6.7 Straßennetz optimieren!

Das derzeitige Straßennetz ist ausreichend flexibel für die zukünftige Entwicklung. In einzelnen Bereichen kann die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz verbessert werden.

- Der Ortsteil Rethen ist derzeit nur über die Peiner Straße an die B 443 angebunden. Dies führt zu teilweise erheblichen Belastungen auf der Peiner Straße, die als innerörtliche Straße mit Sammelfunktion einzustufen ist und aufgrund der Wohnbebauung nutzungsempfindlich ist. Deshalb wird eine ergänzende Anbindung von der Hildesheimer Strasse unter Umgehung der Peiner Straße angeregt. Hierzu sind verschiedene Varianten denkbar und sollten geprüft werden. Im Zuge der Anlage der neuen Stadtbahnhaltestelle Hildesheimer Straße ist bspw. eine Querbspange Richtung Erich-Panitz-Straße möglich, ggf. mit Anbindung mittels eines Kreisverkehrs. Die Flächenverfügbarkeit ist zu prüfen und im Rahmen des FNP sicherzustellen.



Abb. 6.8 Varianten zur verbesserten Anbindung der Hildesheimer Straße in Rethen

- Zur verbesserten Erschließung von Laatzen-Mitte aus nordöstlicher Richtung über die Karlsruher Straße und zur Dämpfung der Verkehre in der Gutenbergstraße sollten Maßnahmen entwickelt werden.
- Verschiedene Knotenpunkte sind in Bezug auf einen Umbau zu Kreisverkehrsplätzen zu überprüfen.

6.8 Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern!

Straßen sind Teil des innerstädtischen Lebensraumes. Stadtverträglicher Straßenumbau – wie am Beispiel der Marktstraße zu sehen – trägt entscheidend zu einer positiven Lebensqualität bei. Folgende Straßen sollten mittel- bis langfristig vorrangig stadtverträglicher werden:

- Wülfroder Straße:
Die Wülfroder Straße als Teil eines zusammenhängenden Wohngebietes ist eine Hauptverkehrsstraße mit Sammelfunktion (Kategorie HS IV gem. RASt 06). Sie sollte bedarfsgerecht auf Zweistufigkeit zurückgebaut werden. Die gewonnenen Flächen sollten dem Radverkehr und die Gehwege den Fußgängern zur Verfügung gestellt werden. Die Straße übernimmt auch Funktion als Verbindung zwischen Laatzen-Zentrum, den westlichen und südlichen Wohngebieten von Laatzen-Mitte und als Verbindung zwischen den beiden Schulzentren Erich-Kästner-Gymnasium und Albert-Einstein-Schule.
- Marktstraße:
Der vorhandene Umbau in der südlichen Marktstraße sollte weitergeführt werden. Am Knoten Gutenbergstraße ist ein Kreisverkehr empfehlenswert.
- Erich-Panitz-Straße:
Die Erich-Panitz-Straße ist in Höhe Stadtbahnhaltestelle Laatzen-Zentrum die zentrale Hauptverkehrsstraße in der Stadtmitte Laatzens. Der genannte Bereich stellt zudem ein wichtiges „Gelenk“ zwischen den Nord-Süd- (Rad-/Fuß-/Kfz-/Stadtbahn-Verkehr) und Ost-West-Achsen (Rad-/Fußverkehr) der Stadt dar (vgl. auch „Kommunalachsen“).

Eine repräsentative Gestaltung mit breiten Radverkehrsanlagen, Begrünung bei reduzierten Fahrgeschwindigkeiten sollte in diesem Bereich angestrebt werden. Beispiele aus verschiedenen Städten zeigen: „hohe“ Verkehrsmengen (ca. 15.000 Kfz/24 h) und verkehrsberuhigte Bereiche schließen sich nicht aus (vgl. auch Duisburg / Platz vor der Oper). Es wird vorgeschlagen verschiedene Varianten zu untersuchen und in Bezug auf Kriterien wie Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Repräsentativität, Beeinflussung der Stadtbahn etc. zu bewerten.



Abb. 6.9: Beispiel für eine mögliche Umgestaltung der Erich-Panitz-Straße im wichtigen Bereich des „Gelenks“

– Peiner Straße:

Für die Peiner Straße sollte ein integrativer Umbau erfolgen, der die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen berücksichtigt, den Kfz-Verkehr dämpft und die Radverkehrssituation verbessert.

6.9 Orientierung im Verkehr verbessern!

Eine schlüssige Wegweisung ist Teil der Wirtschaftsförderung und des Stadtmarketings. Ein Wegweisungskonzept soll zunächst die „gelbe“ und „weiße“ Wegweisung verbessern, um die Orientierung vor Ort zu verbessern. Stadtzentrum und Ortsteile sollten vom Fernstraßennetz aus geführt werden. Eine daran angepasste Gewerbegebietswegweisung, die Aufnahme wichtiger örtlicher Ziele sowie ergänzende Wegweisungssysteme (sog. „Subsysteme“) wie Hotelrouten etc. ergeben ein Gesamtpaket zur innerörtlichen Orientierung.

Zur Verbesserung der Parksituation im Bereich Laatzen-Zentrum ist die Aufstellung eines Parkraumkonzeptes zu prüfen.

Die Radverkehrswegweisung ist zu verbessern, insbesondere für den Alltagsverkehr.

6.10 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!

Auch wenn unklar ist, wie sich neue Formen der Mobilität durchsetzen, sollte die Stadt Laatzen nicht zuletzt aus Gründen des Marketings und der Imageförderung zukunftsweisende Trends im Verkehr und Städtebau unterstützen und mit großer Flexibilität auf mögliche Anforderungen reagieren.

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 eine weiter verbesserter Informationsfluss (Fahrgast-Displays mit Echtzeitanzeige, Apps etc.)

Weitere Schwerpunkte bilden die Förderung von Car-Sharing-Angeboten, u.a. durch freie (wohnungsnahe) Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Mikromobilität fördern!

Mikromobilität mit kleineren Modellen als den Standardfahrzeugen sollte ge-



zielt gefördert werden und ggf. durch eigenständige Abstellbereiche und ggf. sogar eigenständige Routen unterstützt werden. Der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr ließe sich optimieren und ggf. Straßen-/Wegenetze mit geringeren Fahrbahnquerschnitten ermöglichen. Denkbar wäre, die Brücken zum Gewerbegebiet EXPO-Ost für mikromobile Fahrzeuge freizugeben. Dabei sind sowohl Fahrzeuge mit Elektroantrieb als auch Ausführungen der „Human Power Vehicles“ (HPV) zu bedenken.

Das Angebot öffentlicher Fahrräder u.a. sollte gefördert und initiiert werden. Ein Fahrradleihsystem „Rent a Bike“ soll ermöglicht werden, die Stadt soll jedoch nicht selbst als Anbieter auftreten. Möglicherweise können auch Sozialprojekte dabei mithelfen, Fund-Fahrräder instandzusetzen und an Familien, die keine Fahrräder besitzen, zu vergeben mit dem Ziel, die Radverkehrs Nutzung insbesondere innerstädtisch zu intensivieren.

Lastenfahrräder können bereits heute auf vielen Teilstrecken für den Gütertransport wichtige Aufgaben übernehmen und werden im Stadtbild großer Städten zunehmend „normal“. Laatzen könnte den Einsatz dieser Fahrräder für bestimmte Nutzungen fördern.

Elektro-Mobilität unterstützen!

Zur Unterstützung der Elektro-Mobilität zählen u.a. der weitere Ankauf von Elektro-Autos und E-Bikes im städtischen Fuhrpark und die weitere Anlage von E-Ladestationen im öffentlichen Raum.



Elektrofahrräder haben sich bereits durchgesetzt. Ladestationen dazu sollten angeboten werden. Ergänzende Ladestationen für Elektro-Kfz sind ebenfalls sinnvoll, auch wenn die Zukunft der Elektromobilität keineswegs gesichert ist.



Ein Elektro-Stadtbus kann auch in Laatzen die Ost-West-Beziehungen zwischen Wohngebieten und Stadtmitte sichern. Möglicherweise ergeben sich hier Chancen für ein modellhaftes Untersuchungsprojekt in Zusammenarbeit mit Nahverkehrsträgern.

6.11 Öffentlichkeit herstellen!

Die Möglichkeiten der Bürgerinformation und -mitwirkung sind vielfältig.

Grundsätzlich sind

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

Vorgeschlagen werden:

- regelmäßig erscheinende Faltblätter, die über bedeutsame Änderungen in Laatzen informieren, wie z.B. Benutzungspflicht von Radwegen, Schutzstreifen , Minikreisverkehre etc.,
- Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z.B. Radverkehr in Kreisverkehren, lärminderndes Fahren, Verkehrssicherheit erhöhen etc.,
- Aktionstage wie z.B. zu autofreier Tag, Klimaschutz, Lärmschutz,
- Plakataktionen „Laatzener fahren Rad“ und „Barrierefreiheit – aber wie?“ sowie
- 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. Hier ist die Durchführung von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ oder Verkehrssicherheitstraining sinnvoll.



Foto 6.3: *Bsp. Verkehrssicherheitstraining an Schulen als Teil der Öffentlichkeitsarbeit*

6.12 Schlüsselmaßnahmen

Eine Übersicht der vorrangigen Schlüsselmaßnahmen aus den verschiedenen Handlungsfeldern ist der nachfolgenden Abbildung 6.10 zu entnehmen.

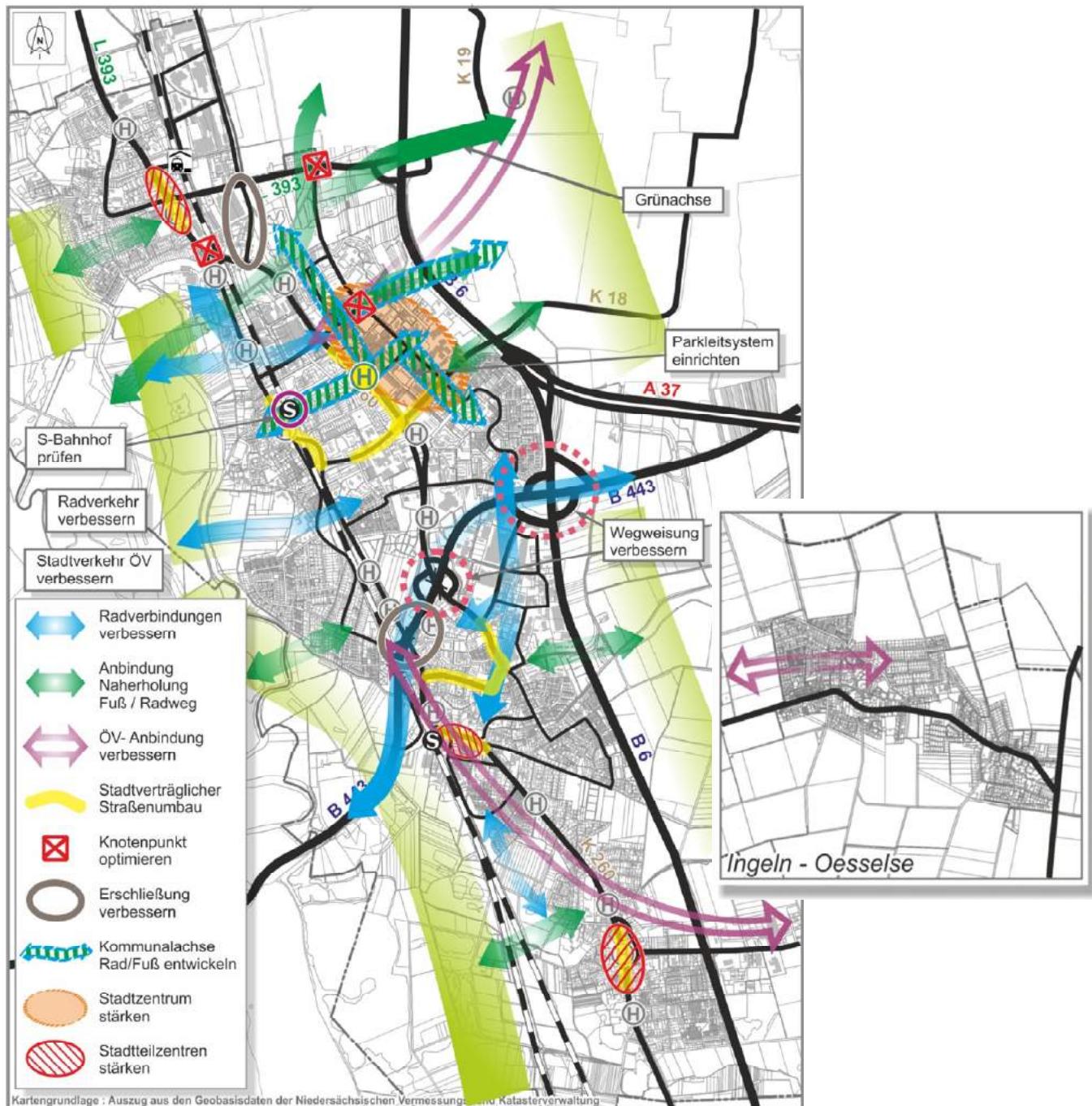


Abb. 6.10: Leitbild Verkehr für die Stadt Laatzen

7. Stadt- und Ortsteilkonzepte entwickeln

Um die Einheit der Vielfalt der einzelnen Ortsteile Laatzens deutlich zu machen, empfiehlt es sich, teilweise quartiers- bzw. ortsteilbezogen die verkehrlichen Maßnahmen zu diskutieren und weiter zu entwickeln.

Die **Identität der Ortsteile**, als Teil der Gesamtstadt u.a. durch Wegenetze, ÖPNV und optimierte Wegweisung verklammert - soll weiter gestärkt werden. Die Ortsteilkonzepte sollten zusätzlich zu den verkehrlichen Maßnahmen weitere städtebauliche Maßnahmen zum Erhalt einer „Stadt der kurzen Wege“ enthalten.

Die verkehrliche Entwicklung der Stadt Laatzen ist sehr von der Abstimmung verkehrlicher Ziele in den einzelnen Stadträumen abhängig. Angeregt wird ein Beteiligungsprozess innerhalb der Orts- bzw. Stadtteile, in dem unter dem Oberbegriff „Leitbild Verkehr – Zukunftsfähige Mobilität für Laatzen“ die verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen für die nächsten Jahre strukturiert werden.

Beispielhaft können dafür die im Rahmen der Stadtsanierung entwickelten Abstimmungsmechanismen und Beteiligungsformen für die Stadtmitte sein, die jedoch in Bezug auf die verkehrlichen Belange noch zu pointieren sind. Die Stadt- und Ortsteilkonzepte sollten sich in Beteiligungsforen intensiv mit den vom Leitbild genannten Rahmenbedingungen auseinandersetzen und die Umsetzung vor Ort prüfen. Ergänzende Impulse durch die genaue Ortskenntnis der Teilnehmer sollen die Bearbeitung präzisieren.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Handlungsschwerpunkte für die innerörtlichen bzw. die Stadtbereichskonzepte auf, die schwerpunktmäßig zu bearbeiten sind.

Handlungsfelder	Alt-Laatzen	Laaatzen - Mitte	Grasdorf	Rethen	Gleidlingen	Ingeln-Oeselse
Stadt der kurzen Wege fördern!	+	+	+	+	+	+
Fußverkehr fördern!	0	+	0	0	+	0
Barrierefreiheit verbessern und Gender-Aspekte umsetzen!	0	+	0	0	0	0
Radverkehr fördern!	+	+	+	+	+	+
Busse und Bahnen bürgernah!	0	+	0	+	0	+
Verkehrssicherheit erhöhen!	+	+	0	0	0	0
Straßennetz optimieren!	+	+	0	+	+	0
Stadtverträglichen Straßenumbau fördern!	0	+	0	+	0	0
Orientierung Im Verkehr verbessern!	0	+	0	0	0	0
Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!	+	+	+	+	+	+
Öffentlichkeit herstellen	+	+	+	+	+	+

+ unbedingt empfohlen, dringender Handlungsbedarf

0 empfohlen

Tab. 7.1: Handlungsschwerpunkte für Teilhabe in Stadt- und Ortsteilen

8. Fazit / Weiteres Vorgehen

Das vorliegende „Leitbild Verkehr“ soll die strategische Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung der nächsten 15 Jahre in der Stadt Laatzen festlegen und als Basis für die Erarbeitung der erforderlichen konkreten Programmabusteine dienen. Mit den bislang erarbeiteten 11 Handlungsfeldern und ersten Maßnahmenansätzen können erste Schritte in die Richtung einer „zukunftsähigen Mobilität für Laatzen“ unternommen werden.

Weiteres Vorgehen

- Das Leitbild Verkehr sollte in den politischen Gremien diskutiert und als Rahmen für die weitere Arbeit beschlossen werden.
- Aufbauend auf dem Leitbild sind für die verschiedenen Verkehrsarten Programmbausteine mit Maßnahmekonzepten und Kostenschätzung aufzustellen.
- Vorrangig sollte der Baustein Radverkehr mit dem Leitbild Radverkehr zur Umsetzung vorgesehen werden.
- Ebenfalls vorrangig sind Verbesserungen für den Fußgängerverkehr und der Barrierefreiheit durchzuführen.
- Für die konkreten Handlungsprogramme sind vorhandene Förderprogramme vom Bund bzw. Land zu E-Mobilität, Radverkehrsförderung etc. zu prüfen und nutzbar zu machen.
- Die Ergebnisse des Leitbildes Verkehr fließen in den in Aufstellung befindlichen FNP ein.

Hannover, den 29. April 2015



Dipl.-Ing. Heinz Mazur

- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen

Teil 2: Handlungsprogramm Radverkehr förderen!



**Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Laatzen
Teil 2: Handlungsprogramm
Radverkehr fördern!**

Endfassung 08/ 2019

AUFTAGGEBER: **STADT LAATZEN, MARKTPLATZ 13, 30880 LAATZEN**

AUFTAGNEHMER: **PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

BEARBEITUNG: **DIPL.-ING. H. MAZUR
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN**
GRAFIK: **DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN**

HANNOVER, 23.08.2019

INHALTSVERZEICHNIS: Seite

1.	Ausgangslage	1
2.	„Leitbild VEP Laatzen“ und Handlungsfelder.....	2
3.	Ziel des Handlungsprogramms Radverkehr	6
4.	Radverkehrsnetzkonzeption.....	7
4.1	Anforderungen	7
4.2	Radverkehrsnetz Laatzen	9
5.	Rahmenbedingungen Radverkehr.....	13
5.1	Politische Rahmenbedingungen.....	13
5.2	Stand der Regelwerke.....	13
5.3	Technische Führungsformen im Längsverkehr.....	14
5.4	Technische Führungsformen an Knotenpunkten.....	20
6.	Bewertung der Bestandssituation.....	24
7.	Handlungsempfehlungen für Laatzen.....	27
7.1	Allgemeine Hinweise.....	27
7.2	Qualitätssteigerung im Längsverkehr	27
7.3	Qualitätssteigerung an Knotenpunkten	30
7.4	Maßnahmenvorschläge Radverkehrsführung im Längsverkehr.....	31
7.5	Maßnahmenvorschläge Radverkehrsführung an Knotenpunkten	43
7.6	Besondere Fördermaßnahmen	50
8.	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	55
9.	Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“	57

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Derzeitiger Modal split (Abschätzung).....	2
Abb. 2.2:	Radverkehrsnetz und Entfernungen.....	3
Abb. 4.1	Quellen und Ziele.....	7
Abb. 4.2:	Radverkehrsnetz.....	9
Abb. 5.1:	Anforderungen an die Führung des Radverkehrs.....	16
Abb. 5.2:	Schutzstreifen für Radverkehr, Beispiel aus Burgdorf	19
Abb. 5.3:	Eindeutige, separate Radsignalisierung vor dem Knotenpunkt, Beispiel aus Hannover	21
Abb. 5.4:	Furtmarkierung, Beispiel	22
Abb. 5.5:	Vorgezogene Aufstellfläche, Beispiel aus Hannover	23
Abb. 5.6:	Aufstellflächen für linksabbiegenden Radverkehr (Linksabbiegetaschen), Beispiel..	23
Abb. 6.1:	Mängel und Konflikte im geplanten Radroutennetz	25
Abb. 6.2:	Knotenpunkt Laatzen Hildesheimer Straße / Alte Rathausstraße ohne separate Radsignalgeber.....	26
Abb. 7.1:	Vorschläge zur Radverkehrsführung und vorrangige Maßnahmen im Radnetz der Stadt Laatzen.....	32
Abb. 7.2:	Maßnahmenvorschlag „Strecke 1“: Hildesheimer Straße – Konzeptidee.....	35
Abb. 7.3:	Maßnahmenvorschlag „Strecke 1“: Querschnitt Hildesheimer Straße (nördl. Abschnitt/Westseite) – Bestand / Konzeptidee.....	36
Abb. 7.4:	Maßnahmenvorschlag Strecke 3: Hildesheimer Straße (Abschnitt zwischen Neuer Schlag und Ahornstr.) – Anlage Schutzstreifen	37
Abb. 7.5:	Maßnahmenvorschlag „Strecke 4“: Hildesheimer Straße (zwischen Ahornstraße und Pattenser Straße).....	38
Abb. 7.6:	Maßnahmenvorschlag „Strecke 6“: Hildesheimer Straße (zwischen Pattenser Straße und Gleidingen).....	39
Abb. 7.7:	Maßnahmenvorschlag „Strecke 7“: Ortsdurchfahrt Gleidingen – Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit.....	40
Abb. 7.8:	Maßnahmenvorschlag: „ Strecke 10“: Wülfroder Straße (zwischen Erich-Panitz-Straße und Marktstraße) – Anlage Radfahrstreifen	41
Abb. 7.9:	Maßnahmenvorschlag „Strecke 14“: Gleidinger Straße (Ingeln-Oesselse) - Anlage Schutzstreifen	41
Abb. 7.10:	Maßnahmenvorschlag „Strecke 15“: Gutenbergstraße - Anlage Schutzstreifen ...	42
Abb. 7.11:	Maßnahmenvorschlag „Knoten 6“: Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Würzburger Straße – Furtenmarkierungen, Aufstellflächen	49
Abb. 7.12:	Maßnahmenvorschlag „Knoten 9“: Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Robert-Koch-Straße – Furtenmarkierungen, Radsignalisierung	50
Abb. 7.13:	Maßnahmenvorschlag: Fahrradstraßen im Radnetz der Stadt Laatzen (zur Prüfung	53

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 7.1:	Radverkehrsführung im Zuge der innerörtlichen Hauptrad routen Stadt Laatzen (Vorschlag)	29
Tab. 7.2:	Maßnahmenvorschläge Radverkehrsführung im Längsverkehr.....	34
Tab. 7.3:	Maßnahmenvorschläge Radverkehrsführung an Knotenpunkten.....	48
Tab. 9.1:	Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“	58

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
AS	Anschlussstelle
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierte Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
RROP	Regionaler Raumordnungsplan des Landes Niedersachsen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
RVA	Radverkehrsanlage
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Ausgangslage

Mit der Beschlussfassung des Leitbildes zum Verkehrsentwicklungsplan hat die Stadt Laatzen den Grundstein für die Durcharbeitung der einzelnen Verkehrsarten und deren Stellung im gesamtstädtischen Verkehr gelegt. Nunmehr soll es darauf ankommen, den einzelnen Verkehrsarten den ihnen notwendigen Raum zu geben und die technische Infrastruktur entsprechend anzupassen und zu verbessern.

Die Handlungsprogramme des VEP Stadt Laatzen zu Barrierefreiheit, Radverkehr, ÖPNV und dem Kfz-Verkehr wurden in den Ortsteilen in vier Workshops präsentiert und diskutiert:

- Ingeln-Oesselse am 15.04.2018,
- Gleidingen am 28.04.2018,
- Rethen am 06.05.2018 und
- Laatzen am 30.05.2018.

Der vorliegende Band fasst die wesentlichen Aussagen zum Handlungsprogramm: „Radverkehr fördern“ sowie die daraus folgenden Maßnahmenbündel für den Abstimmungsprozess zusammen.

2. Zielaussagen „Leitbild VEP Laatzen“ und Handlungsfelder

Im Rahmen des Leitbildes VEP Laatzen wurde beschlossen, den Anteil des Umweltverbundes am gesamten Verkehrsaufkommen auf über 50 % zu steigern und im Rahmen von lebenswerten Straßenräumen die Bedingungen für innovativen Verkehr sowie für den Radverkehr deutlich zu verbessern.

Die derzeitige Verkehrsmittelwahl¹: ist nachfolgender Abbildung zu entnehmen:

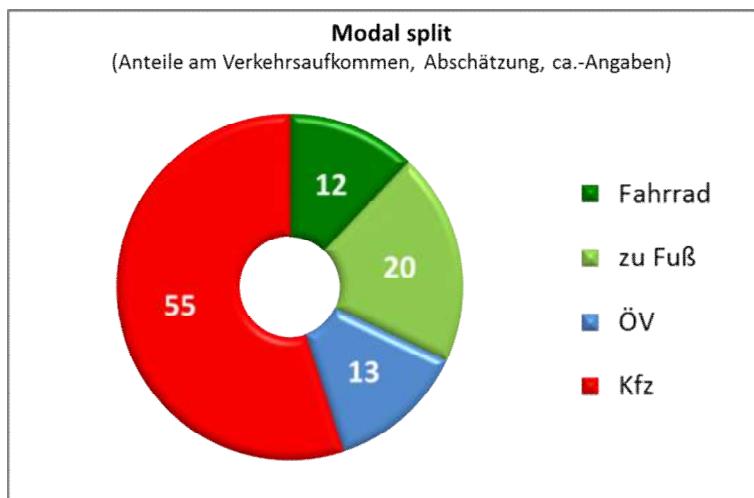


Abb. 2.1: Derzeitiger Modal split (Abschätzung)

Die großen Potenziale der Radverkehrsförderung werden wie folgt begründet²:

- ⇒ „Die topographischen Bedingungen des Radverkehrs in Laatzen sind günstig, das Gelände weitgehend flach, die Stadtstruktur kompakt (mit Ausnahmen des Stadtteils Ingeln-Oesselse), das Zentrum ist von nahezu jedem Punkt in weniger als 20 Minuten Fahrtzeit zu erreichen (vgl. Abb. 2.2).“
- ⇒ „Dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Rad gehört die Zukunft auf kurzen innerstädtischen Wegen.“
- ⇒ „Die Nutzung von Elektrofahrrädern erhöht besonders die Mobilität der älter werdenden Teile der Bevölkerung.“

¹ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, VEP Stadt Laatzen, Teil 1: Leitbild Verkehr „Zukunftsähnliche Mobilität Laatzen“, Hannover 2015

² ebenda

- ⇒ Vorrangig sollte die Radverkehrsinfrastruktur der wichtigen innerstädtischen und das Umland anbindenden Routen in Laatzen entwickelt und ausgebaut werden („Anschluss nicht verpassen!“).
- ⇒ Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem „Wohlfühlen auf dem Rad“ führen.
- ⇒ Im „Leitbild Radverkehr“ sollten das Radverkehrsnetz, Infrastrukturverbesserungen und öffentliche Fördermaßnahmen entwickelt und strukturiert werden“.

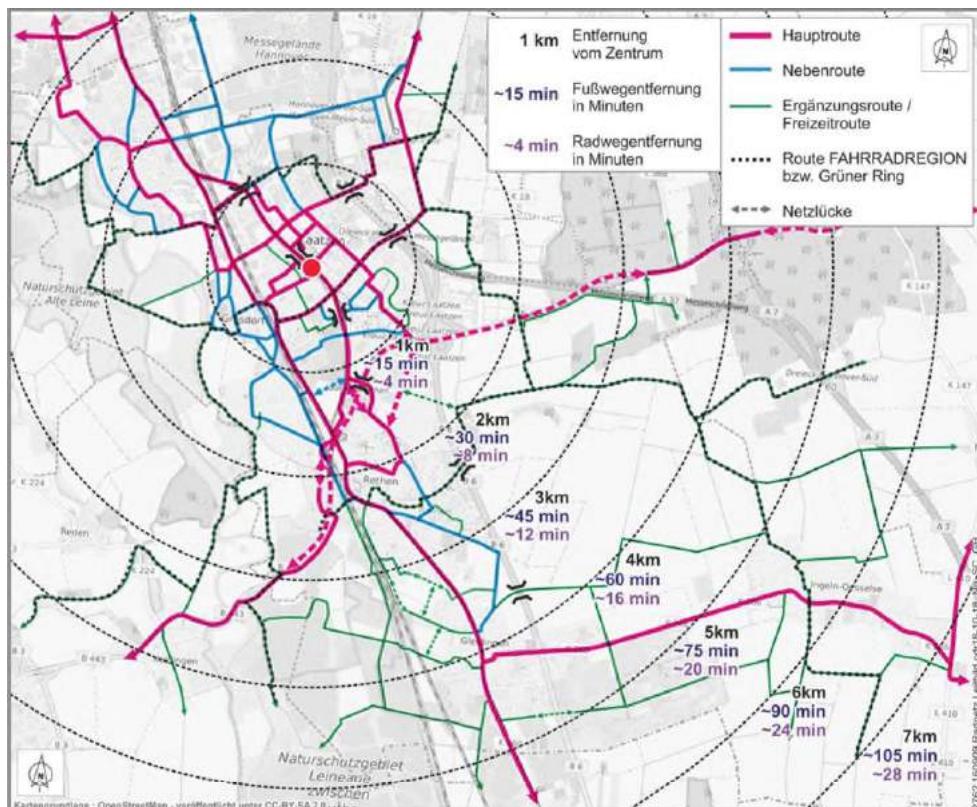


Abb. 2.2: Radverkehrsnetz und Entfernungen

Dabei gibt es eine Zielgleichheit in Bezug auf die weiteren Handlungsfelder „Verkehrssicherheit erhöhen“ und „stadtverträglichen Straßenumbau fördern“, in denen genannt wird³:

- ⇒ „Die Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen muss erhöht werden.“

³ ebenda

- ⇒ Ein Verkehrssicherheitsprogramm ist notwendig, um stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erzielen.
- ⇒ Ein Programm zum stadtverträglichen Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen zur Anpassung an die zur verkehrssicheren Abwicklung notwendigen Straßenbereiche ist aufzustellen.
- ⇒ Knotenpunktformen, Fahrstreifenanzahl und Aufteilung der wichtigen Hauptverkehrsstraßen sollten geprüft und – wo nötig – Maßnahmenkonzepte zu deren Verbesserung aufgezeigt werden.
- ⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.
- ⇒ Die Nutzung neuer, innovativer Verkehrsmittel ist zu ermöglichen und zu stärken (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität etc.).
- ⇒ Die multimodale Mobilität ist zu fördern. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist zu optimieren“.

In dem Kapitel “Radverkehr fördern!”⁴ des „Leitbild VEP“ werden die Maßnahmenansätze wie folgt formuliert.

„Radverkehr in Laatzen gehört zum Fahrverkehr!“

Alle fahrenden Verkehrsarten werden auf städtischen Straßen fahrbahnintegriert geführt.

Hochbord-Radverkehrsanlagen gibt es nur auf:

- Straßen mit mehr als 15.000 Kfz/24 h und
- nur, wenn sie durchgehend > 2,50 m breit sind.

Radfahren in Laatzen soll für alle Verkehrsteilnehmer sicher und möglich sein.

Entwicklung eines Hauptroutennetzes.

Das Hauptroutennetz wird vorrangig ausgebaut. Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit sind zu gewährleisten.

Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit kann Radverkehr in Ausnahmefällen Gehwege nutzen – Ausweisung: „Gehweg, Radfahrer frei“.

⁴ ebenda

Förderung des Radverkehrs durch Hilfestellungen zur fahrbahnintegrierten Führung des Radverkehrs wie

- radverkehrsgerechte Knotenführungen,
- vorgezogene Aufstellflächen,
- eigene Signalgeber,
- Schutzstreifen,
- Einfädellungsstreifen,
- Fahrradstraßen, etc.

Einführung einer durchgehenden Wegweisung und bedarfsgerechte Erweiterung der Abstellanlagen.

Erstellung eines Maßnahmenkatasters sowie einer Prioritätenliste für die Umsetzung.

Radverkehr wird ergänzend durch Aktionen und Werbung gefördert, wie bspw.

- Radverkehrssicherheitstage
- Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ u.a.

3. Ziel des Handlungsprogramms Radverkehr

Das Ziel des Handlungsprogramms Radverkehr ist, aus den oben genannten Zielsetzungen und Handlungsfeldern ein Maßnahmenkonzept zu entwickeln, um die Radverkehrsführung in Laatzen verbindlich festzulegen sowie Maßnahmen und deren Prioritäten für den weiteren Ausbau bzw. die Sanierung des Netzes zu benennen. Darüber hinaus sollen auch flankierende Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrsanteils in das Handlungsprogramm aufgenommen werden.

Mit dem Handlungsprogramm soll die Stadtverwaltung in die Lage versetzt werden, die aktuellen Haushaltsplanungen darauf auszurichten.

Wesentliche Arbeitsschritte hierzu sind:

- Die Weiterentwicklung und Abstimmung des vorliegenden Radverkehrsnets einschließlich der Hierarchisierung von Streckenabschnitten (Kap. 4).
- Festlegen von Leitlinien und Standards zur Radverkehrsführung und des Ausbaustandards von Radverkehrsanlagen (Kap. 5).
- Aufzeigen von Handlungsschwerpunkten und Maßnahmen (Kap. 7 und 8).

4. Radverkehrsnetzkonzeption

4.1 Anforderungen

Das Radverkehrsnetz der Stadt Laatzen soll im Alltags- wie im Freizeitverkehr die wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs verbinden (vgl. Abb.

4.1). Es soll

- die innerörtlichen Ziele innerhalb der Ortschaften,
- die Ortschaften untereinander sowie
- die Ortschaften mit der Stadtmitte und den weiterführenden Schulen und den Arbeitsstätten

verbinden.

Darüber hinaus ist die Anbindung an die Nachbarkommunen und die Landeshauptstadt Hannover sicherzustellen.

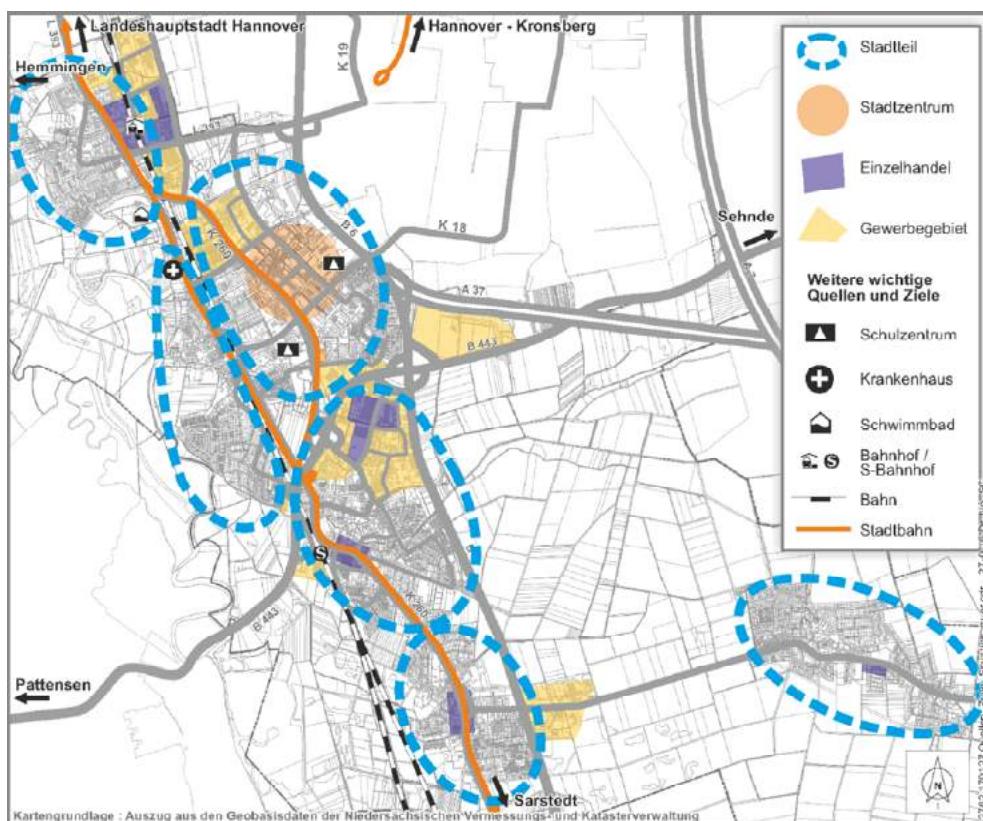


Abb. 4.1 Quellen und Ziele

Bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes sind darüber hinaus folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

Netzdichte

Das Netz muss alle Stadtbereiche erschließen, zusammenhängend sein und den (potenziellen) Benutzer/innen bekannt sein. Sämtliche Quellen und Ziele müssen durch das Netz miteinander verbunden und damit erreichbar sein. Daraus ergibt sich eine Netzdichte von etwa 300 – 500 m.

Direktheit

Alltagsrouten, aber auch die Radwanderrouten sollten möglichst direkt – d.h. mit nur geringen Umwegen und Zeitverlusten – befahrbar sein. Mögliche Zeitverluste auf „Umfahrungen“ lassen sich nur bei einer hohen durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit und einer geringen Zahl von Fahrtunterbrechungen bspw. an Lichtsignalanlagen kompensieren.

Sicherheit

Die Anforderungen an die Sicherheit des Radverkehrsnetzes beinhalten verschiedene Aspekte:

- die objektive und subjektive Verkehrssicherheit,
- die soziale Sicherheit.

Die Gefahr von Unfällen bzw. Bedrohung, Übergriffen oder Überfällen sollte objektiv gering sein und von den Benutzer/innen subjektiv auch so empfunden werden.

Komfort

Von vorrangiger Bedeutung sind ausreichende Fahrbahnbreiten, ein ebener Fahrbahnbeflag, Vermeidung von Steigungen, geradlinige Führung und u.U. Beschattung und Windschutz. Entscheidend für die Attraktivität eines Radverkehrsnetzes ist ein möglichst konfliktfreies, verkehrssicheres Fahren auf möglichst lärm- und schadstoffarmen Wegen.

4.2 Radverkehrsnetz Laatzen

Das in der Abbildung 4.2 dargestellte Radverkehrsnetz beschreibt den bisherigen Diskussionsstand und bietet die erforderliche Direktheit und eine gute Netzdichte. Der Ausbau von Radrouten mit den Zielen Sicherheit, Komfort und Attraktivität soll vorwiegend in diesem Netz erfolgen.

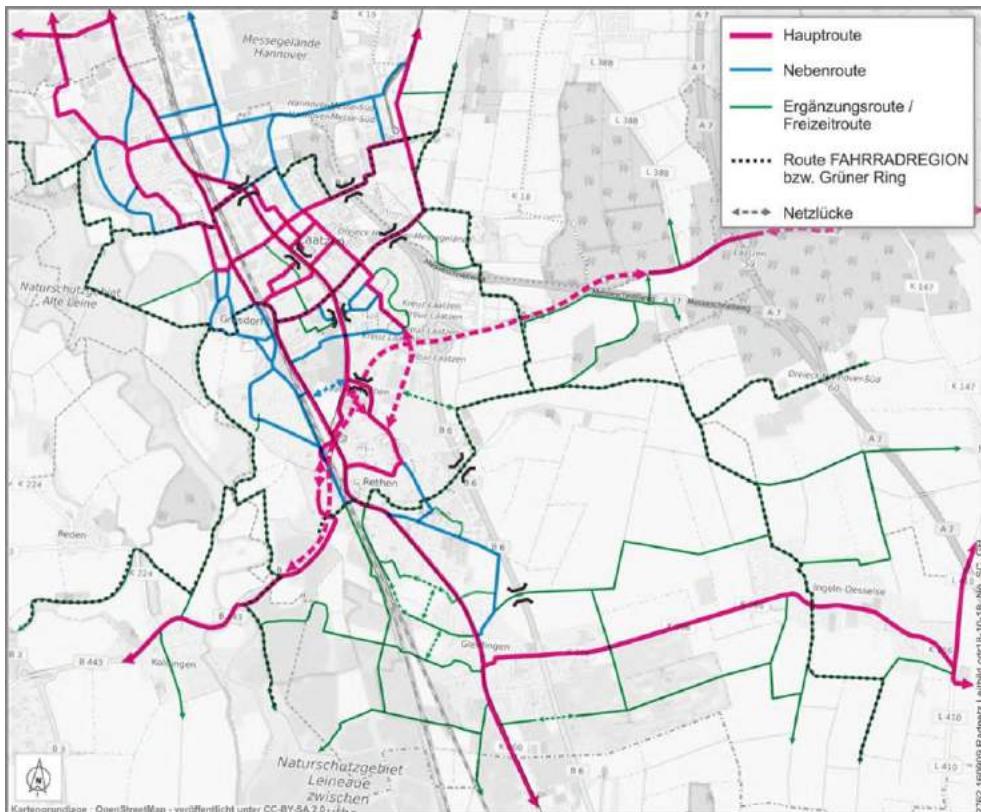


Abb. 4.2: Radverkehrsnetz

Bzgl. der Hierarchisierung der Netzes wird unterschieden in:

Hauptrouten (stadtteilverbbindende Routen und Routen mit überörtlicher Funktion)

Hauptrouten sind hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs, die die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs abdecken.

Hauptrouten können sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen als auch im Zuge verkehrsärmer/-beruhigter Straße sowie strassenunabhängiger Verbindungen verlaufen.

Nebenrouten

Nebenrouten bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouten mit Schwerpunkt auf Komfort sowie nachgeordnet wichtige Routen bspw. zwischen den Stadtteilen.

Ergänzungsrouten / Freizeitrouten (kleinräumige, stadtteilbezogene Routen und Radwanderwege)

Ergänzungsrouten umfassen wichtige kleinräumige, stadtteilbezogene Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptroutennetz. Die Freizeitrouten beziehen sich insbesondere auf das touristisch relevante Radwanderwegenetz.

Radschulwege

Die vom ADFC in Zusammenarbeit mit dem Schulamt begonnene Aktion zur Umsetzung von Radschulwegen sollte ebenfalls bei der weiteren Diskussion des Radnetzes berücksichtigt werden und die Radschulwege in das Routennetz aufgenommen werden. Dabei sollte deutlich werden, dass wesentliche Bestandteile des dargestellten Routennetzes auch Teile der Radschulwege sind, die um die besonderen Schnittstellen im Bereich der Schulen bzw. zu wichtigen Schülerzielen und den Wohnquartieren präzisiert werden.

Der Abbildung 4.2 ist der Verlauf der vorgeschlagenen Routen zu entnehmen. Hierin sind u.a. auch Alternativen für die Führung des Radverkehrs enthalten. Zwischen vielen Stadtteilen bestehen einerseits Radverkehrsverbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen und ergänzend Radverkehrsverbindungen auf überwiegend gut ausgebauten straßenunabhängigen Wegen (bspw. Wirtschaftswegen etc.) bzw. verkehrsarmen bzw. verkehrsberuhigten Straßen. Zwischen einigen Stadtteilen fehlen jedoch durchgehende gut ausgebauten straßenbegleitende Radverkehrsanlagen.

Das Radverkehrsnetz enthält folgende Hauptrouten:

- Hauptrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen
 - Hildesheimer Straße
 - Erich-Panitz-Straße
 - Peiner Straße
 - Würzburger Straße
 - Marktstraße

- Wülfelder Straße
- K 266 (Oesseler Straße / Gleidinger Straße) in Ingeln-Oesselse
- Hauptrouten auf verkehrsarmen Straßen
 - die Wege zwischen Neuer Schlag, Ahornstraße und Stadtmitte (im Zuge der anvisierten „Kommunalachse“)
 - die Wege in Verlängerung der Würzburger Straße in Richtung Expo-Gelände
 - zahlreiche Verbindungsstrecken zur Radhauptroute entlang der Leineäue:
 - Am Hohen Ufer
 - Wiesenstraße
 - Talstraße
 - Eichstraße
 - Steinbrink
 - Peterskamp
 - Reinekamp
 - Langer Brink
 - Wilkenburger Straße
 - sowie die Verbindungswege zu den Ortsteilen
 - Ingeln-Oesselse und
 - Gleidingen (bahnhparallel)

Mit diesem Hauptnetz können alle Stadtquartiere und alle wichtigen Quellen und Ziele der Stadt erreicht werden. Innerhalb dieses Netzes sind die S-Bahn-Stationen sowie wichtige Haltestellen des Stadtbahnverkehrs ebenfalls erreichbar, so dass diese Routen auch für die Nutzung von Bike+Ride-Fahrten sinnvoll sind. Die Anbindung an die Nachbarkommunen Hannover, Hemmingen, Pattensen, Sehnde und Sarstedt ist ebenfalls gesichert (vgl. Abb. 4.2).

Aufgrund der Lage der Stadt Laatzen verlaufen die Hauptradrouten vorrangig in Nord-Süd-Richtung. Auffällig ist, dass es bis auf die Radwegeverbindungen in der Leinemasch keine strassenunabhängigen Wegeverbindungen mit Bedeutung für den Radverkehr in dieser Relation gibt. Dies erfordert besondere Anforderungen an Radverkehrsführung und -anlagen im Zuge der

Hauptrouten entlang der Hildesheimer Straße, der Erich-Panitz-Straße aber auch bspw. der Marktstraße.

Radhauptrouten auf straßenunabhängigen Wegen bzw. verkehrsarmen Straßen in Ost-West-Richtung sind demgegenüber vorhanden, die jedoch hinsichtlich Streckenführung, Sicherheit und Attraktivität aufzuwerten sind. Dies gilt insbesondere für die im Leitbild vorgeschlagene Kommunalachse von der Stadtmitte zum anvisierten S-Bahnhof bzw. zur Hildesheimer Straße.

Die Anbindung an die Stadt Sehnde und teilweise die Anbindung an Koldingen sind noch genauer mit den Nachbarkommunen sowie der Region und dem Land abzustimmen.

Als wesentliche Netzlücken sind die Verbindungen zwischen Laatzen-Mitte und Rethen im Bereich der Erich-Panitz-Straße, die fehlende direkte Anbindung zwischen Laatzen-Mitte und dem Gewerbegebiet Rethen-Nord und eine direkte Anbindung von Ingeln-Oesselse an das Gewerbegebiet Rethen-Nord und weiter nach Laatzen-Mitte zu bezeichnen.

5. Rahmenbedingungen zur Radverkehrsführung und zum Ausbau der Radverkehrsanlagen

5.1 Politische Rahmenbedingungen

Die politischen Ziele der Bundesregierung zum Radverkehr sind im aktuellen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)⁵ festgehalten. Auf diese wird z.T. in der Begründung zum Neuerlass der StVO Bezug genommen. Die wesentlichen Ziele sind:

- Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessern und Potenziale nutzen:
Steigerung des Radverkehrsanteils in allen Regionen und Gebietstypen.
- Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik fördern.
- Das Leitbild „Radverkehr als System“ umsetzen:
„Danach ist nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur erforderlich. Ebenso wichtig sind eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Bereiche Service und Dienstleistungen.“⁶

5.2 Stand der Regelwerke

Die StVO (Stand 2013) und die nach wie vor gültige VwV-StVO aus dem Jahr 2009 sind Grundlage für die rechtlichen Regelungen des Radverkehrs. Verschiedene aktuelle Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr (FGSV) ergänzen die gesetzlichen Vorschriften. Hierzu zählen bspw. die ERA 2010, die RASt 06 sowie die RiLSA 2015.

Das Regelwerk für den Straßenverkehr war bis in die 80er Jahre vor allem darauf ausgerichtet, den „Autoverkehr“ flüssig und sicher abzuwickeln und die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer von der Fahrbahn zu nehmen, um diese zu schützen. Gleichwohl gehörte der Radverkehr immer zum Fahrverkehr und ist bspw. in der Vorfahrtregelung gleichzusetzen mit dem Kfz. Mit der „Fahrradnovelle“ der StVO von 1997 erfolgte die stärkere faktische Anerkennung des Fahrrads als Fahrzeug, welches die Stellung des Rades in der Fahrbahn stärkt. Die Führung für den Radverkehr auf Radwegen wurde

⁵ BMVBS (Hrsg.), Nationaler Radverkehrsplan 2020, Berlin 2012

⁶ ebenda

an Bedingungen, die eine Benutzungspflicht vieler Wege in Frage stellt, geknüpft und Führungsformen auf der Fahrbahn ermöglicht.

2009 wurde die 46. Änderungsnotiz zur StVO verabschiedet. Ziel war die Verbesserung des Rechtsrahmens für eine verstärkte Förderung des Radverkehrs und die Verbesserung der Sicherheit. Parallel dazu wurden die Voraussetzungen für die Anwendung der verschiedenen Möglichkeiten der Radverkehrsführung in der VwV-StVO vereinfacht. In die VwV-StVO wurde auch der **Vorrang der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor der Gewährleistung eines ausreichenden Verkehrsflusses** aufgenommen. Dies erhöhte den Druck zur Umsetzung sicherer Radverkehrsführung.

Aufgrund von Zweifeln an der Rechtskraft der Novelle von 2009 wurden die Regelungen als Neufassung der StVO 2013 mit einigen inhaltlichen Korrekturen erneut verabschiedet. Die VwV-StVO ist in der Fassung von 2009 weiterhin gültig.

5.3 Technische Führungsformen im Längsverkehr

Prinzipiell lassen sich die Führungsformen unterscheiden in:

- **Mischprinzip**
 - fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs
 - ergänzende Markierungen tlg. an Kreuzungen oder bei Richtungsveränderung
- **Mischprinzip „mit flankierenden Maßnahmen“**
 - Schutzstreifen
 - Gehweg / „Rad frei“ erlaubt fahrbahnintegriertes Fahren
 - nicht benutzungspflichtige Radwege („andere Radwege“) erlauben fahrbahnintegrierte Führung
- **Trennprinzip (benutzungspflichtig)**
 - Radwege (typischerweise Hochbord geführt)
 - Radfahrstreifen (auf Fahrbahniveau)
 - kombinierte Geh-/ Radwege
 - straßenunabhängige Radwege

Die Abbildung 5.1 zeigt übersichtsartig die Anforderungen an die verschiedenen gesetzlich vorgesehenen Führungsformen des Radverkehrs. Alle mit

„blauem“ Schild beschilderten Radverkehrsanlagen müssen benutzt werden. In den Straßen ohne weitere Kennzeichnung fährt der Radverkehr auf der Fahrbahn.

Eine Trennung von Radverkehr und Kfz-Verkehr ist von Bedeutung je stärker und schneller und Kfz-Verkehr ist bzw. je höher das Kfz-Aufkommen bzw. der Schwerverkehrsanteil liegt.

Sofern für eine Radverkehrsführung eine Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit für zwingend erforderlich gehalten wird, ist zu prüfen, ob die in der VwV-StVO genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Hierzu zählen neben der Qualität der angebotenen Radverkehrsanlagen auch die ausreichend verbleibenden Flächen für den Fußgängerverkehr. Für eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht sind Anforderungen der VwV-StVO maßgeblich, soweit damit den gewünschten Verkehrsbedürfnissen ausreichend entsprochen wird:

- zumutbare Benutzung (Zustand, Breite, Linienführung)
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr
- Erkennbarkeit und ausreichende Sicht an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten
- Eine regelmäßige Überprüfung der Eignung der so ausgewiesenen Radverkehrsführungen ist vorgeschrieben.

Innerorts sind Zweirichtungsradwege möglichst zu vermeiden, da sie ein deutlich höheres Gefährdungspotenzial für den Radfahrer aufweisen. Sollten Zweirichtungsradwege bspw. aus baulichen Gründen erforderlich werden, müssen diese besonders geschützt werden (beispielsweise im Bereich der Furtmarkierungen, etc.). Zweirichtungsradwege machen insbesondere Sinn an stark befahrenen Straßen mit nur wenigen Querungsstellen. Dementsprechend sind dann besonders Einmündungen, Zufahrten, etc. zu sichern. Außerdem ist eine ausreichende Breite notwendig, um einen sicheren Begegnungsverkehr des Radverkehrs und eine deutliche Abtrennung vom Fußgängerverkehr herzustellen.

ANFORDERUNGEN AN DIE FÜHRUNG DES RADVERKEHRS

Gebaute Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> die Beschaffenheit, der Zustand und die Linienführung sind eindeutig, stetig und sicher die lichte Breite beträgt in der Regel 2,00 m, mindestens 1,50 m. bei Zweirichtungsrads wegen beträgt die lichte Breite in der Regel 2,40 m, mindestens 2,00 m
Vom Gehweg abgetrennte Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> wie gebaute Radwege
Gemeinsame Rad- und Gehwege 	<ul style="list-style-type: none"> die Bedürfnisse des Radverkehrs (Absenkungen, sichere Führung an Knoten) und die Bedürfnisse des Fußgängerverkehrs lassen das zu (jeweils geringe Verkehrsmengen; Frequenz jeweils ca. 70 Fußgänger bzw. Radfahrer/Sph, bei größeren Breiten auch höher) Mindestbreite (auch bei Zweirichtungsrads verkehr) innerorts 2,50 m, außerorts 2,00 m
Für Radfahrer freigegebene Gehwege 	<ul style="list-style-type: none"> wie gemeinsame Rad- und Gehwege (aber nicht benutzungspflichtig)
Fahrradstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehr ist vorherrschende Verkehrsart oder zu erwarten mäßige Geschwindigkeit, zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h Zulassung anderen Fahrzeugverkehrs durch Zusatzschild
Radfahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> bei 2 Fahrstreifen: bis zu 1.800 Kfz/Sph und mehr bei 4 Fahrstreifen: bis zu 2.200 Kfz/Sph und mehr nicht in Kreisverkehren Breite 1,85 m / mind. 1,50 m einschließlich Markierung (Breitstrich)
Schutzstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> i.d.R. bis zu 1.000 Kfz/Sph, bis zu 1.800 Kfz/Sph bei geringem Schwerverkehr i.d.R. bis zu 1.000 SV/24 h Fahrbahnbreiten > 7,00 m "Rest"-Fahrbahnbreite bei Längsparken mind. 4,50 m, besser 5,00 m Breite 1,50 m, mind. 1,25 m Auf Schutzstreifen gilt Parkverbot

Abb. 5.1: Anforderungen an die Führung des Radverkehrs

Fahrbahnintegrierte Führung ohne ergänzende Maßnahmen zur Radführung

Eine Benutzungspflicht ist „beschränkt auf die Fälle in denen Verkehrssicherheit oder –ablauf diese dringend erfordern“ (aus der Begründung der StVO 2013). Insbesondere in (Erschließungs-) Straßen sind im Regelfall keine Radverkehrsanlagen erforderlich (vgl. nachfolgende Auflistung gem. ERA 2010⁷).

Verkehrsbelastung (Kfz/Sph)	Führungsform / Radverkehrsanlage
bei 50 km/h: unter 400	Mischverkehr / keine Radverkehrsanlagen
bei 30 km/h: unter 800	

Auch bei ungenügenden Randbedingungen des Radverkehrs, wenn bspw. die Radverkehrsanlagen nicht den Anforderungen der StVO entsprechen, ist eine fahrbahnintegrierte Führung empfohlen.

(Benutzungspflichtige) Radwege / Radfahrstreifen (Z 237 und Z 241)

Radfahrstreifen sind mit der VwV-StVO 2009 den baulichen Radwegen gleichgestellt und dienen ausschließlich der Befahrung durch den Radverkehr.



Die Einsatzbereiche von Radwegen und Radfahrstreifen hängen dabei im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab (vgl. nachfolgende Auflistung gem. ERA⁸).

Verkehrsbelastung (Kfz/Sph)	Führungsform / Radverkehrsanlage (RVA)
≥ 1.600 (vierstreifig, bei 50 km/h)	Radweg / Radfahrstreifen
≥ 1.000 (zweistreifig, bei 50 km/h)	Radweg / Radfahrstreifen

⁷ FGSV (Hrsg.), ERA 2010, Köln

⁸ FGSV (Hrsg.), ERA 2010, Köln

(Benutzungspflichtige) gemeinsame Geh- und Radwege

(Z 240)

Gemeinsame Geh- und Radwege werden **innerorts** den unterschiedlichen Bedürfnissen von Radfahrern und Fußgängern überwiegend nicht gerecht (vgl. NRPV 2020) und sollen dort vermieden werden.



Anforderungen:

- ausreichende Breiten, $\geq 2,50$ m,
- Anpassung der (Rad-)Fahrgeschwindigkeiten an den Fußverkehr, Schrittgeschwindigkeit gilt seit 2009 nicht mehr!

Nicht benutzungspflichtige Radwege (“andere Radwege”)

Rechtsseitige, baulich als Radweg erkennbare Wege ohne Beschilderung „dürfen“ benutzt werden, sind jedoch nicht benutzungspflichtig. Auch diese Flächen sind ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten.

Anforderungen nach der StVO-VwV 2009 sind:

- sichere Führung an Knotenpunkten durch Markierungen
- Vorsorge gegen Parken

Schutzstreifen für Radfahrer

Anforderungen gem. StVO-VwV 2009:

- Auf Schutzstreifen gilt ein generelles Parkverbot (Eine Anordnung durch Verkehrszeichen ist nicht erforderlich).
- Schutzstreifen dürfen von anderen Verkehrsteilnehmern nur bei Bedarf und ohne Gefährdung des Radverkehrs befahren werden.
- Keine engen Einsatzgrenzen: Begegnungsfall von zwei Pkw muss möglich sein.
- Anlage nicht nur am rechten Fahrbahnrand möglich.

Verkehrsbelastung (Kfz/Sph)	Führungsform / Radverkehrsanlage
bei 50 km/h: 400 – 1.000 bei 30 km/h: 800 – 1.800	Schutzstreifen / Mischverkehr / Gehweg/Rad frei / Mischverkehr / Radweg ohne Benutzungspflicht
bei 50 km/h: unter 400 bei 30 km/h: unter 800	Mischverkehr / bei geeigneten Fahrbahnbreiten, ggf. auch Schutzstreifen



Abb. 5.2: Schutzstreifen für Radverkehr, Beispiel aus Burgdorf

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind besondere Vorrangwege für den Radverkehr. Der Radverkehr ist die vorherrschende Verkehrsart oder dies ist zu erwarten. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren, der Kfz-Verkehr muss sich den Geschwindigkeiten des Radverkehrs anpassen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h. Die Zulassung von Kfz-Verkehr ist durch Zusatzschild möglich.



Verkehrsbelastung (Kfz/Sph)	Führungsform / Radverkehrsanlage (RVA)
Radverkehr vorherrschende Verkehrsart oder zu erwarten	Fahrradstraße

Mehrzweckstreifen

Die als Mehrzweckstreifen vorgeschlagenen Bereiche sollen ein Miteinander verschiedener verkehrlicher Belange neben einem durchgehenden Haupt-Kfz-Fahrstreifen ermöglichen. Besondere Anforderungen sind: Halten zur Anlieferung, Einparkvorgänge ohne Störung des fließenden Verkehrs und Führung des Radverkehrs. In der StVO gibt es für innerstädtische Bereiche diesbezüglich keine Definition.

In den vorgeschlagenen Bereichen würden die Mehrzweckstreifen zu einer deutlichen Verstetigung und Beruhigung des Verkehrsgeschehens ohne die Leistungsfähigkeit zu beinträchtigen.

Eine Möglichkeit diese Nutzungen per Markierung zu optimieren, ist z.B. die Einführung einer Sonderspur zum Halten für Kfz mit Freigabe für den Radverkehr. Besser und zielführend ist die Unterbrechung der rechten Fahrbahn, damit diese nicht durchgängig für Kfz befahr ist.

Eine Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde und Baulastträger ist erforderlich.

5.4 Technische Führungsformen an Knotenpunkten

Für signalisierte Knotenpunkte sind die Richtlinien und Regelungen gem. StVO 2013, RASt 06 und RiLSA 2015 zu berücksichtigen.

Lichtzeichen

Anforderungen gem. StVO 2013 (§ 37):

- Radfahrer haben generell die Lichtzeichen für den Fahrzeugverkehr zu beachten.
- Im Zuge von Radverkehrsanlagen gelten besondere Lichtzeichen für den Radverkehr (sofern vorhanden).
- Sonderfall: bei nebeneinander liegenden Fuß- und Radverkehrsfurten sind in einer Übergangszeit bis 31.12.2016 durch den Radverkehr weiterhin die Lichtzeichen der Fußgänger zu beachten (soweit keine eigenen Radsignale vorhanden sind).
- Anforderungen der RiLSA: Im Zuge von Radverkehrsanlagen erfolgt eine Signalisierung mit separaten Radverkehrssignalen vor der Kreuzung.

Für den Radverkehr ist bei der Annäherung an den Knotenpunkt häufig schwer zu erkennen, welche Lichtzeichen wo vorhanden sind und für den Radverkehr gelten. Die Vielfalt der Signalisierungsformen birgt das Risiko von Falschinterpretationen und kann die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Eine eindeutige Regelung bieten Lichtzeichen auch für Radfahrer vor dem Knotenpunkt (vgl. RiLSA). Eine Signalisierung „hinter“ dem Kreuzungsbereich steht im Widerspruch zur RiLSA und ist bzgl. der Erkennbarkeit problematisch.

Auf Fußgänger ausgerichtete Räumzeiten mindern die Grünzeit für den Radverkehr und die Akzeptanz des gemeinsamen Rot-Signals.



Abb. 5.3: Eindeutige, separate Radsignalisierung vor dem Knotenpunkt, Beispiel aus Hannover

Furtmarkierungen

Eine nicht abgesetzte, eng an der Fahrbahn anliegende Furtenmarkierung im Knotenpunkt bietet eine eindeutige und - da im Blickfeld des Autofahrers fahrend - sichere Führung des Radverkehrs. Der Radweg sollte ggf. rechtzeitig vor dem Knotenpunkt an die Fahrbahn herangeführt werden. Auch ein Übergang von Hochbord-Radweg auf eine fahrbahnintegrierte Führung sollte gesichert und rechtzeitig erfolgen. Furtmarkierungen sind im Zuge von Radfahrstreifen, Radwegen und Schutzstreifen anzuwenden.

Anforderungen gem. StVO 2013 an Markierungen sind:

- Markierungen sind im Zuge von Radverkehrsanlagen (auch „andere Radwege“ und Gehweg/Rad frei) an bevorrechtigten Straßen anzulegen.
- Vorrang des Längsverkehrs auf straßenbegleitenden Radwegen, wenn der Radweg weniger als 5 m abgesetzt ist: D.h. zur Gewährleistung einer zügigen (bevorrechtigten) und sicheren Führung ist auf eine engliegende Furtenmarkierung zu achten.
- In Zweifelsfällen ist im Einzelfall eine Vorfahrtregelung für Kfz durch Verkehrszeichen anzubringen.



Abb. 5.4: Furtmarkierung, Beispiel

Abbiegen

Anforderungen gem. StVO 2013:

- Beim Linksabbiegen besteht Wahlfreiheit zwischen direktem und indirektem Abbiegen
- Zum Einordnen auf der Fahrbahn zum direkten Linksabbiegen darf auch eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung rechtzeitig vor der Kreuzung verlassen werden.

Empfohlen und vielfach gebräuchlich sind Markierungen zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung. Hierzu zählen u.a.:

- Vorgezogene Aufstellflächen für direktes Linksabbiegen
- „Linksabbiegetaschen“ für indirektes Linksabbiegen



Abb. 5.5: Vorgezogene Aufstellfläche, Beispiel aus Hannover



Abb. 5.6: Aufstellflächen für linksabbiegenden Radverkehr (Linksabbiegetaschen), Beispiel

6. Bewertung der Bestandssituation

Die Radverkehrsinfrastruktur in Laatzen entspricht häufig nicht dem Standard der StVO⁹. Daher ist heute in auf zahlreichen Abschnitten die Benutzungspflicht der Radwege aufgehoben. Parallel dazu wurden jedoch in den meisten Fällen keinen weiteren Maßnahmen zur Radverkehrsführung (Markierungen, Sicherung von Übergängen an Knoten etc.) umgesetzt.

Gute Radverkehrsbedingungen bestehen in weiten Teilen des Radroutennetzes abseits der Hauptverkehrsstraßen. In Teilabschnitten des Ergänzungs- und FreizeitROUTENnetzes (bspw. in der Leinemasch) ist die Belagsqualität jedoch mangelhaft.

Der ADFC Laatzen hat eine Mängelliste erarbeitet, die der Stadt Laatzen zur Verfügung gestellt und regelmäßig fortgeschrieben wird. Die Stadt Laatzen arbeitet die Mängel so weit wie möglich regelmäßig ab.

Konflikte mit der Qualität im Radverkehrsnetz gibt es insbesondere im nördlichen Abschnitt der Hildesheimer Straße, im Bereich zwischen Erich-Panitz-Straße und Ortseingang sowie in Abschnitten der Erich-Panitz-Straße und entlang der Stadtbahnführung in der Hildesheimer Straße in den Ortsteilen Gleidingen und Rethen.

Handlungsbedarfe bestehen in weiten Bereichen der Stadt. Die vorrangigen Mängel und Konflikte im Längsverkehr sowie an Knotenpunkten sind zusammenfassend in Abbildung 6.1 dargestellt.

⁹ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, VEP Stadt Laatzen, Teil 1: Leitbild Verkehr "Zukunftsfähige Mobilität Laatzen", Hannover 2015

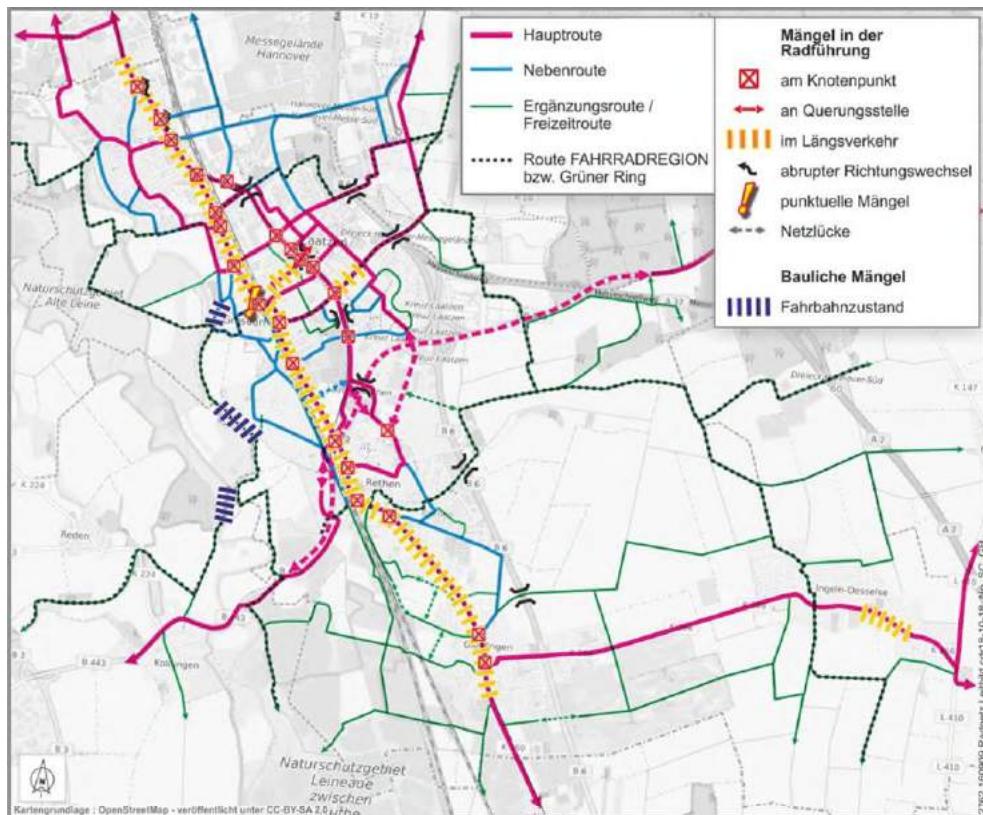


Abb. 6.1: Mängel und Konflikte im geplanten Rad routennetz

In Laatzen gibt es in den Erschließungsstraßen aber auch in den meisten verkehrswichtigen Straßen eine fahrbahnintegrierte Führung. Dies liegt u.a. darin begründet, dass für viele Radverkehrsanlagen die Benutzungspflicht aufgehoben wurde. Die Folge ist, dass es noch zahlreiche „Radwegereste“, d.h. sogenannte „andere Radwege“ gibt. Eine Radmarkierung der verbleibenden sogenannten „anderen Radwege“ im Straßenraum bspw. mit Schutzstreifen ist jedoch ebenso unterblieben wie Betrachtung der Führung des Radverkehrs auf den nicht benutzungspflichtigen Radwegen insbesondere an Knotenpunkten.

Benutzungspflichtige Radwege gibt es derzeit in der Erich-Panitz-Straße und in der Hildesheimer Straße. Konflikträchtig sind die Radführung an den Knotenpunkten sowie die teilweise abrupten Richtungswechsel der Linienführung in Teilen der Hildesheimer Straße.

Bis auf wenige Ausnahmen (bspw. Einmündung Robert-Koch-Straße) gibt es in Laatzen keine Radverkehrsführung mit direkt anliegenden Furten. Auch

eine Roteinfärbung der Furten zur verbesserten Kenntlichmachung fehlt nahezu überall.

Markierungen an Knotenpunkten, die ein direktes Abbiegen ermöglichen oder unterstützen, fehlen. Das indirekte Linksabbiegen ist durch die häufig weit abgesetzte Führung der Radwege und durch fehlende Linksabbiegetaschen umständlich und nicht eindeutig.

Die Signalisierung entspricht häufig nicht den Richtlinien (RiLSA). Das Beispiel Knotenpunkt Hildesheimer Straße / Alte Rathausstraße zeigt eine nicht RiLSA gemäßige Signalisierung ohne separate Radsignalgeber. Der Radverkehr muss hier die hinter dem Knoten liegende gemeinsame Signalisierung für Fußgänger und Radfahrer beachten.



Abb. 6.2: Knotenpunkt Laatzen Hildesheimer Straße / Alte Rathausstraße ohne separate Radsignalgeber

Bauliche Mängel finden sich u.a. auch im Zuge der Ergänzungs- bzw. Freizeitrouten im Bereich der Leinemasch. Diese Wege sind häufig z.T. nur grob geschottert und nur unkomfortabel zu befahren.

7. Handlungsempfehlungen für Laatzen

7.1 Allgemeine Hinweise

Vorrangig ist die Qualität im Zuge des Hauptroutennetzes zu verbessern. Dies betrifft sowohl die Behebung von Mängeln im Längsverkehr (im Streckenverlauf) als auch insbesondere an den Knotenpunkten und die Herstellung zügig befahrbarer Streckenabschnitte.

Radverkehr in Neben- bzw. Ergänzungsrouten soll nach gleichen Standards hergestellt werden, hier jedoch nicht prioritär. Dabei sind vorrangig akute Sicherheitsmängel zu beheben.

Für einzelne Streckenabschnitte werden jeweils Lösungsvorschläge gemacht. Die folgende Abbildung 7.1 zeigt die jeweiligen Streckenabschnitte. Des Weiteren sollen notwendige Einzelmaßnahmen durchgeführt werden. Diese sind ebenfalls in der Abbildung ersichtlich.

7.2 Qualitätssteigerung im Längsverkehr

Prioritär soll die Qualität des Radverkehrs im Verlauf der Hauptrouten gesteigert werden.

Folgende **Leitlinien zur Radverkehrsführung auf Hauptrouten** werden empfohlen:

- Radverkehr soll möglichst fahrbahnintegriert (im Blickfeld des Kfz-Verkehrs) mit ergänzenden Maßnahmen, insbesondere an Knotenpunkten, geführt werden,
- separate Radverkehrsanlagen (Radstreifen bzw. Hochbord-Radwege) sollten nur umgesetzt werden bei:
 - Verkehrsmengen von mehr als etwa 15.000 Kfz/24h mit ausreichender Qualität
 - Hochbord geführte Radverkehrsanlagen sollen durchgehend $> 2,50$ m breit sein und mit Sicherheitsstreifen vom den mit $\geq 2,50$ m breiten Gehwegen abgeteilt werden
- Radverkehr in Tempo-30-Zonen wird grundsätzlich im Mischverkehr geführt.

- Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist für zahlreiche Abschnitte zu prüfen.
- LSA-geregelte Knotenpunkten sollten:
 - nach Möglichkeit direktes Linksabbiegen oder Linksabbiegetaschen,
 - eigene Radsignalisierung mit Vorlaufzeiten und
 - Ampeln mit separater Signalanforderung für Radfahrer (bspw. auch mittels Induktivschleifen) aufweisen.
- Querungsstellen mit bevorrechtigter Radverkehrsführung sollten insbesondere im Zuge von Hauptrad routen geprüft werden.

Die Tabelle 7.1 zeigt darauf aufbauend Vorschläge zur Radverkehrsführung an den innerörtlichen Hauptrad routen der Stadt Laatzen

Radverkehrsführung im Zuge der innerörtlichen Hauptrad routen Stadt Laatzen (Vorschlag)					
Straßen	Straßennetz-hierarchie	Verkehrs-be-lastung (Kfz/24h)	Führungsform / Radverkehrs-an-lage (RVA)	Breite RVA	an Knotenpunkten (KP) mit LSA
Erich-Panitz-Str., nördl. Hildesheimer Str.	HVS mit regionaler u. innerörtl. Funktion (4-streifig)	ca. 12 -19.000	durchgehend Radwege / Radfahrstreifen, alternativ: Prüfung einstreifige Verkehrsführung und Anlage von Radfahr- oder Mehrzweckstreifen	≥2,50m	separate Radsignalgeber vor dem Knotenpunkt / indirektes LAB
südl. Hildesheimer Str. (ab E.-Panitz-Str.), Würzburger Str., Wülfeler Str., Oesselser Str. (in Gleidingen), Gleidinger Str. (Ingeln-Oesselse)	HVS mit innerörtl. Funktion (2-streifig)	ca. 4 -12.000	Schutzstreifen (ggf. einseitig), Mischverkehr / Gehweg/Rad frei Mischverkehr / Radweg ohne Benutzungspflicht	≥1,50m	Signalisierung über Fahrverkehr
Marktstr., Peiner Str.,	Erschließungsstr. mit Sammelfunktion	ca. 4 -10.000	Schutzstreifen, Mischverkehr / Gehweg/Rad frei Mischverkehr / Radweg ohne Benutzungspflicht	≥1,50m	Signalisierung über Fahrverkehr

Radverkehrsführung im Zuge der innerörtlichen Hauptrad routen Stadt Laatzen (Vorschlag)					
Straßen	Straßennetz- hierarchie	Verkehrs-be- lastung (Kfz/24h)	Führungsform / Radverkehrs-an- lage (RVA)	Breite RVA	an Knotenpunkten (KP) mit LSA
Eichstr., u.a.	Erschließungs- str. mit Sammel- funktion (in Tempo 30- Zone)	ca. 4 -5.000	Mischverkehr	--	Signalisierung über Fahrverkehr
Talstr., u.a.	Erschlie- ßungstr. (Wohnstr.) / Wohnweg (in T 30-Zone)	unter 4.000	Mischverkehr	--	Signalisierung über Fahrverkehr

*Tab. 7.1: Radverkehrsführung im Zuge der innerörtlichen Hauptrad routen Stadt Laatzen
(Vorschlag)*

Für die **Radverkehrsführung in Neben- und Ergänzungs-/Freizeit routen** gelten die gleichen Anforderungen an die Radverkehrsführung wie auf Hauptrouten. Die wesentlichen Unterschiede sind:

- nachrangigere Dringlichkeit
- im Regelfall sind die Mindestmaße der Breiten ausreichend

Die Behebung gravierender baulicher und Sicherheitsmängel ist auch hier erforderlich.

Für **Freizeit routen auf Wirtschaftswegen oder auch strassenunabhängigen Wegen** sind hier insbesondere zwei Aspekte von besonderer Bedeutung:

- Belagsqualität (Ausführung in Asphalt oder auch in wassergebundener Decke), die Befahrbarkeit muss auch bei schlechter Witterung gewährleistet sein,
- ausreichende Breite von mindestens 2,50 m, besser] 3m um ein Ne beneinanderfahren zu ermöglichen.

7.3 Qualitätssteigerung an Knotenpunkten

Die Führung an Knotenpunkten ist gemäß der StVO vorrangig im Blickfeld des Kfz-Verkehrs mit direkten Abbiegemöglichkeiten und eigenen Signalgebern an signalgeregelten Knoten vorzusehen. Hier gibt es im Bereich der Hildesheimer Straße und der Erich-Panitz-Straße an nahezu allen Knoten des Hauptroutennetzes Verbesserungsbedarf.

Wesentliche Bausteine zur Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten sind:

- im Zuge der Hauptverkehrsstraßen:
Separate Führung auf Radwegen bzw. Radfahrstreifen (hier: bestandsorientiert bzw. aus Platzgründen auf Radweg) mit indirektem Linksabbiegen und „Linksabbiegetaschen“,
- im Zuge nachrangiger Straßen (bspw. Wohnstraßen bzw. sonstige Straßen mit Erschließungs- oder Sammelfunktion):
Fahrbahnintegrierte Führung mit direktem Linksabbiegen unterstützt durch Markierung vorgezogener Aufstellflächen,
- direkte, nicht abgesetzte Führung im Knotenbereich,
- rechtzeitiges Heranführen von Hochbord-Radwegen an den Fahrbahnrand vor Kreuzungen und Einmündungen,
- Anlage von Furtmarkierungen, ggf. besondere Kennzeichnung durch Roteinfärbung,
- wo möglich direktes Linksabbiegen des Radverkehrs ermöglichen,
- an LSA-geregelten Knoten Markierung von vorgezogenen Aufstellflächen für Radfahrer im direkten Blickfeld der Autofahrer,
- Hinführung zu vorgezogenen Aufstellflächen (Einfädelungshilfen in die Fahrbahn, sogenannte „Vorbeifahrstreifen“ etc.),
- falls kein direktes Linksabbiegen möglich ist, Markierung von Linksabbiegetaschen (Aufstellflächen) für den indirekt linksabbiegenden Radfahrer,
- eindeutige Lichtzeichen-Regelung für Radfahrer vor dem Knotenpunkt (vgl. RiLSA),
- durchgehende Ampelphasen für Radfahrer, kein Halt auf (zu schmalen) Fahrbahnteilern,

- fahrbahnintegrierte Führung mit ggf. unterstützender Führung durch Schutzstreifen für den Radverkehr und der Möglichkeit des direkten Linksabbiegens und Anlage von vorgezogenen Aufstellflächen.

7.4 Maßnahmenvorschläge Radverkehrsführung im Längsverkehr

Führung in Hauptverkehrsstraßen

Aus gutachterlicher Sicht ist eine grundsätzliche Neuordnung der Hildesheimer Straße in Bezug auf den Radverkehr erforderlich. Aufgrund der örtlichen Situation ergeben sich Handlungsbedarfe und daraus resultierend Maßnahmenvorschläge auch auf weiteren Straßen, die nachfolgender Auflistung zu entnehmen sind. Prinzipskizzen verdeutlichen für ausgewählte Bereiche die Lösungsvorschläge (vgl. Abb. 7.2 bis 7.12).

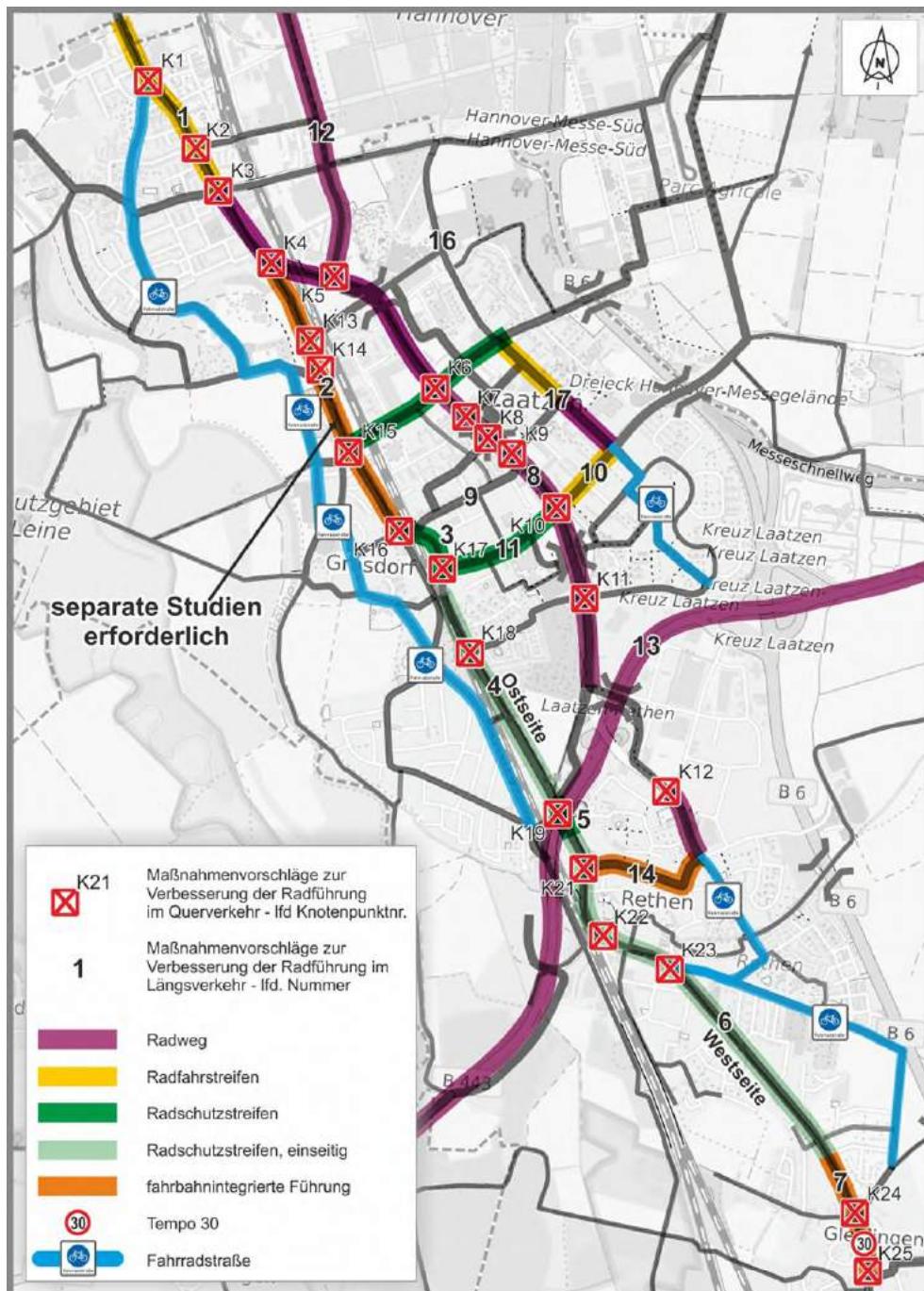


Abb. 7.1: Vorschläge zur Radverkehrsführung und vorrangige Maßnahmen im Radnetz der Stadt Laatzen

Lfd. Nr.	Straße/Abschnitt	Querschnittsgestaltung	Kosten	Priorität
1	Hildesheimer Str.: nördliche Stadtgrenze bis Kronsbergstr., ggf. bis Erich-Panitz-Straße	beidseitig Radfahrstreifen, alt. Mehrzweckstreifen prüfen (sofern Konflikte mit Lieferverkehr/ Einzelhandel)	hoch	1
2	Hildesheimer Str.: Erich-Panitz-Straße bis Neuer Schlag	fahrbahnintegrierte Führung, bzgl. der Anlage von Radschutzstreifen ist eine Untersuchung im Lageplan und Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörden erforderlich (vgl. auch Radführung Ricklinger Stadtweg / Hannover)	mittel	1
3	Hildesheimer Straße Neuer Schlag bis Ahornstr.	beidseitig Radschutzstreifen	gering	1
4	Hildesheimer Straße Ahornstraße bis Koldinger Straße	Westseite: fahrbahnintegrierte Führung, alt. Gehweg/ Radfahrer frei, Ostseite: Radschutzstreifen, abschnittsweise Tempo 30	mittel	1
5	Hildesheimer Straße Koldinger Straße bis Pattenser Straße	im Zuge Neubau der Stadtbahnhaltestelle fahrbahnintegrierte Führung auf Radschutzstreifen	--	gepl.
6	Hildesheimer Straße Pattenser Straße bis südlich Steinacker	Westseite: Radschutzstreifen, Ostseite: fahrbahnintegrierte Führung, alt. Gehweg/ Radfahrer frei	--	gepl.
7	Hildesheimer Straße zwischen Am Steinacker und Am Leinkamp	fahrbahnintegrierte Führung, alt. Gehweg/ Radfahrer frei, Tempo 30 prüfen	gering	1
8	Erich-Panitz-Straße	durchgehend Führung auf Radweg (Hochbord) wie bisher	--	--
9	Neuer Schlag / Leinecenter	„Kommunalachse“, Durchlässigkeit der Erich-Panitz-Straße erhöhen, die Führung im Bereich des privaten Garagenhofs ist zu prüfen	hoch	1
10	Wülfeler Straße zwischen Erich-Panitz-Straße / Marktstraße	beidseitig Radfahrstreifen im Rahmen der Ausbauplanung	--	gepl.
11	Wülfeler Straße zwischen Erich-Panitz-Straße / Hildesheimer Straße	beidseitig Radschutzstreifen (aufgrund der vorh. Fahrbahnbreite ist eine Anlage von beidseitig Radfahrstreifen nicht möglich)	mittel	2
12	Karlsruher Straße	durchgehend Führung auf Radweg (Hochbord) wie bisher	--	--

Lfd. Nr.	Örtlichkeit	Querschnittsgestaltung	Kosten	Priorität
13	B 443	Die Radverkehrsführung im Zuge der B 443 zwischen Koldingen, Laatzen und Sehnde stellt auch eine Forderung der Region dar. Die Ergebnisse der Untersuchung zu den Regionsradrouten sind in das Handlungsprogramm der Stadt Laatzen zu integrieren und mit dem NLStBV abzustimmen.	hoch	1
14	Peiner Straße	Fahrbahnintegrierte Führung wie bisher, aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ist eine Anlage von beidseitigen Schutzstreifen nicht möglich	--	--
15	Gleidinger Straße	Schutzstreifen einseitig (auf der Nordseite), Schutzstreifen in den inneren Kurven	gering	1
16	Gutenbergstraße	Anlage Schutzstreifen beidseitig	gering	2
17	Marktstraße: Wülfroder Str. bis Robert-Koch-Str.	Anlage Radfahrstreifen beidseitig (Umgestaltung Marktstraße derzeit in Planung)	--	gepl.
18	Zur Sehlwiese/ Ritterstraße	Schließung der Netzlücke im Rahmen der Baugebietsentwicklung Sehlwiese C, aber auch im Falle einer ausbleibenden Baugebietsentwicklung	mittel	1

Tab. 7.2: Maßnahmenvorschläge Radverkehrsführung im Längsverkehr

Maßnahmenvorschlag „Strecke 1“:

Die Abbildungen 7.2 und 7.3 zeigen für die Hildesheimer Straße nördlich der Kronsbergstraße exemplarisch Konzeptideen mit einem Radfahrstreifen bzw. wahlweise mit einem Mehrzweckstreifen auf, um eine verkehrssichere und zügige Befahrbarkeit für den Radverkehr zu gewährleisten. Ein ausreichender Sicherheitsabstand zu den Parkständen ist zu gewährleisten. Ein ähnliches Konzept ist in der Podbielskistraße in Hannover umgesetzt.

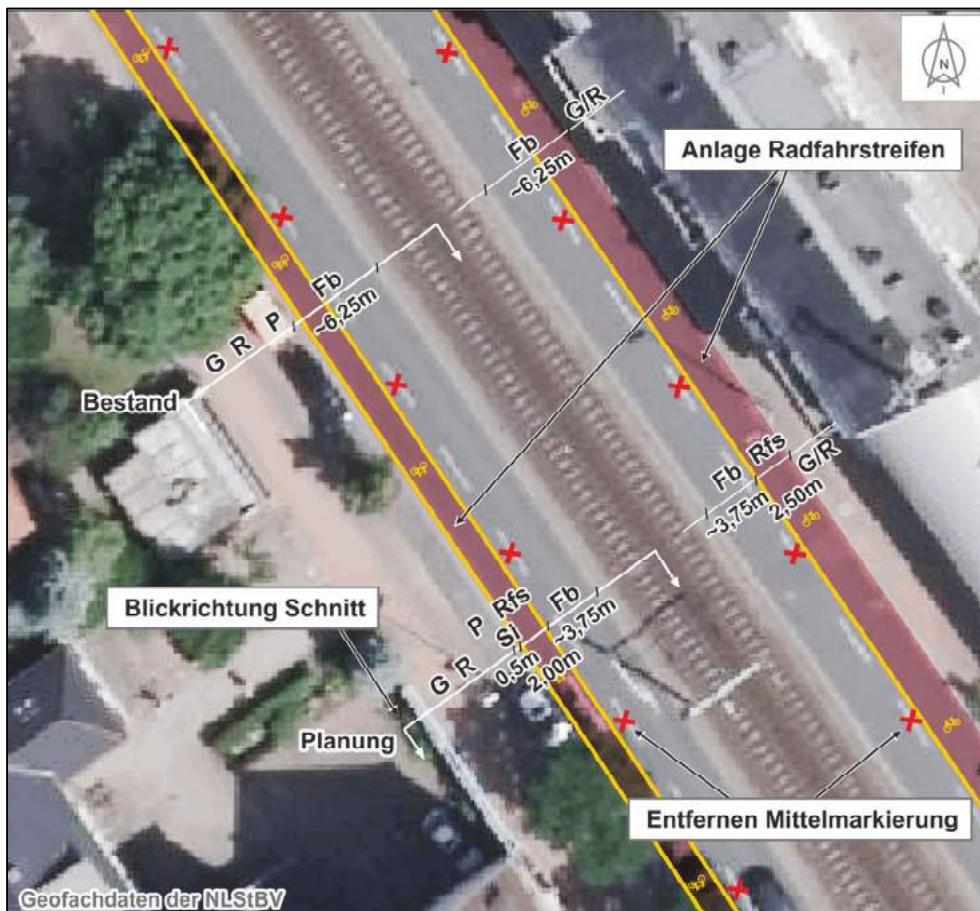


Abb. 7.2: Maßnahmenvorschlag „Strecke 1“: Hildesheimer Straße – Konzeptidee

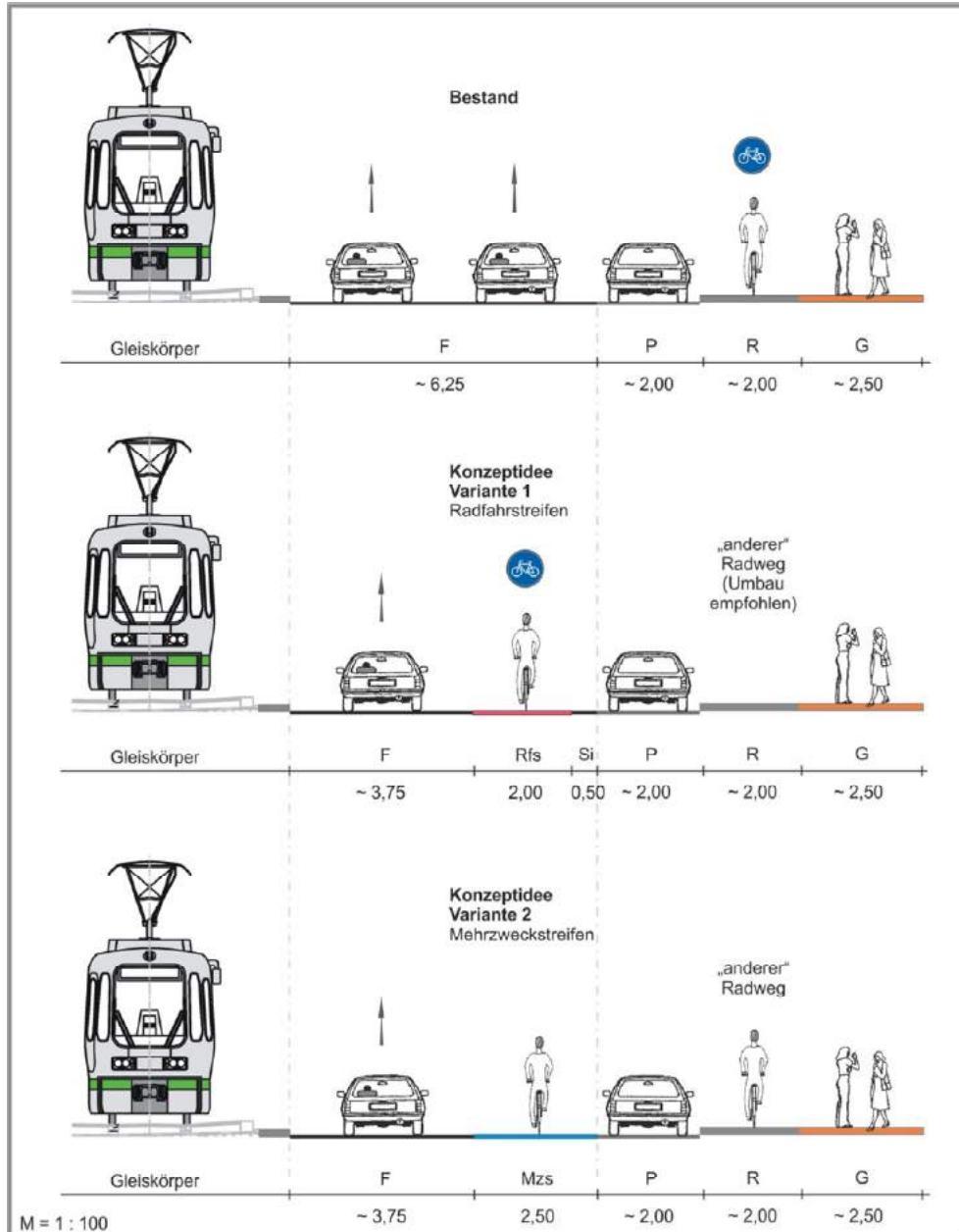


Abb. 7.3: Maßnahmenvorschlag „Strecke 1“: Querschnitt Hildesheimer Straße (nördl. Abschnitt/Westseite) – Bestand / Konzeptidee

Maßnahmenvorschläge „Strecken 2 und 3“:

Für die Radverkehrsführung im Zuge der Hildesheimer Straße zwischen Erich-Panitz-Straße bis zur Haltestelle „Neuer Schlag“ („Strecke 2“) wird eine fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs vorgeschlagen. Die Markierung von Radschutzstreifen bei gleichzeitiger Beibehaltung des Straßenparkens scheidet aufgrund zu geringer Fahrbahnbreite aus.

Der Abschnitt Neuer Schlag bis Ahornstraße („Strecke 3“) ist aufgrund begrenzter Seitenräume und dem kurvigen Verlauf ohne klare Sichtverhältnisse, problematisch. Vorgeschlagen wird zur sicheren fahrbahnintegrierten Führung die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen (vgl. Abb. 7.4). Diese Maßnahme kann im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im "Neuen Schlag" prioritätär im Lauf des nächsten Jahres umgesetzt werden.

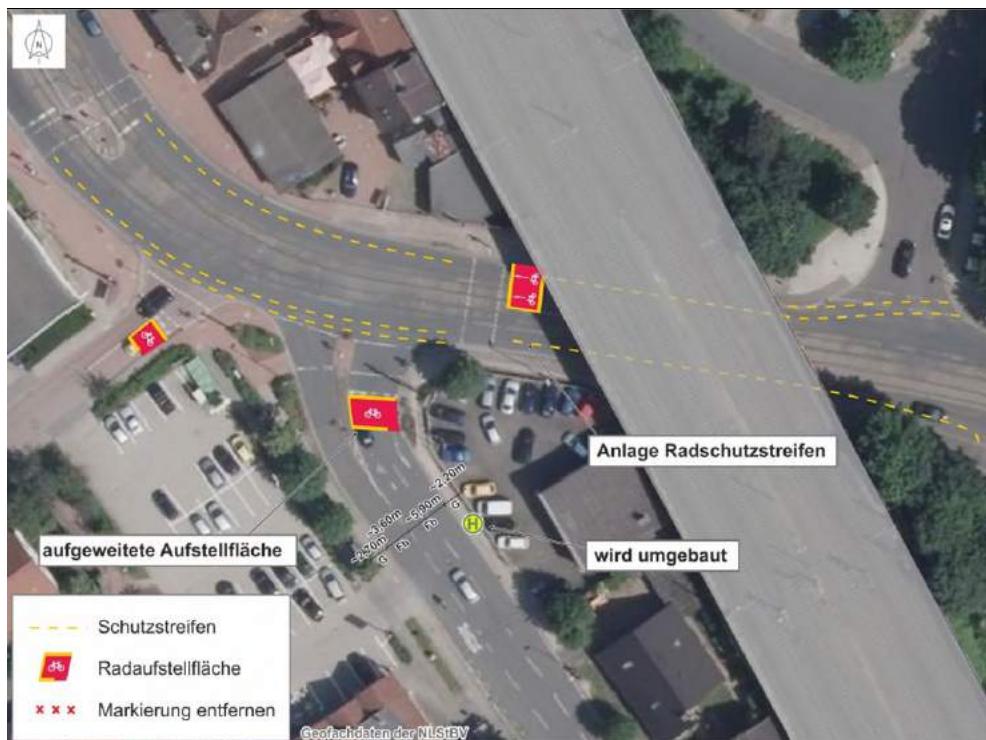


Abb. 7.4: Maßnahmenvorschlag Strecke 3: Hildesheimer Straße (Abschnitt zwischen Neuer Schlag und Ahornstr.) – Anlage Schutzstreifen

Maßnahmenvorschläge „Strecken 4, 5 und 6“:

Derzeit werden im Rahmen des Ausbaus der Stadtbahnhaltestellen (Hochbahnsteige) die Führung des Radverkehrs und die baulichen Radverkehrsanlagen noch abgeprüft. Für die Abschnitte der südlichen Hildesheimer Straße wird die Anlage eines Schutzstreifens (einseitig) und in Gegenrichtung eine Hochbordführung auf kombiniertem Geh-/ Radweg vorgeschlagen. Auf der Strecke 4 zwischen Ahornstraße und Koldinger Straße liegt der

Schutzstreifen ostseitig (vgl. Abb. 7.5) und auf der Strecke 6 zwischen Pattenser Straße und Gleidingen westseitig (vgl. Abb. 7.6). Alternativ ist hier auch eine fahrbahnintegrierte Führung und Gehweg / Radverkehr frei zu prüfen. Für den Abschnitt zwischen Koldinger Straße und Pattenser Straße („Strecke 5“) in Höhe der geplanten Stadtbahnhaltestelle wird eine beidseitige Führung auf Radschutzstreifen zur Prüfung vorgeschlagen.



Abb. 7.5: Maßnahmenvorschlag „Strecke 4“: Hildesheimer Straße (zwischen Ahornstraße und Pattenser Straße)

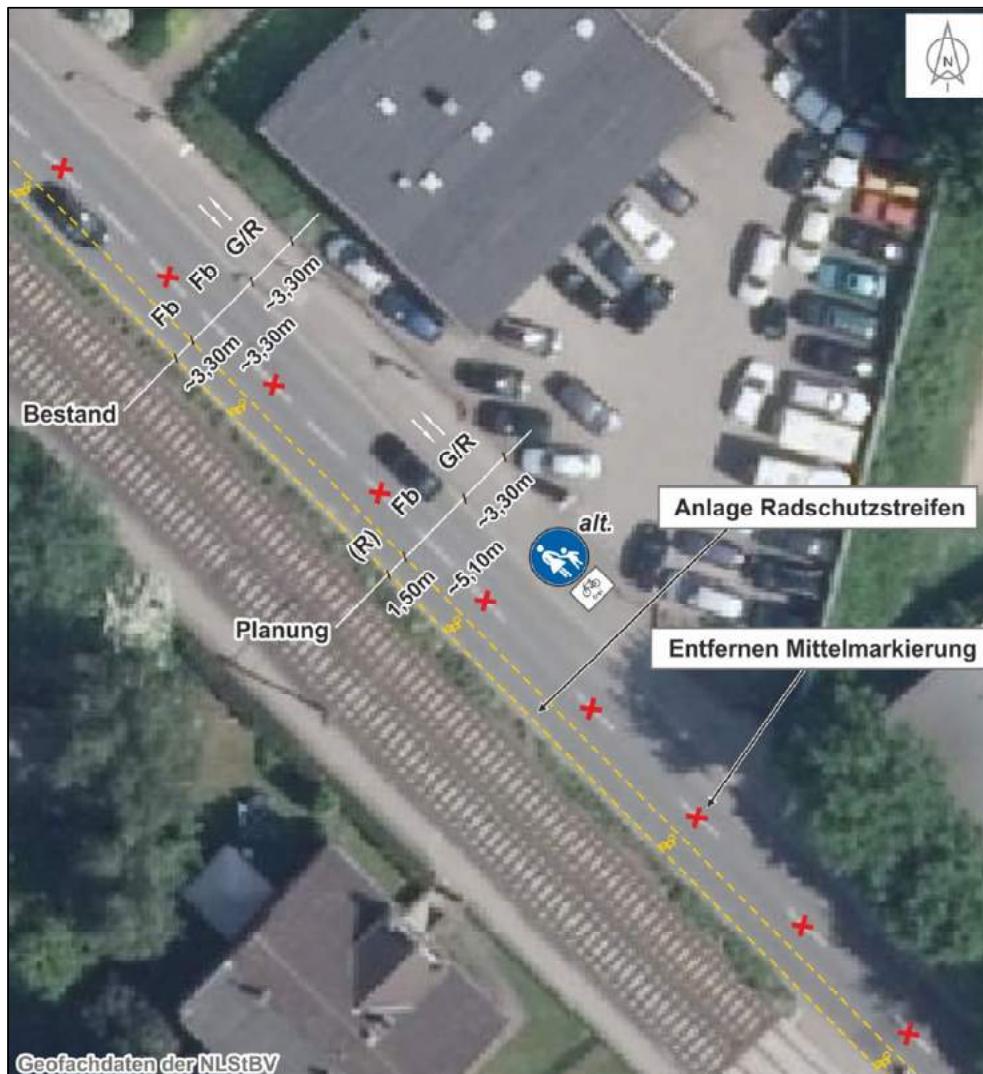


Abb. 7.6: Maßnahmenvorschlag „Strecke 6“: Hildesheimer Straße (zwischen Pattenser Straße und Gleidingen)

Maßnahmenvorschlag „Strecke 7“:

Für die beengte Straßenraumsituation in der Ortsdurchfahrt Gleidingen mit überfahrbaren Stadtbahngleisen wird für den dort fahrbahnintegriert geführten Radverkehr aus Verkehrssicherheitsgründen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschlagen. Auch der Lärmaktionsplan fordert für diesen Bereich aus Gründen des Immissionsschutzes Tempo 30¹⁰

¹⁰ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Lärmaktionsplan Stadt Laatzen, Hannover 2012



Abb. 7.7: Maßnahmenvorschlag „Strecke 7“: Ortsdurchfahrt Gleidingen
– Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit

Maßnahmenvorschläge „Strecken 10 und 11“:

Die Abbildung 7.8 zeigt für den Abschnitt Wülfeler Straße (zwischen Erich-Panitz-Straße und Marktstraße – Strecke 10) exemplarisch Lösungsvorschläge mit einem Radfahrstreifen auf. Dies soll bereits in 2017 umgesetzt werden. Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 soll ggf. geprüft werden.

Im Abschnitt der Wülfeler Straße westlich der Erich-Panitz-Straße bis zur Hildesheimer Straße (Strecke 11) ist bereits heute Tempo 30 ausgewiesen. Aufgrund des schmaleren Straßenquerschnitts ist hier die Ausweisung von Schutzstreifen möglich. Die weitere Nutzung der vorhandenen „anderen Radwege“ sollte für unsicherere Radfahrer weiterhin möglich bleiben.



Abb. 7.8: Maßnahmenvorschlag: „Strecke 10“: Wülfeler Straße (zwischen Erich-Panitz-Straße und Marktstraße) – Anlage Radfahrstreifen

Maßnahmenvorschlag „Strecke 14“:

In der Ortsdurchfahrt Ingeln-Oesselse gibt es im Bereich des Nahversorgers und des neuen Wohngebietes auf der Nordseite keine Radverkehrsanlagen. Hier wird die einseitige Markierung eines Schutzstreifens vorgeschlagen (vgl. Abb. 7.9). Dies greift die östlich vorhandene integrierte Radverkehrsführung auf. In der kurvigen Ortslage ist wechselweise die Markierung der jeweils inneren Kurve mit einem Schutzstreifen empfohlen.



Abb. 7.9: Maßnahmenvorschlag „Strecke 14“:
Gleidinger Straße (Ingeln-Oesselse) - Anlage Schutzstreifen

Maßnahmenvorschlag „Strecke 15“:

In der Gutenbergstraße ist stadteinwärts bis Höhe Weg zum Park der Sinne keine Radverkehrsanlage vorhanden. Im Grünstreifen ist deutlich ein ausgewachsener „Padweg“ der Radfahrer zu erkennen. Die Abbildung 7.10 zeigt für die Gutenbergstraße exemplarisch die Markierung von Schutzstreifen zur Sicherung der Radverkehrsführung.

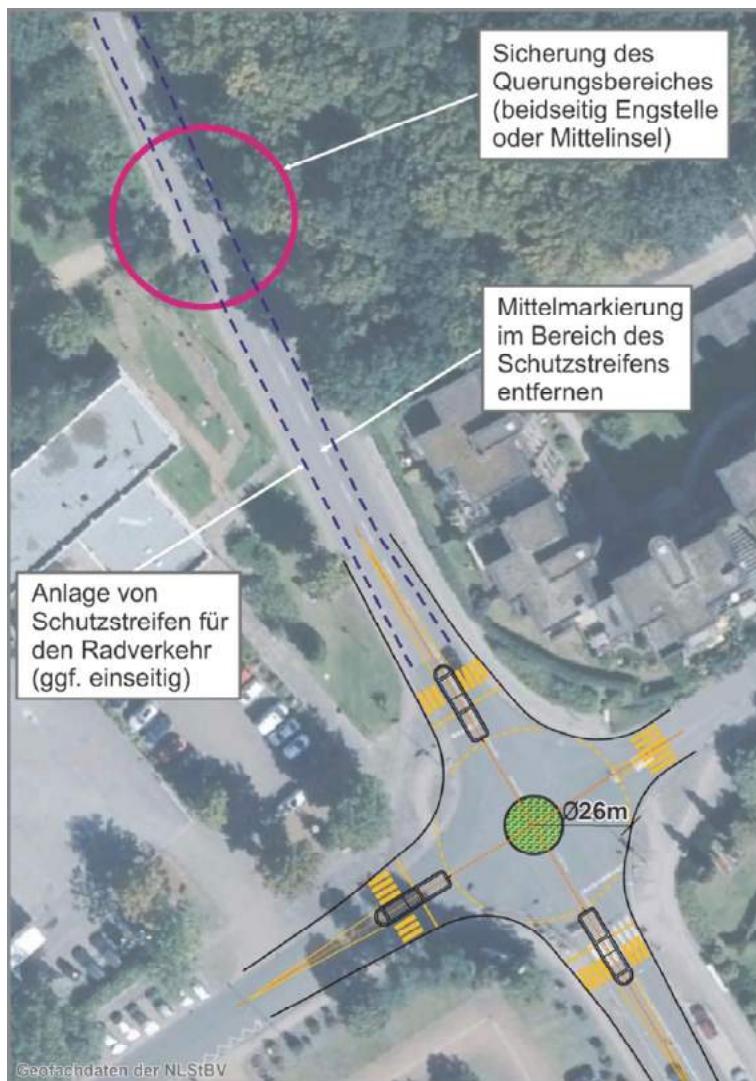


Abb. 7.10: Maßnahmenvorschlag „Strecke 15“: Gutenbergstraße - Anlage Schutzstreifen

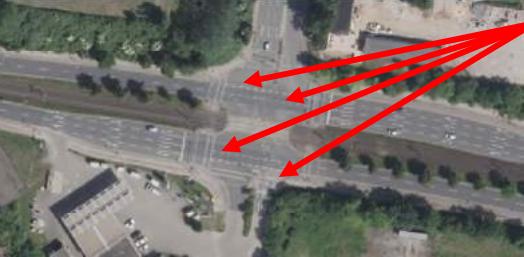
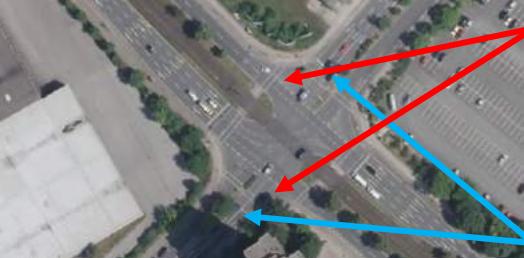
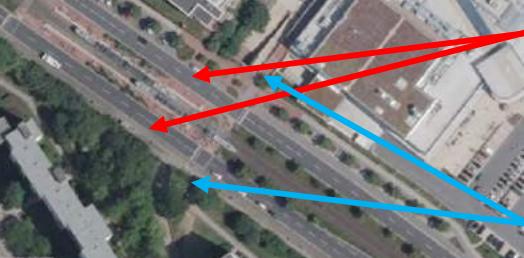
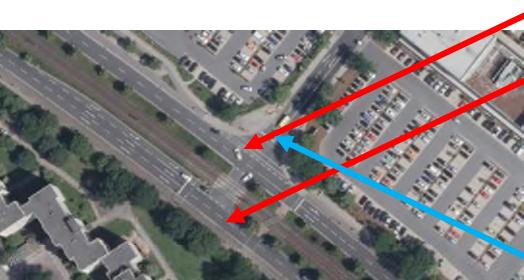
Weitere Maßnahmenvorschläge

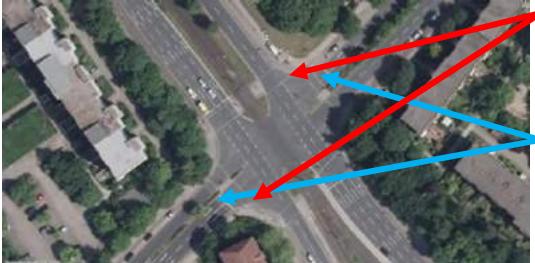
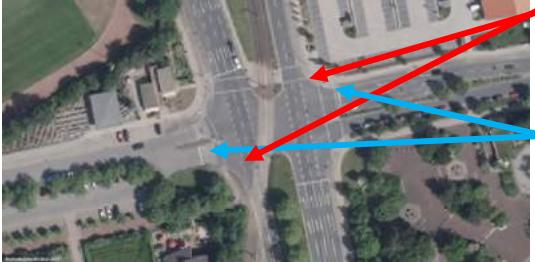
- Prüfung der Einbahnstraßen auf Öffnung der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Tempo 30 im Bereich Leine-Center

7.5 Maßnahmenvorschläge Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Der Übersicht in nachfolgender Auflistung sind Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten dargestellt, die vorrangig umgesetzt werden sollten. Vergleiche hierzu auch die Darstellung in Abbildung 7.1.

Ifd. Nr.	Knotenpunkt	Luftbild / Maßnahmenort	Maßnahmenvorschlag	Kosten	Priorität
1	Hildesheimer Straße/ Alte Rathausstraße		<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Linksabbiegemöglichkeit mit direkter Einfahrt in die Alte Rathausstraße, vorgezogene Aufstellflächen und direktes LAB im Zuge Alte Rathausstraße 	mittel	2
2	Hildesheimer Straße/ Münchener Straße/ Neue Straße		<ul style="list-style-type: none"> Linksabbiegetaschen im Zuge Hildesheimer Straße, fahrbahnintegrierte Führung, vorgezogene Aufstellflächen und indirektes LAB im Zuge Münchener Str. und Neue Straße 	mittel	1
3	Hildesheimer Straße/ Kronsbergstraße/ Eichstraße		<ul style="list-style-type: none"> direkte (nicht abgesetzte) Führung, Linksabbiegetaschen, Rückbau Rechtsabbieger prüfen, Verbesserung der LSA für Radfahrer vorgezogene Aufstellfläche 	mittel hoch	1
4	Hildesheimer Straße/ Erich-Pannitz-Straße		<ul style="list-style-type: none"> geplanter Umbau, direkte (nicht abgesetzter) Führung, direktes Linksabbiegen aus südlicher Hildesheimer Straße 	--	gepl.

Ifd. Nr.	Knotenpunkt	Luftbild / Maßnahmenort	Maßnahmenvorschlag	Kosten	Prio-rität
5	Erich-Panitz-Straße/ Karlsruher Straße		<ul style="list-style-type: none"> direkte (nicht abgesetzte) Führung, Linksabbiegetaschen 	gering	2
6	Erich-Panitz-Straße/ Würzburger Straße		<ul style="list-style-type: none"> direkte (nicht abgesetzte) Führung, Linksabbiegetaschen, fahbahnintegrierte Führung auf Schutzstreifen in den Zuläufstraßen, vorgezogene Aufstellflächen 	mittel	1
7	Erich-Panitz-Straße/ Albert-Schweitzer-Straße		<ul style="list-style-type: none"> direkte (nicht abgesetzte) Führung 	gering	1
8	Erich-Panitz-Straße/ Höhe „Kommunalachse“		<ul style="list-style-type: none"> Verschmälerung der Fahrbahn, ggf. einstreifige Verkehrsführung, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, Anbindung an Kommunalachse 	hoch	1
9	Erich-Panitz-Straße/ Robert-Koch-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Roteinfärbung der Furtenmarkierung, Verbesserung der Linksabbiegemöglichkeiten, direkte Furtenmarkierung der LAB Radfahrer in die Robert-Koch-Str., vorgezogene Aufstellfläche in der Robert-Koch-Str. 	hoch	1

Ifd. Nr.	Knotenpunkt	Luftbild / Maßnahmenort	Maßnahmenvorschlag	Kos-ten	Prio-rität
10	Erich-Pannitz-Straße/Wülfendorfer Straße		<ul style="list-style-type: none"> direkte (nicht abgesetzte) Führung, Linksabbiegetaschen, fahrbahnintegrierte Führung (Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen) in den Zulaufstraßen, vorgezogene Aufstellflächen 	mittel	1
11	Erich-Pannitz-Straße/Kastanienweg/Lange Weihe		<ul style="list-style-type: none"> direkte (nicht abgesetzte) Führung, Linksabbiegetaschen, fahrbahnintegrierte Führung in den Zulaufstraßen, vorgezogene Aufstellflächen 	mittel	2
12	Erich-Pannitz-Straße/Lüneburger Str./Petermax-Müller-Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radfurtmarkierung in Richtung P.-Müller-Str., fahrbahnintegrierte Führung in der P.-Müller-Str., vorgezogene Aufstellflächen 	mittel	2
13	Hildesheimer Straße/Anschluss Soda-Brücke		<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung des Radaufkommens überprüfen ggf. Bedarfs-LSA (Anforderung mittel Induktivschleife bzw. Taster) 	mittel	3
14	Hildesheimer Straße/Peterskamp		<ul style="list-style-type: none"> vorgezogene Aufstellflächen 	gering	1

Ifd. Nr.	Knotenpunkt	Luftbild / Maßnahmenort	Maßnahmenvorschlag	Kosten	Priorität
15	Hildesheimer Straße/Würzburger Straße/Langer Brink		<ul style="list-style-type: none"> vorgezogene Aufstellflächen für alle Richtungen 	mittel	1
16	Hildesheimer Straße/Neuer Schlag		<ul style="list-style-type: none"> vorgezogene Aufstellflächen, Schutzstreifen, Furtmarkierungen 	mittel	1
17	Hildesheimer Straße/Wülfendorfer Straße		<ul style="list-style-type: none"> Prüfung auf Schutzstreifen für links-abbiegende Radfahrer im Lageplan 	gering	1
18	Hildesheimer Straße/Kastanienweg		<ul style="list-style-type: none"> Radschutzstreifen ostseitig, Furtmarkierung vorgezogene Aufstellflächen 	gering	2
19	Hildesheimer Straße/Koldinger Straße/Pattenser Straße		<ul style="list-style-type: none"> Stellungnahme zur Überplanung im Zuge des Haltestellenumbaus liegt vor, Radverkehrsführung mit Schutzstreifen, vorgezogene Aufstellflächen etc. wird im laufenden Verfahren geklärt 	--	1

Ifd. Nr.	Knotenpunkt	Luftbild / Maßnahmenort	Maßnahmenvorschlag	Kosten	Prio-rität
20	Hildesheimer Straße B443		<ul style="list-style-type: none"> Eine Radverkehrsführung im Zuge der B 443 stellt auch eine Forderung der Region dar. Die Ergebnisse der Untersuchung zu den Regionsradrouten sind in das Handlungsprogramm der Stadt Laatzen zu integrieren und mit dem NLStBV abzustimmen. Dies betrifft auch die Anschlussstellen an das örtliche Radverkehrsnetz 	hoch	1
21	Hildesheimer Straße/ Peiner Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radschutzstreifen westseitig, Furtmarkierung 	gering	1
22	Hildesheimer Straße/ Am Bahnhof		<ul style="list-style-type: none"> Radschutzstreifen südseitig, Furtmarkierung 	gering	2
23	Hildesheimer Straße/ Braunschweiger Straße		<ul style="list-style-type: none"> Radschutzstreifen westseitig, ggf. Furtmarkierung 	--	3
24	Hildesheimer Straße/ Osterstraße		<ul style="list-style-type: none"> vorgezogene Aufstellflächen für alle Richtungen 	gering	1

Ifd. Nr.	Knotenpunkt	Luftbild / Maßnahmenort	Maßnahmenvorschlag	Kosten	Prio-rität
25	Hildesheimer Straße/ Thorstraße		<ul style="list-style-type: none"> vorgezogene Aufstellflächen 	gering	1

Tab. 7.3: *Maßnahmenvorschläge Radverkehrsführung an Knotenpunkten*

Für einzelne Knotenpunkte sind nachfolgend Lösungsvorschläge in Form von Prinzipskizzen dargestellt.

Maßnahmenvorschlag „Knoten 6“:

Für den Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Würzburger Straße sind in der Abbildung 7.11 Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung aufgezeigt:

- Heranführung der Furten
- vorgezogene Aufstellflächen in den Nebenstraßen
- indirektes Linksabbiegen im Zuge der Erich-Panitz-Straße

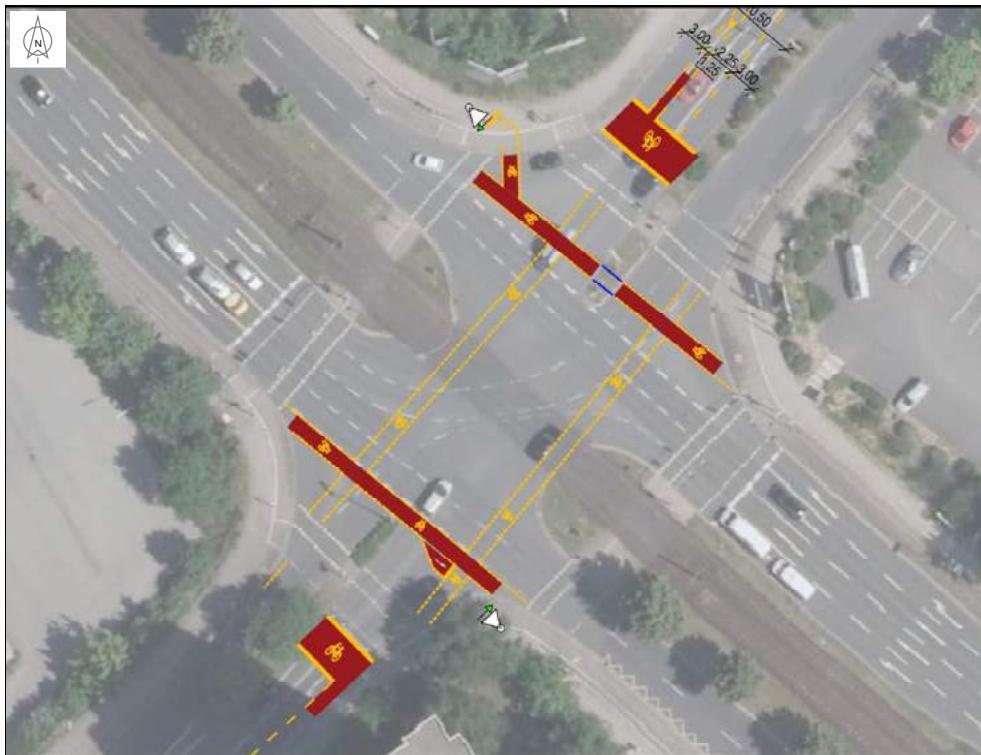


Abb. 7.11: Maßnahmenvorschlag „Knoten 6“: Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Würzburger Straße – Furtenmarkierungen, Aufstellflächen

Maßnahmenvorschlag „Knoten 9“:

Die Abbildung 7.12 zeigt eine nicht abgesetzte Radführung am Beispiel der Einmündung der Robert-Koch-Straße in die Erich-Panitz-Straße. Durch Rot einfärbung der Furtenmarkierung ist hier eine weitere Verbesserung bzgl. der Sichtbarmachung zu erzielen, wie sie auch im Bereich Einmündung Sankt-Florian-Weg vorhanden ist. Weiterhin ist das Linksabbiegen in die Robert-Koch-Straße zu verbessern, das ein Queren der Erich-Panitz-Straße (ohne Unterbrechung) ermöglicht.

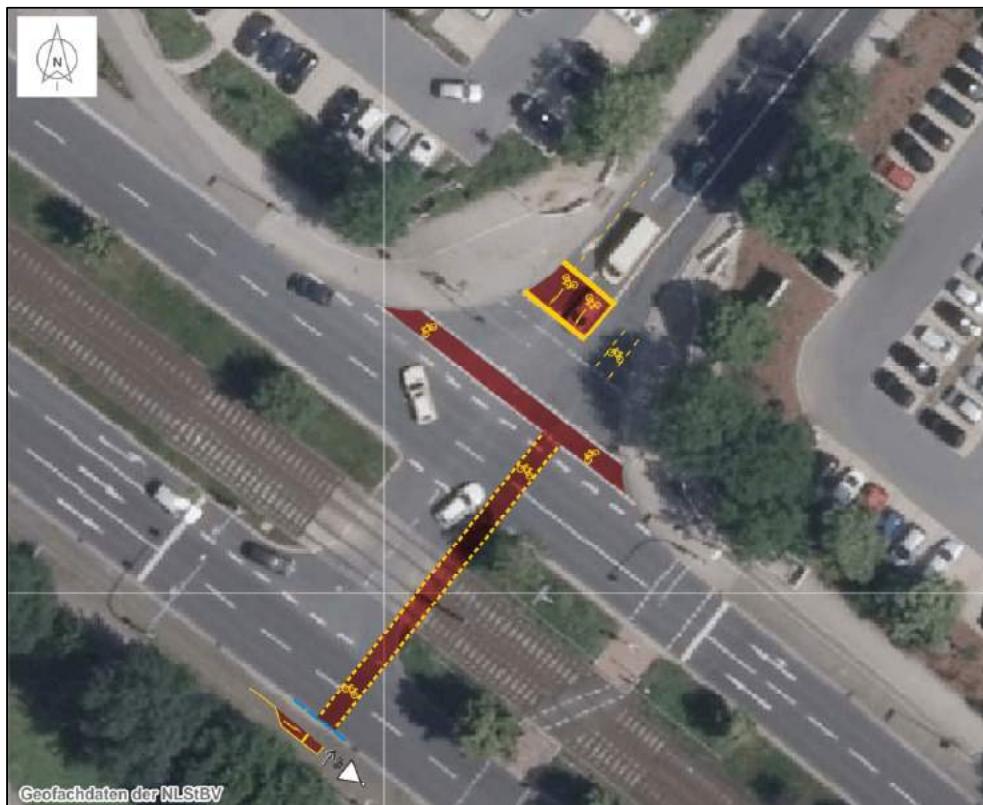


Abb. 7.12: Maßnahmenvorschlag „Knoten 9“: Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Robert-Koch-Straße – Furtenmarkierungen, Radsignalisierung

7.6 Besondere Fördermaßnahmen

Fahrradstraßen

Besondere Fördermaßnahmen im Zuge der Hauptrouten im Radverkehr sind die Einrichtung von Fahrradstraßen oder bevorrechtigten Straßenquerungen. Hier wird vorgeschlagen, insbesondere die nachfolgend aufgelisteten Straßen in Bezug auf ihre Ausweisung als Fahrradstraße zu überprüfen, die auch teilweise im „Dreistufenplan“¹¹ enthalten sind. Gelingt es, diese Straßen in der vorgesehenen Qualität herzustellen, ist damit zu rechnen, dass der Radverkehr in diesen Straßen das bevorzugte und vorherrschende Verkehrsmittel werden wird.

¹¹ ebenda

Alt-Laatzen

Verlauf: Alte Rathausstr./Wiesenstr./Rodelberg/Peterskamp/Am Hohen Ufer

Grasdorf

Verlauf: Ohestraße/Langer Brink/Am Thie/Am Südtor /Rethener Kirchweg/Friedrich-Ebert-Straße/bahnparralleler Radweg

Durch die Verknüpfung der genannten Straßenabschnitte ist eine durchgehende Fahrradachse bis zur B 443 möglich. Dadurch würde eine sichere, attraktive und zügig befahrbare Fahrradroute westlich der Bahn bzw. jenseits der stark Kfz-befahrenen Hildesheimer Straße geschaffen werden, die die Ortsteile Alt-Laatzen, Grasdorf bis nach Rethen verbindet und auch eine Verknüpfung mit den östlich liegenden Zielen ermöglicht.

Laatzen-Mitte

Verlauf: Marktstraße (ab Wülfeler Straße)/Lange Weihe

Verlängerung in Richtung GE Rethen-Nord (Schließen der Netzlücke/Brücke)

Rethen

Verlauf: Braunschweiger Str./Feldweg/Triftstr.

sowie

Verlauf: Zum Holzfeld und Lehrter Straße bis zur Braunschweiger Straße
In den östlichen Bereichen ist mittel- bis langfristig eine durchgehende Fahrradachse von Laatzen-Mitte über das südlich angrenzende Wohngebiet, die zu schließende Netzlücke im Bereich GE Rethen-Nord bis nach Gleidingen möglich. Der Verlauf einer Fahrradstraße durch den Steinweg ist ebenfalls zu prüfen.

Die Lage der genannten Fahrradstraßen im bestehenden Rad routennetz ist der Abbildung 7.13 zu entnehmen.

Schließen von Netzlücken

Folgende Netzlücken im Routennetz bedürfen besonderer planerischer Überlegungen:

- Anbindung zwischen Laatzen-Mitte und dem Gewerbegebiet Rethen-Nord:
Hier sind weitere Untersuchungen zum möglichen Routenverlauf und zur Art der Führung erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auch die fehlende Anbindung zwischen Laatzen-Mitte und Rethen im Bereich der Erich-Panitz-Straße zu thematisieren.
- Anbindung von Gleidingen an den S-Bahnhof Rethen.
- Direkte Anbindung von Ingeln-Oesselse an das Gewerbegebiet Rethen-Nord und weiter Richtung Laatzen-Mitte.
- Fehlende überörtliche Anbindung an die Stadt Sehnde sowie die teilweise problematische Anbindung in Richtung Koldingen sind im Rahmen des regionalen Radwegekonzeptes weiter zu prüfen.
- Anbindung „Zur Sehlwiese“ an die „Ritterstraße“

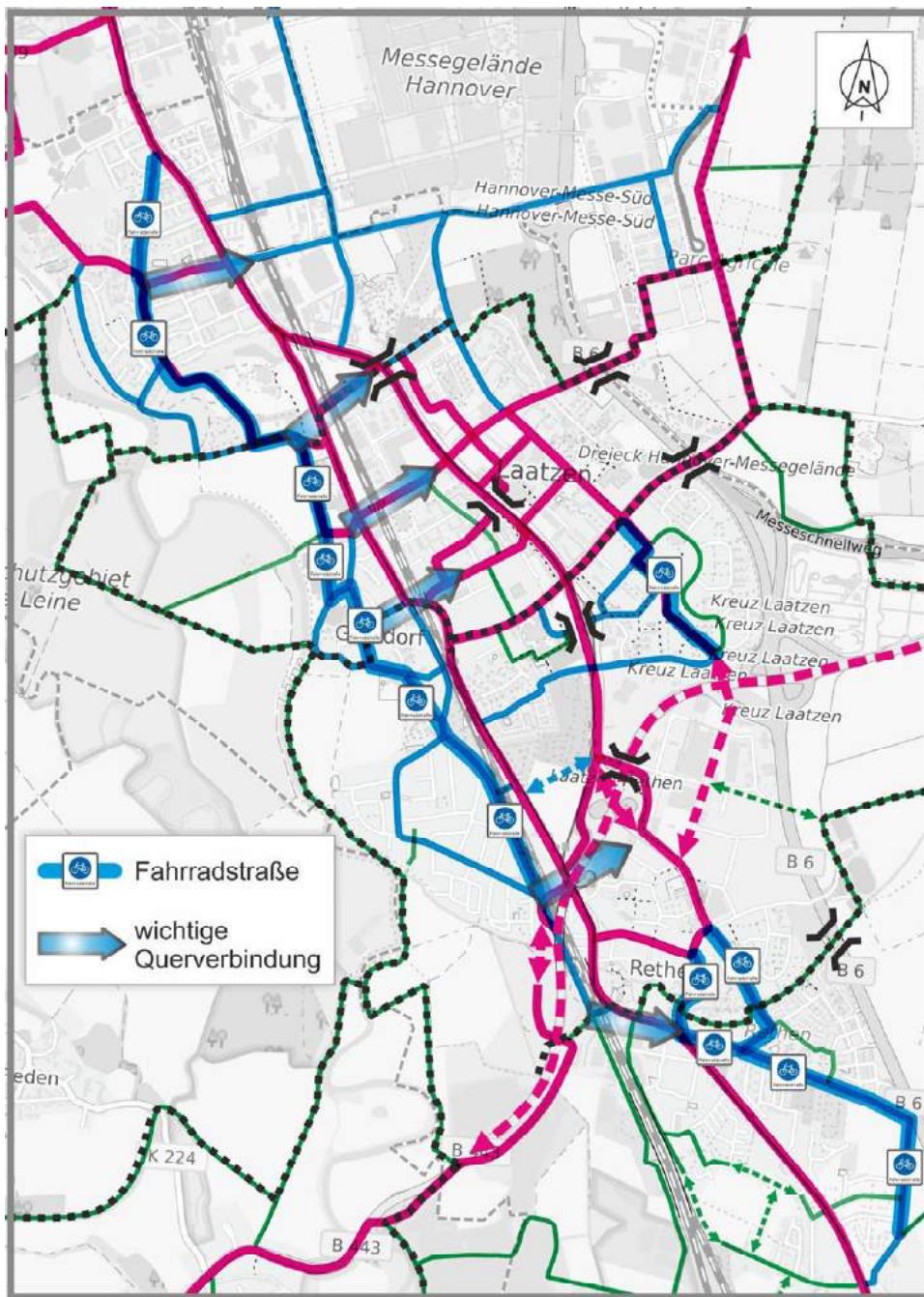


Abb. 7.13: Maßnahmenvorschlag: Fahrradstraßen im Radnetz der Stadt Laatzen (zur Prüfung)

Radwegweisung

Vorgeschlagen wird die Überprüfung der vorhandenen Radwegweisung insbesondere bezogen auf die Belange des Alltagsverkehrs. Hierbei sind die wichtigen innerörtlichen Ziele zu berücksichtigen und eine durchgehende Wegweisung zu gewährleisten.

Fahrradabstellanlagen

Vorgeschlagen wird ein Radabstellanlagenprogramm aufzustellen sowie eine Stellplatzsatzung für Fahrräder zu erarbeiten. Insbesondere im öffentlichen Straßenraum sind an zahlreichen Stellen Abstellanlagen bzw. einzelne Radabstellbügel zu ergänzen. Die betrifft insbesondere die Bahnhöfe und die Haltestellen der Stadtbahn sowie teilweise auch Bushaltestellen. Darüber hinaus ist auch die Radabstellanlagsituation in den Geschäftsbereichen und in Wohnquartieren zu verbessern.

Öffentlichkeitsarbeit

Durch flankierende Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit ist ergänzend zu den vorgeschlagenen Netzverbesserungen und baulichen Maßnahmen auf eine Änderung der Verkehrsmittelwahl abzuzielen. Geeignet hierzu sind:

- Autofreie Tage, Radsternfahrten,
- Kampagnen für einzelne Nutzergruppen (Schüler, Senioren, Mobilitäts-eingeschränkte),
- Begleitete Verkehrsversuche mit bspw. provisorischer Markierung von Schutzstreifen o.ä.

8. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur Bürgerbeteiligung wurden vier Workshops in den Ortsteilen Ingeln-Oesselse, Gleiddingen, Rethen und Laatzen durchgeführt. Die Rückmeldungen und Anregungen seitens der Bürger und Bürgerinnen zu den einzelnen Themen sind nachfolgend aufgelistet und ggf. kommentiert.

Anregungen zum Radverkehr	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Ingeln-Oesselse	
Beschichterung der Radrouten nach Heisede und Sarstedt	✓ enthalten Radwegweisung ergänzen
Planung Fahrradweg von I.-O. nach Bledeln	Detailuntersuchung / Prüfauftrag an Region (Kreisstraße)
Radabstellanlagen zur Straßenbahn	✓ enthalten Radabstellanlagenprogramm sinnvoll / prüfen
Schutzstreifen in Ortsdurchfahrt	✓ enthalten
Feldmark: Beschichterung (Laaatzen-Mitte, Hannover-Süd)	Radwegweisung ergänzen / Wegweisung Fahrradregion vorh.
Verbesserung Radverbindung I.-O. / Gleiddingen: Fuß- und Radweg trennen	Außerorts komb. Geh-/Radweg üblich
diagonale Verbindung für Radfahrer von I.-O. nach Laatzen-Mitte	✓ enthalten Aufnahme in das Radnetzkonzept (perspektivisch)
Gleiddingen	
Durchgang Ritterstraße / Sehlwiese bei Bebauung erhalten (Weiterführung über Galgenbergweg)	✓ enthalten, vgl. Vorschläge Radnetz
Radweg für SchülerInnen: Gleiddingen - Laatzen-Zentrum	✓ enthalten, vgl. Vorschläge Radnetz
Verbindung Flüchtlingswohneinheiten bis Rethener Winkel (Haltestelle)	Prüfauftrag
Querverbindung von Gleiddingen zum Wohngebiet Sehlwiese	✓ enthalten, vgl. Vorschläge Radnetz
Hildesheimer Straße: Verbindung Rethen - Gleiddingen (nur einseitiger Radweg mit Baumwurzeln / endet ohne weitere Verbindung)	✓ enthalten, nach derz. Stand beidseitig Schutzstreifen gepl.
Rethen - Nord: befestigter Fahrradweg durch das Feld zum Heidfeld	Prüfauftrag
Rethen	
Übergang Rethen-Bahnhof: taktile Elemente sind zu eng gesetzt	Konzeptstudie zur Verbesserung der Zugangssituation in Bearbeitung
Fahrradweg entlang der Erich-Panitz-Straße ist hinter der Abbiegung Richtung Laatzen zu unsicher (Gefahrenstelle durch Glasscherben)	Prüfung durch Verkehrsbehörde

Anregungen	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
allgemeine Fahrradsituation Braunschweiger Straße verbessern	✓ enthalten, ggf. als Teil einer östlichen Fahrradachse bzw. Fahrradstraße ausweisen
Fahrradsituation Koldinger Straße (Umfahren der parkenden Autos)	P+R-Anlage in Planung, Realisierung voraussichtlich in 2019, dadurch Verbesserung der Situation zu erwarten, ggf. Überprüfung nach Realisierung
taktile Elemente können grundsätzlich nicht immer umfahren werden (Problem: Fahrräder mit dünnen Reifen)	Überprüfung in konkreten Einzelfällen
Koldinger Straße bis Hermann-Löns-Straße: Gefährdung durch parkende Autos	P+R-Anlage in Planung, Realisierung voraussichtlich in 2019, dadurch Verbesserung der Situation zu erwarten, ggf. Überprüfung nach Realisierung
Laatzen	
Ausreichende Breite neu aufzubringender Fahrwege auf der Straße einhalten (für ggf. Lastenräder)	✓ enthalten, ausreichende Breiten für alle Sondermodelle und überall ist nicht zu gewährleisten
Fahrradparkhäuser an Haltestellen	✓ enthalten, Aufstellung eines Radabstellanlagenprogramms empf., ggf. für ausgewählte Haltestellen prüfen
Ausbau des Weges am Komposthof für Fußgänger und Fahrradfahrer in der Verbindung nach Laatzen	✓ enthalten, sinnvoll auch zur Anbindung anvisierter Wohnbebauung
freie Durchfahrt für Fahrräder in der Zufahrt zwischen Grand-Quevilly-Pass und Erich-Panitz-Straße	✓ enthalten
Verbindung Karlsruher-Straße - Aqua Laatzium (die Verbindung über den Festplatz entfällt) - Alternativroute	Alt. über Verlängerung der Verbindung Fußgängerbrücke
Möglichkeit für Radfahrer direkt auf der Erich-Panitz-Straße bis Rethen durchzufahren	✓ enthalten, vgl. Vorschlag Radnetz
Radfahrstreifen direkt auf der Karlsruher Straße zw. Kronsbergstraße und Erich-Panitz-Straße	Fahrbahn zu schmal zur Anlage von Radfahrstreifen, ggf. Anlage Gehweg/ Rad frei, keine vorrangige Maßnahme
Radwegeverbindung zum Gewerbegebiet Rethen-Ost	✓ enthalten, vgl. Vorschlag Radnetz Prüfauftrag, Konzeptstudie empf.
Abstimmungsgespräche über Fahrradstreifen mit der Stadt Hannover (z.B. Hildesheimer Str.)	✓ enthalten,
grundätzlich verbesserte Verbindung nach Hannover	✓ enthalten,
Leinevorplatz sollte mit dem Fahrrad erreichbar sein	✓ enthalten, vgl. Vorschläge zur „Kommunalachse“
Überprüfung der Absenkung der Bordsteine	Prüfauftrag an Stadt

9. Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“

In Tabelle 9.1 sind übersichtsartig die Maßnahmen dargestellt, die vorrangig umgesetzt werden sollten. Es handelt hierbei um Maßnahmen mit besonderer Netzrelevanz insbesondere im Zuge der stadtteilverbindenden Hauptroute Hildesheimer Straße. Die hier vorgesehenen Maßnahmen sollen gleichzeitig „Vorbildfunktion“ für weitere, zukünftig zu realisierende Maßnahmen haben. Den Maßnahmenstellen sind die Maßnahmenvorschläge, eine erste Einschätzung der Kosten sowie eine Priorisierung zugeordnet.

Für einen Großteil der Maßnahmen ist eine intensive Abstimmung mit den jeweilig zuständigen bzw. betroffenen Straßenbaulastträgern und mit der üstra erforderlich. Diese zu beteiligenden Akteure sind in der Tabelle ebenfalls aufgeführt.

Die zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen beruhen auf den aktuellen Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und stimmen mit den Regelungen der StVO überein.

„Schlüsselmaßnahmen“						
Maßnahmen im Längsverkehr						
Ifd. Nr.	OT	Maßnahmenstelle	Maßnahmenvorschlag	Kosten	Priorität	Bau-last
Strecke 1	Alt-L	Hildesheimer Straße nördlich Kronsbergstr.	Anlage von Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen prüfen	hoch	hoch	Land
Strecke 3	Gr	Hildesheimer Str. (Neuer Schlag bis Ahornstr.)	Anlage von Schutzstreifen beidseitig	gering	hoch	Stadt
Strecke 4	L-Mi	Hildesheimer Straße (zwischen Ahornstraße und Koldinger Str.)	Anlage eines Schutzstreifens (ostseitig), Gegenrichtung gem. Geh-/Radweg, alt. Gehweg / Rad frei	mittel	hoch	Stadt
Strecke 6	Re	Hildesheimer Straße (zwischen Pattenser Str. und südl. Am Steinacker)	Westseite: Radschutzstreifen, Ostseite: fahrbahnintegrierte Führung, alt. Gehweg/ Radfahrer frei	--	gepl.	Region

Ifd. Nr.	OT	Maßnahmenstelle	Maßnahmenvorschlag	Kosten	Priorität	Bau-last
Maßnahmen im Längsverkehr						
Strecke 7	GI	Hildesheimer Straße (Am Steinacker bis Am Leinkamp)	Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Streckenlänge ca. 850 m, Zeitverlust ca. 40 sek)	gering	hoch	Region
Strecke 9	L-Mi	Zwischen Neuer Schlag und Leine-Center	Ausbau Kommunalachse	hoch	hoch	Stadt
ohne		verschiedene Straßen	Ausweisung von Fahrradstraßen als durchgehende Radachse prüfen	gering	hoch	Stadt
Maßnahmen an Knotenpunkten						
KP 1	Alt-L	Hildesheimer Str. / Alte Rathausstr.	Verbesserung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt: vorgezogene Aufstellflächen und indirektes LAB im Zuge Alte Rathausstr., Verbesserte Linksabbiegemöglichkeit in die Alte Rathausstr.	mittel	hoch	Stadt / Land
KP 2	Alt-L	Hildesheimer Str. / Münchner Str. / Neue Str.	Verbesserung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt: Linksabbiegetaschen im Zuge Hildesheimer Str., fahrbahnintegrierte Führung, vorgezogene Aufstellflächen und indirektes LAB im Zuge Münchner Str. und Neue Str.	mittel	hoch	Stadt / Land
KP 3	Alt-L	Hildesheimer Str. / Kronsbergstr. / Eichstr.	Verbesserung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt: direkte, nicht abgesetzte Führung, teilw. Linksabbiegetaschen, Rückbau Rechtsabbieger prüfen, Verbesserung der Signalschaltung für Radfahrer (keine Querung in Etappen!)	mittel hoch	hoch	Stadt / Region / Land
KP 4	Alt-L	Hildesheimer Str. / Erich-Panitz-Straße	Verbesserung der Radverkehrsführung, Umbau in Planung	--	gepl.	Stadt / Region

Tab. 9.1: Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“

Hannover, den 22.10.2018

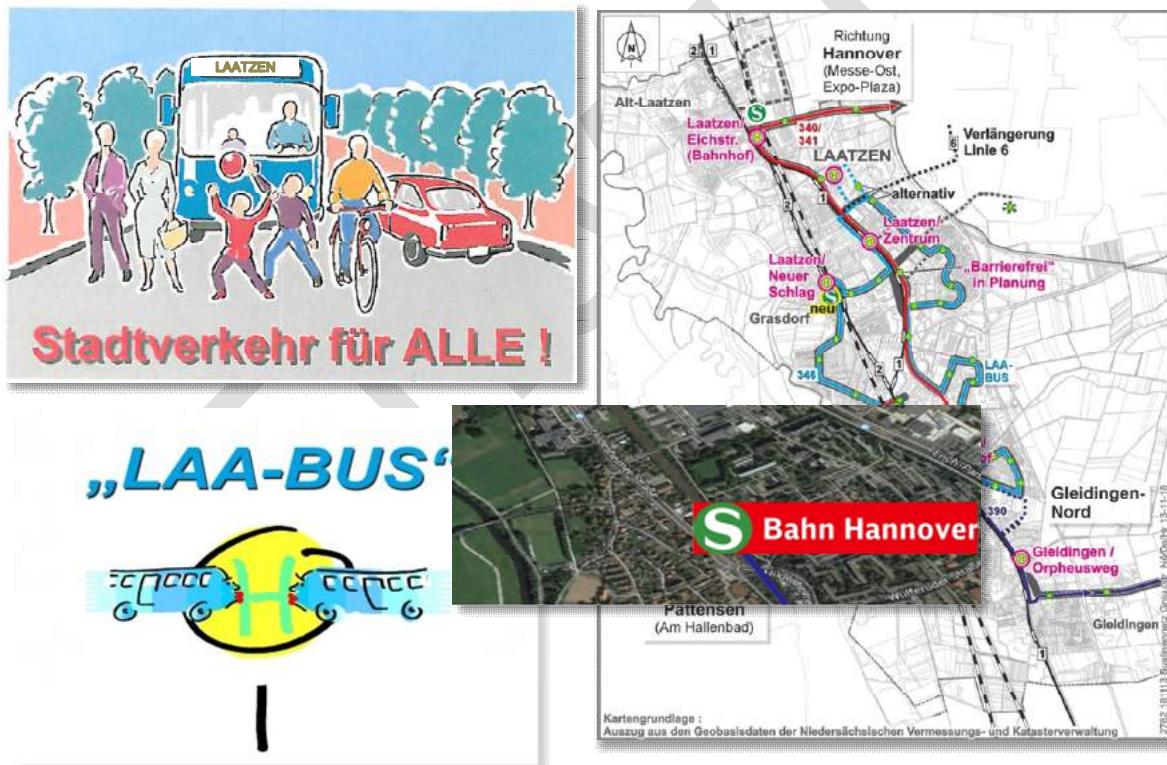


Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen

Teil 5: Handlungsprogramm ÖPNV



**Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Laatzen
Teil 5: Handlungsprogramm
Busse & Bahn**

Endfassung 08/ 2019

AUFTAGGEBER: **STADT LAATZEN, MARKTPLATZ 13, 30880 LAATZEN**

AUFTAGNEHMER: **PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

BEARBEITUNG: **DIPL.-ING. H. MAZUR
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN
DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN**

HANNOVER, 23.08.2019

INHALTSVERZEICHNIS:		
1.	Ausgangslage	1
2.	Heutige Situation.....	2
2.1	S-Bahn.....	2
2.2	Stadtbaum	3
2.3	Busverkehr.....	6
2.4	Haltestellen	8
3.	Ziele und Handlungsfelder	9
3.1	Leitbild und Ziele.....	9
3.2	Handlungsfelder.....	9
4.	Maßnahmekonzept	11
4.1	Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit.....	11
4.1.1	Stadtbahnhaltestellen.....	11
4.1.2	Bushaltestellen.....	13
4.1.3	S-Bahn-Halt / Bahnhof Rethen.....	14
4.2	Veränderungen im Strecken- und / oder Liniennetz	15
4.2.1	Verlängerung der Linie 6.....	15
4.2.2	Liniennetzergänzungen und Optimierung der Stadtbahnerschließung in Rethen und Gleidingen.....	17
4.3	Neuer Regionalverkehrshalt in Laatzen/ Laatzen-Mitte	19
4.4	Busverkehr.....	20
	Linien 340/ 341.....	24
	Linie 390	24
4.5	Kommunalachse	26
5.	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	27
6.	Schlüsselmaßnahmen ÖPNV.....	29
7.	Fazit.....	30

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1: Konzept für Umsteigestation Rethen / Pattenser Straße (Quelle: TransTecBau und Infra 2016 mit Anmerkungen PGT zu ergänzenden Maßnahmen).....	4
Abb. 2.2: Erschließungsqualität durch das derzeitige S-Bahn- / Stadtbahnnetz	5
Abb. 2.3: Hochbahnsteig Rethen / Galgenbergweg (Quelle: TransTecBau und Infra 2016, Anmerkungen PGT)	6
Abb. 2.4: Busliniennetz	7
Abb. 2.5: Schnitt: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover).....	8
Abb. 4.1: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen und S-Bahnhof Rethen empfohlen	14
Abb. 4.2 Ergänzungen im Stadtbahn-Netz	16
Abb. 4.3: Beispiel: Kreisel mit mittiger Stadtbahnquerung in Karlsruhe	17
Abb. 4.4: Empfohlene Verlegung Haltestelle Orpheusweg und Einzugsradien zur Erschließungsverbesserung der geplanten neuen Wohngebiete.....	18
Abb. 4.5: Neuer RE und S-Bahn-Halt Laatzen Zentrum/Mitte.....	19
Abb. 4.6: Möglicher Standort für neuen RE- und S-Bahnhalt Laatzen Zentrum/Mitte	20
Abb. 4.7: Stadtbusroutenkonzepkt Laatzen mit Einzugsradien.....	21
Abb. 4.8: Linienführung Stadtbus Laatzen.....	23
Abb. 4.9: „Olli“ bzw. andere automatische Busse fahren bereits heute.....	26

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 5.1: Buskilometer por Jahr – Bestand / Prognose – Vergleich der heute und mit verändertem Stadtbusverkehr (Laaatzen)	24
Tab. 6.1: Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“ zur Umsetzung in den nächsten 5 Jahren	30
Tab. 6.2: Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“ mit weiterem Untersuchungsbedarf	30

1. Ausgangslage

Busse & Bahnen übernehmen die Grundversorgung der „Mobilität für Alle“. Sie ermöglichen nichtmotorisierten oder mobilitätseingeschränkten Personen und allen anderen die Teilnahme am Verkehr. Sie sichern die Erreichbarkeit von Schulen, Ausbildungs- und Arbeitsstätten und legen damit die Grundlagen für verbindliche und stabile Verkehrsverhältnisse für das soziale Leben einer Stadt.

Mit der Beschlussfassung zum Verkehrsentwicklungsplan Teil 1: Leitbild Verkehr¹ hat die Stadt Laatzen den Grundstein für die Entwicklung von Handlungsprogrammen der einzelnen Verkehrsarten und deren Stellung im gesamtstädtischen Verkehr gelegt. Den umweltschonenden Verkehrsarten soll der notwendige Raum gegeben und die technische Infrastruktur angepasst und verbessert werden.

Die dafür entwickelten vertiefenden Handlungsprogramme des VEP Stadt Laatzen zur / zum

- Barrierefreiheit,
- Radverkehr,
- Busse & Bahnen und
- Kfz-Verkehr

wurden in den Ortsteilen in Workshops diskutiert.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse für das Handlungsprogramm Busse & Bahnen zusammen.

Die zukünftigen Aufgaben der Stadt liegen in Erweiterungen bzw. Verbesserungen im vorhandenen ÖPNV-Angebot sowie der Optimierung der barrierefreien Erreichbarkeit durch den Ausbau von Hochbahnsteigen und barrierefreien Bushaltestellen im Vordergrund.

¹ VEP Stadt Laatzen – Teil 1: Leitbild Verkehr, PGT Hannover 2015

2. Heutige Situation

Die Erschließungsqualität der Stadt Laatzen durch Busse & Bahnen ist in weiten Bereichen als zufriedenstellend zu bezeichnen. Der angestrebte Mindestbedienungsstandard ist erfüllt.² Allerdings gibt es Missstände, die bereits im „Leitbild Verkehr“ aufgezeigt wurden.³

- Die Stadt Laatzen ist mittels S-Bahn in Nord-Süd-Richtung gut an die Landeshauptstadt Hannover bzw. an Sarstedt angebunden. Die Städte Hannover, Sarstedt, Göttingen und Hildesheim sind aber **nicht** durch den schnellen Regionalverkehr angebunden.
- Die innerstädtische Erschließung erfolgt durch die Stadtbahn und den Linienbusverkehr mit tlw. ungenügenden Fahrplantakt.
 - Das Zentrum von Laatzen ist über die Stadtbahnlinie 1 erreichbar, die nicht alle Stadtteile gleichermaßen gut erschließt.
 - Die Anbindung mit der S-Bahn und mit dem Busverkehr ist umwegig.

2.1 S-Bahn

Der Messebahnhof liegt östlich von Alt-Laatzen. Der S-Bahnhof Rethen liegt dezentral westlich des Ortsteiles Rethen. Eine direkte Bahnansbindung an die wichtigen Ziele Laatzen-Mitte, das Leine-Center, das Agnes-Karll-Krankenhaus und das AquaLaatzium fehlt.

Eine Anbindung der Stadt an den schnellen Schienenregionalverkehr fehlt, seitdem die RegionalExpresszüge am Messebahnhof Laatzen durchfahren.

- Die S-Bahn-Anbindung ist unbefriedigend. Zwar erreicht die S-Bahn Hannover bzw. Sarstedt (in 7 bzw. 8min) und Hildesheim (in 23 Minuten) schnell. Die Lage und Erreichbarkeit der S-Bahnhöfe von den bevölkerungsreichen Stadtquartieren ist ungünstig. Die Verknüpfung mit Bussen & Bahnen ist nicht zufriedenstellend.

² VEP Stadt Laatzen – Teil 1: Leitbild Verkehr, PGT Hannover 2015

³ VEP Stadt Laatzen – Teil 1: Leitbild Verkehr, PGT Hannover 2015

- Die Fahrzeit mit der Stadtbahn, die das Stadtgebiet wesentlich besser erschließt, beträgt ab Laatzen Zentrum demgegenüber mindestens 25 Minuten nach Hannover und 21 Minuten nach Sarstedt.

Aus dem Ortsteil Ingeln-Oesselse besteht keine direkte Anbindung an die S-Bahn. Der Zubringer-Busverkehr wird an der Stadtbahn „gebrochen“. Ein auf Pendler (vom Schülerverkehr unabhängiges) abgestimmtes Fahrplanangebot fehlt besonders in den Morgenstunden.

An den S-Bahn-Haltestellen ist die Situation für Park+Ride und Bike+Ride verbesserungsbedürftig. Es fehlen Bike+Ride-Plätze an beiden S-Bahnhöfen sowie Park+Ride-Plätze am Bahnhof Rethen.

In der Prioritätenreihung des Nahverkehrsplans der Region Hannover ist der Bahnhof Rethen als mittlere Ausbaupriorität für Park+Ride, und als niedrigere für Bike+Ride eingestuft. Zusätzlich wird auch die Stadtbahnhaltestelle Rethen/Bahnhof Rethen im Ausbaukonzept P+R mit Ausbaupriorität niedrig genannt⁴. Der Haltepunkt ist nicht barrierefrei.

2.2 Stadtbahn

Entlang der Hildesheimer Straße und der Erich-Panitz-Straße erschließt die Stadtbahn (Linien 1 und 2) den gesamten Stadtbereich in Nord-Süd-Richtung (vgl. Abb. 2.1). Ein Großteil der Einwohner wohnt innerhalb der 500 m-Radien der Stadtbahn- oder Schienenhaltepunkte. Somit besteht eine gute Erreichbarkeit der für das Erreichen der benachbarten Oberzentren aber vglw. langsamem ÖPNV-Anbindung. Zahlreiche Haltestellen ermöglichen eine gute Erreichbarkeit der entlang der Strecken gelegenen Quellen und Zielen. Die tatsächlichen Wege zu den Haltestellen aus den vorhandenen und geplanten Wohngebieten sind z.T. weit. Das Zentrum Laatzen wird aus den Stadtteilen heraus entlang der Linie 1 in max. 12 min erreicht.

Die Buserschließung von Teilen Rethens bzw. Gleidingens ist nicht zufriedenstellend.

⁴ Region Hannover, NVP 2015, September 2015

Die Integration der Stadtbahn bei engen Straßenraumquerschnitten ist im Bereich der eingleisigen Streckenführung der Stadtbahnlinie 2 in Grasdorf gelungen. Die zweigleisige Ausbausituation im Bereich Gleidingen ist städtebaulich unbefriedigend, da der besondere Bahnkörper einen hohen Platzbedarf hat, sodass Rad- und Gehwege nicht akzeptabel sind.

Die Haltestellen sind nicht immer barrierefrei ausgebaut. Der Bau von Hochbahnsteigen im Bereich Gleidingen ist aufgrund des zur Verfügung stehenden Straßenraumes schwierig und im aktuellen Nahverkehrsplan⁵ der Region Hannover nicht vorgesehen. In Planung ist derzeit die Neuanlage der Haltestelle Rethen / Pattenser Straße durch Zusammenlegung der Haltestellen Rethen-Nord und Rethen, sowie weiterer Haltestellen in südlicher Richtung, u.a. Galgenbergweg und Orpheusweg (vgl. Abb. 2.2 und 2.3). Die Lage der Haltestellen kann in Bezug auf die zuführenden rad- und Fußanbindungen tlw. deutlich verbessert werden.

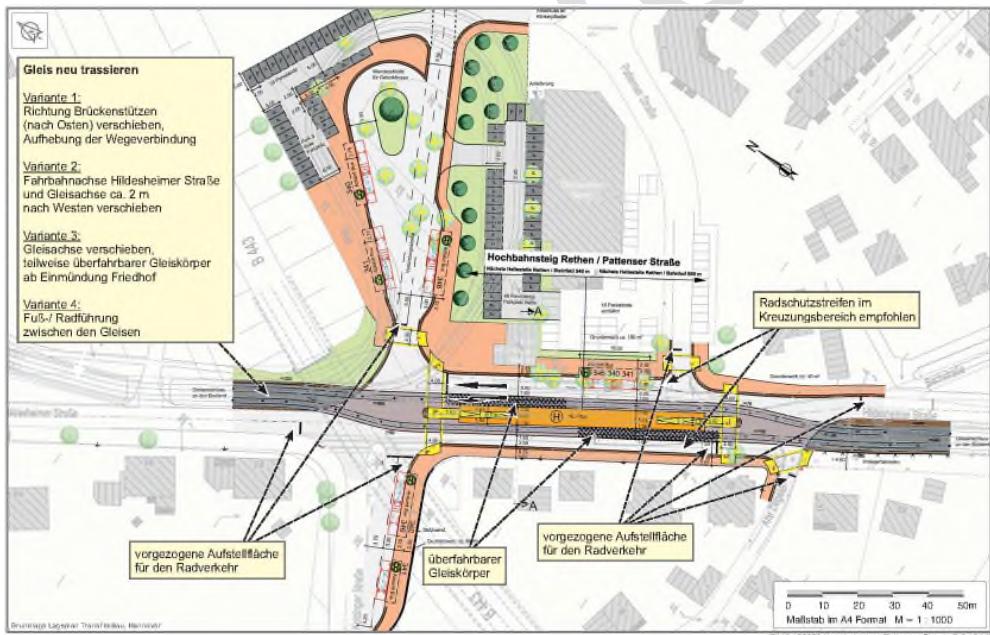


Abb. 2.1: Konzept für Umsteigestation Rethen / Pattenser Straße
(Quelle: TransTecBau und Infra 2016 mit Anmerkungen PGT zu ergänzenden Maßnahmen)

Im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans wurde die Diskussion und planerische Qualifizierung der Ideen für die Umsetzung von

⁵ Region Hannover, NVP 2015, September 2015

Hochbahnsteige im Zuge der Linien 1 und 2 durch den VEP begleitet und optimiert. Die Abbildung 2.2 und 2.3 zeigen Beispiele aus der Diskussion. Die endgültige Variante ist derzeit noch in Bearbeitung, berücksichtigt jedoch weite Teile der vorgelegten Anmerkungen.

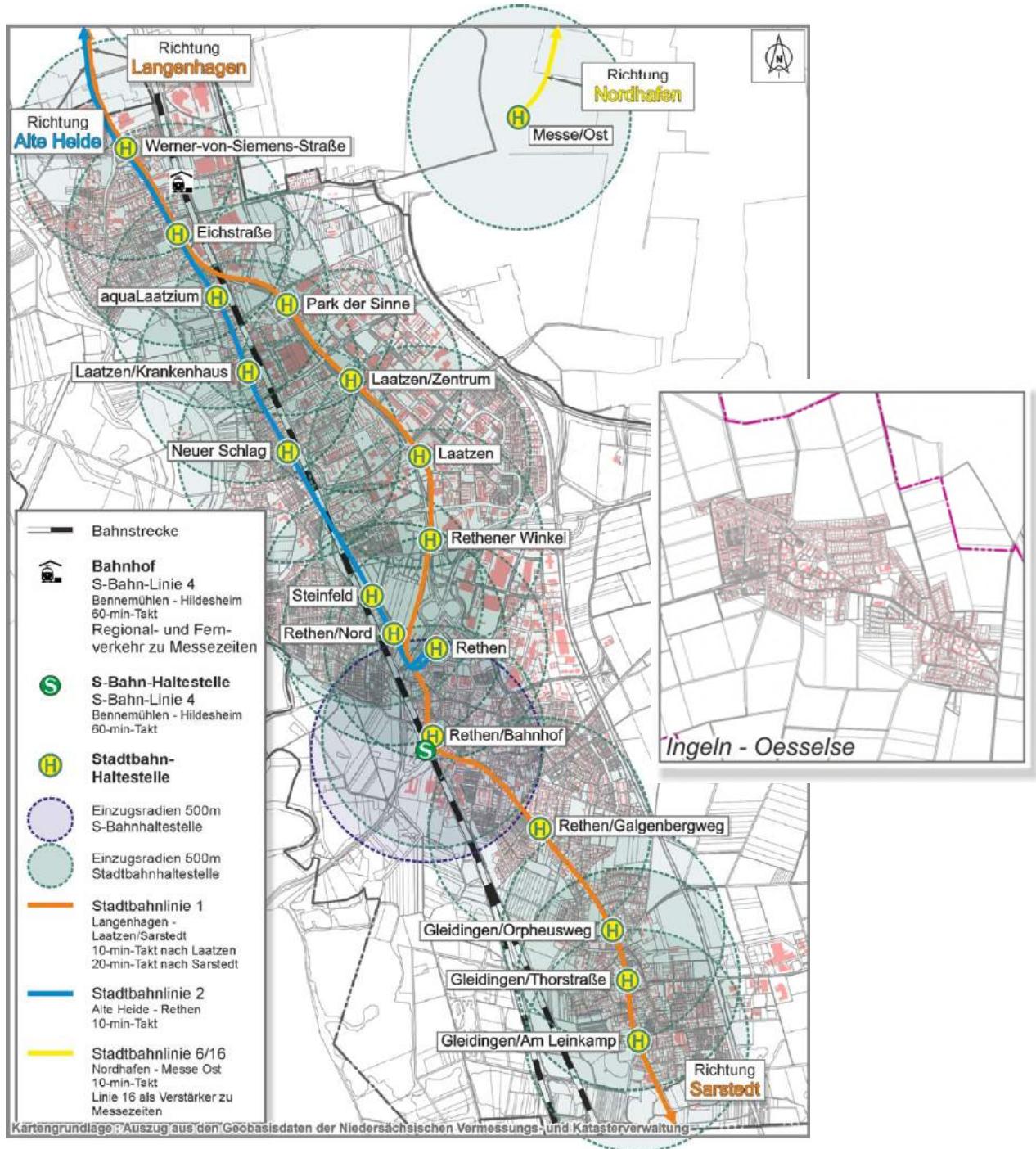


Abb. 2.2: Erschließungsqualität durch das derzeitige S-Bahn- / Stadtbahnnetz

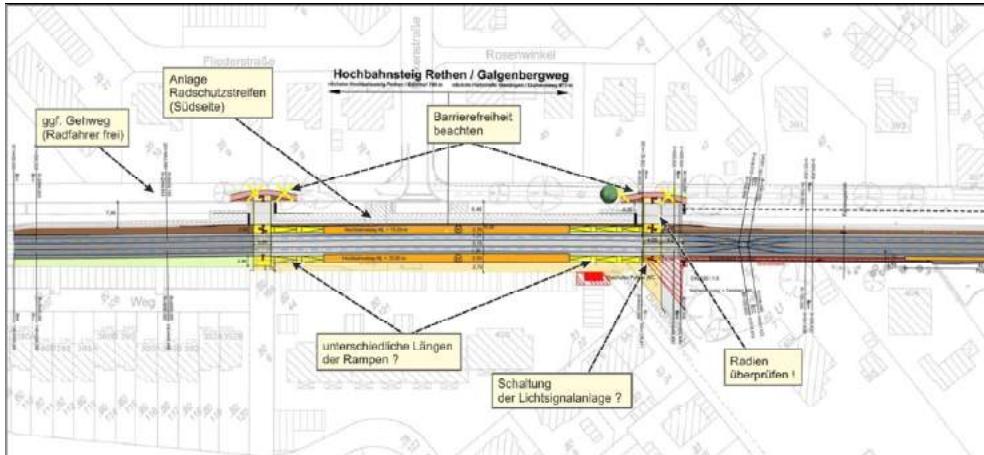


Abb. 2.3: Hochbahnsteig Rethen / Galgenbergweg
(Quelle: TransTecBau und Infra 2016, Anmerkungen PGT)

2.3 Busverkehr

Auch der Busverkehr verläuft überwiegend in Nord-Süd-Richtung, Querverbindungen fehlen. Für die westlich der Bahn gelegenen Stadtbereiche gibt es nur den Bus Linie 346 als Verbindung mit der Stadtmitte. Ebenso fehlt eine regelmäßig verkehrende direkte Busverbindung aus Ingeln-Oesselse an Laatzen-Mitte und an die S-Bahn in Rethen (vgl. Abb. 2.4).

Besonders im Busverkehr zeigt sich das zergliederte Netz mit vielen verschiedenen Fahrwegen, uneinheitlichem Takt und fehlender verlässlicher Barrierefreiheit.

Die Linien 340/341 (Laaatzen / Zentrum - Gewerbegebiet Rethen) und die Linie 346 (Rethen - Laatzen/Zentrum sind auf mehrere Linienwege aufgeteilt und tlw. mit dem Linientaxi bedient), die Linie 390 (Gleidingen - Sehnde via Ingeln-Oesselse).

Aufgrund der Netzstruktur werden insgesamt ca. 605.000 Buskm /Jahr (ohne Linientaxi) gefahren ohne eine wesentliche schnelle bzw. direkte ÖV-Qualität zu sichern.

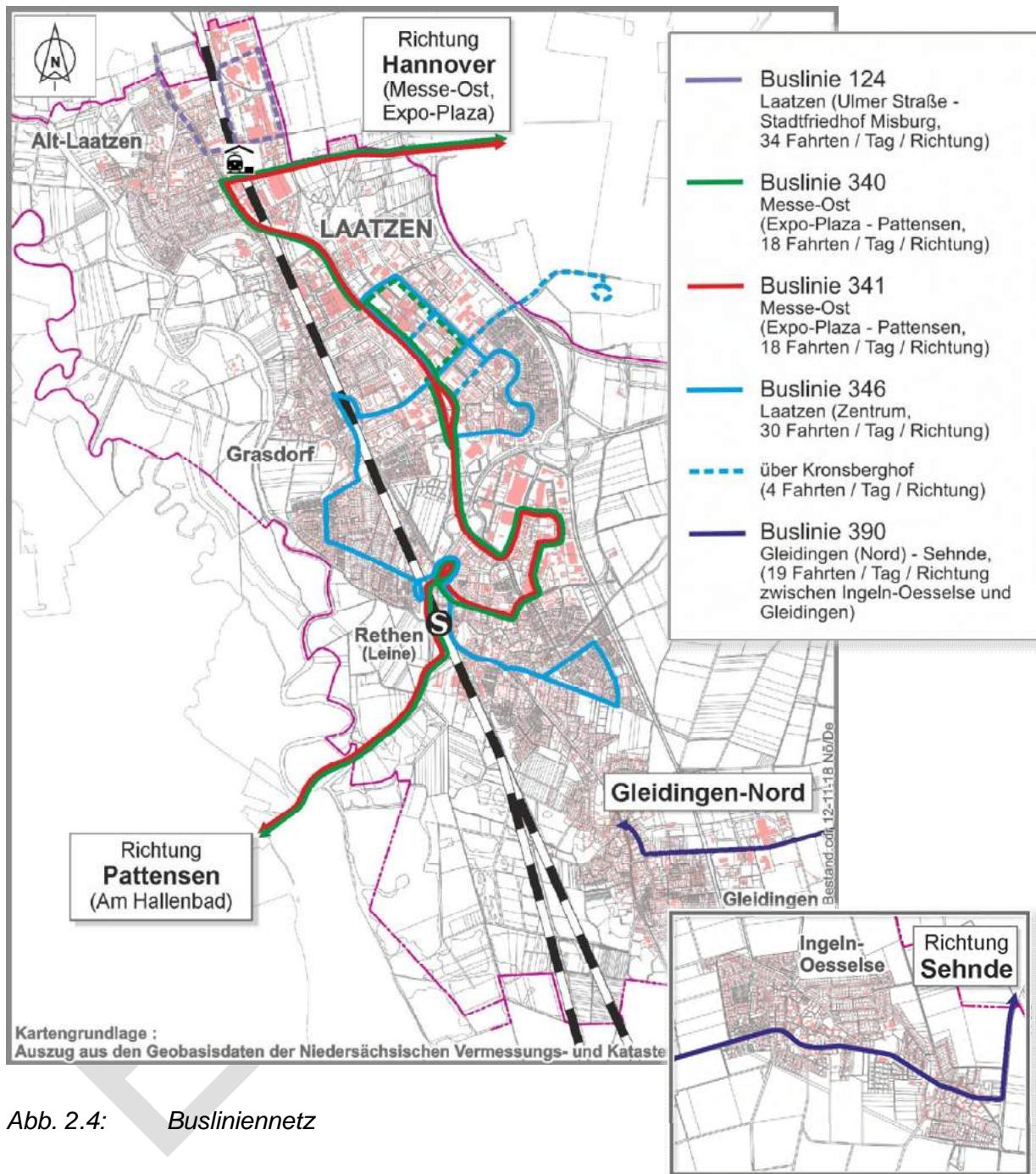


Abb. 2.4: Busliniennetz

2.4 Haltestellen

Problematisch ist die Situation für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. An vielen Haltestellen existiert keine Barrierefreiheit, die Zuwege sind ebenfalls verbesserungswürdig. Mit der Zusammenlegung der Haltestellen Rethen-Nord und Rethen zur Haltestelle Rethen-Pattenser Straße⁶ (Abb. 2.5) sowie dem weiteren Ausbau von Hochbahnsteigen wird sich die Situation im Stadtbahnbereich verbessern, wenn gleich die Maßnahmen um das unmittelbare Stationsumfeld umfassen.

Querschnitt

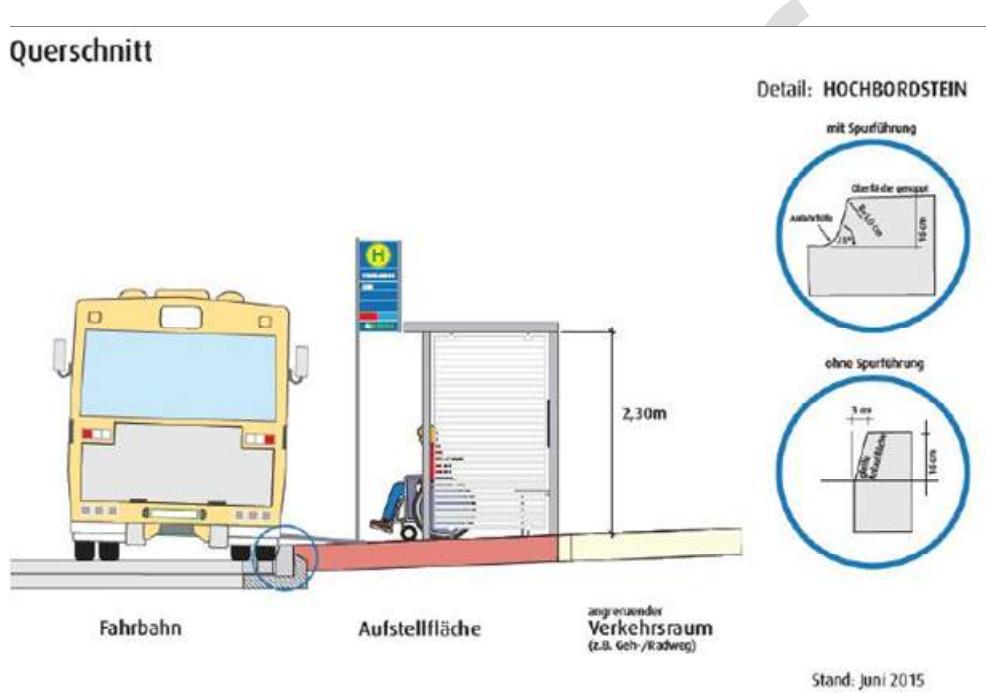


Abb. 2.5: Schnitt: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover⁷)

Die Region Hannover realisiert ein Programm zum barrierefreien Ausbau von einigen (wieviel) Bushaltestellen pro Jahr.

⁶ Region Hannover, NVP 2015, Hannover 2015

⁷ ebenda

3. Ziele und Handlungsfelder

3.1 Leitbild und Ziele

Der Anteil des Umweltverbundes (Rad, Busse & Bahnen (ÖPNV), Fußverkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen soll gemäß dem „Leitbild Verkehr“ bis 2030 deutlich auf über 50 % gesteigert werden. Neben dieser Zielstellung beinhaltet das Leitbild Verkehr „**Zukunftsfähige Mobilität in Laatzen**“ folgende weitere übergeordnete Zielsetzungen:

Ziele:
➤ Die Mobilität sicherstellen
➤ Die schadstoffarme Mobilität fördern
➤ Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen auf über 50 % steigern
➤ Innovativen Verkehr ermöglichen (E-Mobilität, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
➤ Die Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel beseitigen
➤ Die geschlechterspezifische Belange sicherstellen (Gender)
➤ Belange von Jungen und Alten sicherstellen
➤ Belange von Menschen mit und ohne Behinderung sicherstellen
➤ Lebenswerte Straßenräume schaffen und erhalten
➤ Eine leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern bzw. herstellen
➤ Notwendige Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

3.2 Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen zu erreichen wurden insgesamt 11 Handlungsfelder erarbeitet, für die eine Erarbeitung konkreter Programmbausteine bzw. Maßnahmenplanungen sinnvoll sind⁸. Für die Entwicklung des Bus- Stadtbahn- und Bahnverkehrs besonders relevant sind:

1. Stadt der kurzen Wege!
 - direkte und kurze Wegeverbindungen im Busverkehr zwischen Wohnort zum Ziel
2. Fußverkehr fördern!
3. Barrierefreiheit und Gender-Aspekte umsetzen!
 - besonders zu den Haltestellen und im Verlauf wichtiger Umsteigewege Bus/Stadtbahn/Bahn sollte eine barrierefreie, sozial Verbindung geschaffen werden.
4. Radverkehr fördern!
 - Das Abstellen von Rädern an B+R an Haltestellen verbessern
 - B+R-Anlagen an die S-Bahn schaffen
5. Busse und Bahnen bürgernah!
 - Öffentliche Verkehrsmittel im regionalen Verbund weiter stärken. Stadtmitte besser an die S-Bahn und den Regionalverkehr (RE) anbinden.
 - Zentraler S-Bahn- und Regional-Bahnhof verkehrlich in das Fuß- und Radnetz einbinden.
 - Vervollständigung des Stadtbahnnetzes mit Weiterführung der Linie 6 bis Laatzen.
 - Taktverdichtung in Rethen, Gleidingen.
 - Aufbau eines geeigneten innerstädtischen Stadtbusverkehrs.
 - Modernisierung und Optimierung der Haltestellen.
6. Verkehrssicherheit
 - schnelle und sichere Zugänge zu den Haltestellen
11. Öffentlichkeitsarbeit herstellen!

⁸ VEP Stadt Laatzen – Teil 1: Leitbild Verkehr, PGT Hannover 2015

4. Maßnahmekonzept

Bereits mit dem Beschluss des Leitbildes Verkehr wurde das Ziel verbunden, eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen im Nahverkehr zu erreichen. Um nennenswerte zusätzlich Anteile zu erschließen, ist eine Angebotsverbesserung unerlässlich. Wesentliche Handlungserfordernisse hierzu sind:

- barrierefreier Ausbau der vorhandenen Haltestellen im Netz
- Überprüfung des Linienverlaufs und Optimierungen, wo immer möglich
- Ausbau des Stadtbusangebotes um weniger gut erschlossene Bereiche komfortabel an den Stadtbahn-, Regional- und S-Bahn-Verkehr anzubinden
- Verlängerung der Stadtbahnlinien 2 zur Taktverdichtung
- Verlängerung der Stadtbahnlinie 6 zur besseren Verknüpfung mit östlichen Stadtteilen Hannover
- Zentraler Bahn-Halt Laatzen-Mitte

Um eine dauerhafte, nachhaltige Reduzierung von Immissionen zu erzielen, ist zudem ein Stadtverkehr mit emissionsarmen Fahrzeugen erforderlich.

4.1 Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit

4.1.1 Stadtbahnhaltestellen

Schwerpunkt der Maßnahmen an den Stadtbahnhaltestellen ist die Umrüstung auf barrierefreie Hochbahnsteige. Ein weiterer Schwerpunkt ist das Herstellen einer zügigen und sicheren Erreichbarkeit der Haltestellen durch fußgängerfreundliche Ampelschaltungen bzw. andere Querungssicherungen. Der mögliche Fahrzeitgewinn durch eine schnelle Stadtbahn darf nicht – wie so häufig in der Region Hannover – durch tlw. unzumutbar lange Wartezeiten an den Ampeln zum Erreichen der Haltestellen verloren gehen.

In Bezug auf den Ausbau von Hochbahnsteigen ist stärker als bisher die Gesamtplanung des Straßenraumes und eine Verzahnung mit Straßenausbaumaßnahmen und Verbesserungen für den Radverkehr entlang der verkehrsrelevanten Straßen und Radhauptrouten zu berücksichtigen. Die bisher insel-

artige Planung von Haltestellen muss zu einer Gesamtbetrachtung des Straßenraumes unter Würdigung aller Belange erweitert werden. Die Mindestanforderungen durch die gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit betreffen nicht nur Haltestellen, sondern ebenso die Zuwegung zu den Haltestellen.

Durch die bisher durchgeführten bzw. geplanten Ausbaumaßnahmen ist die Erreichbarkeit z.T. schlechter und zeitaufwändiger als besser geworden.

Derzeit werden Stadtbahn-Haltestellen für den Bereich Rethen / Pattenser Straße, Galgenbergweg sowie weitere Haltestellen vorbereitet. Neue Hochbahnsteige (insbesondere in Rethen) werden aufgrund der schwierigen Einpassung in den Straßenraum zu einer Veränderung der Lage der Haltestellen führen, so dass Lage, Art und Erreichbarkeit geprüft und an die Bedürfnisse der Siedlungsentwicklung angepasst werden können.

Es kommt darauf an, die Lage und Erreichbarkeit der Haltestellen aus den umliegenden Wohnquartieren zu optimieren. Gute Fußwege- und Radanbindungen sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verbessern die Nutzung der Stadtbahn entscheidend.

Am Beispiel der Haltestelle Galgenbergsweg soll die Situation verdeutlicht werden. Die aus dem Wohngebiet heranführenden Wegeverbindungen für die Erreichbarkeit der Haltestelle sind versch. Wohnstraßen aus Richtung Osten und eine Strassen unabhängige Verbindung aus Richtung Westen. Da ein Haltestellenzugang lichtsignalgeregelt wird sollte die Ampel so platziert werden, dass Sie diese Verbindungsachse mit ausreichenden Aufstellflächen sowohl für Radfahrer wie auch für Fußgänger aufnimmt und von dort aus den Aufgang zum Bahnsteig vorsieht.

Im Zusammenhang mit der Maßnahme sind Abstellanlagen für Fahrräder im Haltestellengebiet vorzusehen, die nach Möglichkeit überdacht werden sollten. Innerhalb der örtlichen Wegebeziehungen die u.a. auch für den Schulweg, die Wege zu Einkaufseinrichtungen oder sonstige Beziehungen genutzt werden und immer eine Querung von Gleisanlagen und Straße erfordern werden Hochbahnsteige schnell zur dauerhaften Barriere.

Im Längsverkehr wird durch den Platzbedarf der Haltestelle zudem die Situation in der Hildesheimer Straße verändert. Die von der Region Hannover

vorgeschlagene Lösung mit einem einseitigen Radschutzstreifen sollte konsequent im Zuge der Straße weiterverfolgt werden und im Bereich der Haltestellen ohne Einschnürung von Rad- und Fußverkehrsbeziehungen umgesetzt werden.

4.1.2 Bushaltestellen

Für den Ausbau der Bushaltestellen ist aufgrund der Dringlichkeit, die Anforderungen der EU zur Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 zu erfüllen, zwingend eine Beschleunigung erforderlich.

Derzeit gibt es nur wenige barrierefreie Bushaltestellen im Stadtgebiet. Zumindest für die wichtigen Haltestellen mit hohen Ein-/Ausstiegszahlen sowie für Haltestellen an Schulen und vor größeren Altenwohneinrichtungen sollen zeitnah barrierefreie Buskaps eingerichtet werden. Die Haltestellen sind an mögliche neue Linienführungen des Stadtbusses anzupassen.

Für die Bushaltestellen ist es sinnvoll, die von dem Nahverkehrsträger der Region Hannover vorgesehenen Ausbaumaßnahmen von Haltestellen durch ein innerstädtisches Maßnahmenprogramm zu ergänzen. So sollte für den avisierten Ausbau der Marktstraße im Zuge des geplanten Umbau eine ergänzende Haltestelle für den Bus eingerichtet und durch einen von der Stadt zu stellenden Antrag auf Zuwendung von Landesmitteln nach GVFG gefördert werden. Die prioritären Haltestellen für den barrierefreien Ausbau sind in Abb. 4.1 dargestellt. Eine städtische Verantwortlichkeit für die GVFG-Anträge erleichtert zudem die Koordinierung städtischer Interessen mit andern Baulastträgern bzw. städtischen Planungszielen. In Abstimmung mit den Maßnahmen, die die Region durchführt, kann somit schneller das Ziel einer barrierefreien Erreichbarkeit für alle relevanten Haltestellen im Stadtgebiet erreicht werden.

Die Stadt sollte daher die in Tabelle 4.1 aufgeführten Haltestellen vorrangig und weitere Haltestellen für die nächsten Jahre bei der LNVG zum barrierefreien Ausbau anmelden. Der Eigenanteil von 12,5 % an den Gesamtbaukosten für die Haltestellen ist gering. Zudem ermöglicht die eigene Planung eine stärkere Berücksichtigung städtischer Interessen bei der Lage bzw. dem

Ausbau dieser Haltestellen. Haltestellen mit mehr als 50 Ein-/Aussteigern/Tag sollten mittelfristig komplett barrierefrei werden.

Abbildung 4.1 zeigt die vorrangig barrierefrei auszubauenden Bushaltestellen. Dabei wird bereits eine Umstrukturierung des Liniennetzes und der Ausbau eines eigenen Stadtbussystems bei der Auswahl berücksichtigt.

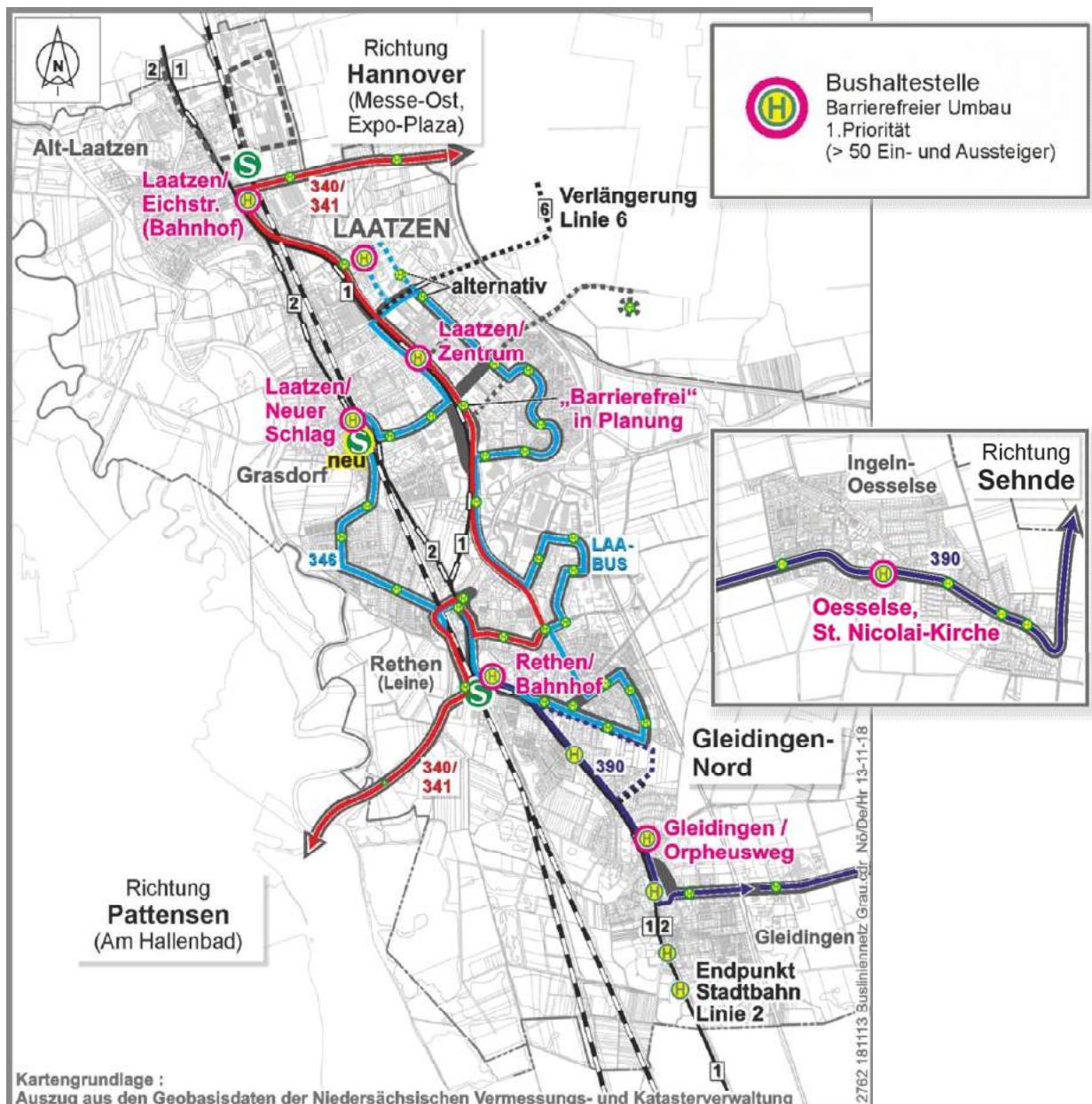


Abb. 4.1: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen und S-Bahnhof Rethen empfohlen

4.1.3 S-Bahn-Halt / Bahnhof Rethen

Der S-Bahn-Halt Rethen ist derzeit nur einseitig barrierefrei erreichbar. Notwendig ist auch die barrierefreie Erreichbarkeit zur östlichen Rethener Seite. Eine entsprechende Machbarkeitsprüfung ist derzeit in Bearbeitung.

4.2 Veränderungen im Strecken- und / oder Liniennetz

Netzüberlegungen sollten neben einer weiteren Angebotsoptimierung im SPNV und Stadtbahnverkehr zu einer Straffung des Busnetzes und Beschleunigung des Busverkehrs führen. Sie sind besonders zur verbesserten Erreichbarkeit innerörtlicher Ziele aus den Ortsteilen und dem Verkehr zwischen den Ortsteilen durchzuführen.

4.2.1 Verlängerung der Linie 6

Die Ergänzung des Stadtbahnnetzes mit einer deutlich verbesserten Bedienungsqualität sowie einer Veränderung des Busnetzes soll vor folgendem Hintergrund geprüft werden (vgl. Abb. 4.2):

- bessere innerörtliche Verkehrsabwicklung mit kürzeren Zeitabständen für das Erreichen wichtiger Punkte wie z.B. Rathaus Laatzen,
- deutlich verbesserte Umsteigebeziehungen zwischen Bus / Schiene und S-Bahn durch bessere Verknüpfung und Taktverdichtung sowie
- eine bessere Verteilung der Verkehre nicht nur radial auf den Hauptbahnhof Hannover sondern auch tangential beispielsweise über Kronsberg und Kronsberg Süd.

Darüber hinaus ist für viele Verbindungen innerhalb der Stadt, so zum Beispiel zur Erreichbarkeit des Zentrums von Laatzen aber auch zwischen den Ortsteilen eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadtbahn notwendig

Die Verlängerung der Linie 6 ist dringend erforderlich. Die Wohnbebauung am Kronsberg, die geplante Erweiterung Kronsberg Süd (Kronrode), das Expo-Gelände sowie die sich verdichtende Nutzung auf dem bisher brachliegenden Expo-Gelände (IKEA, Studentenwohnheim etc.) sind, sowohl in Richtung Hannover als auch in Richtung Laatzen an das Liniennetz der Linie 1 sowie an die Stadtmitte Laatzen anzubinden. Auch für den Radverkehr sollte die Verbindung optimiert werden.

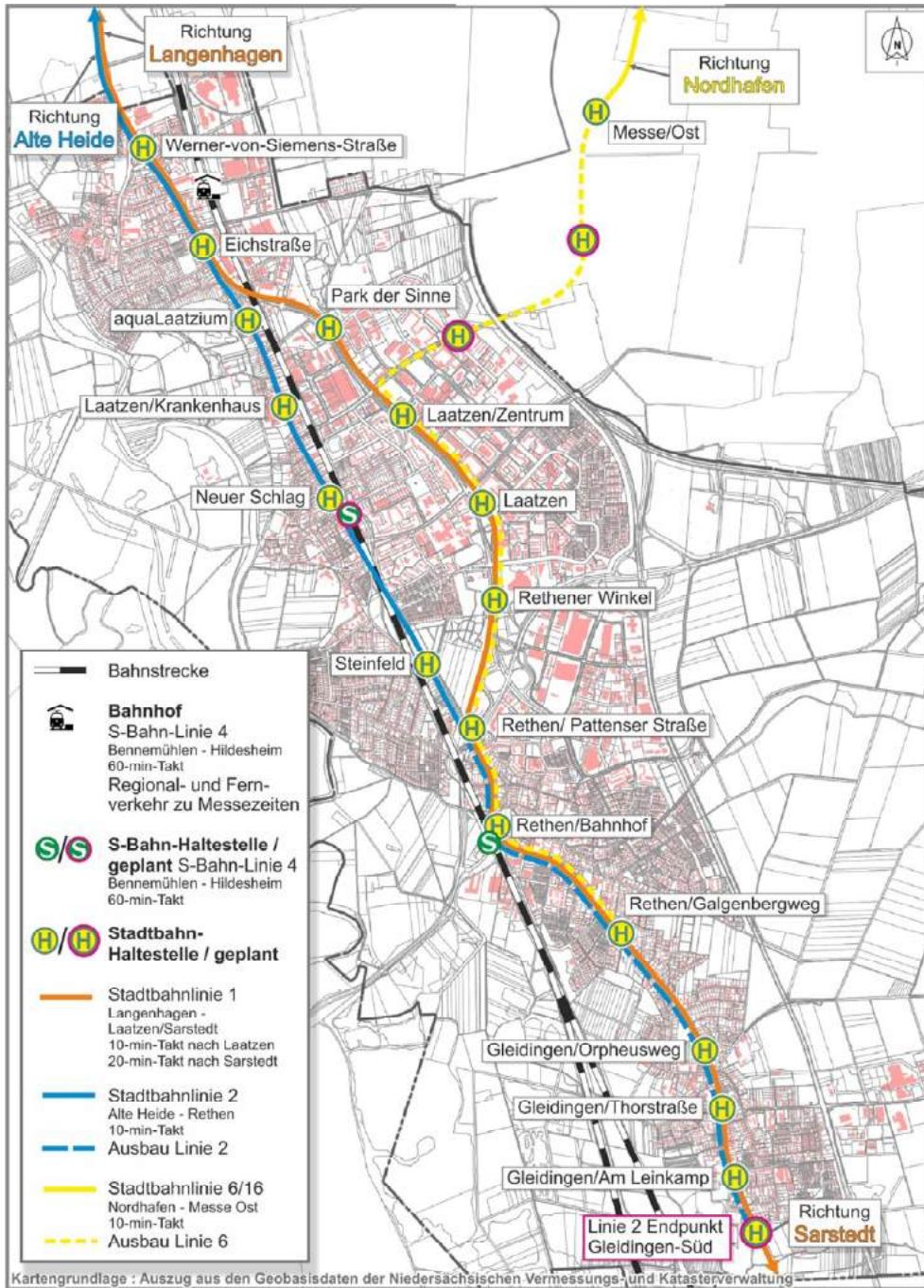


Abb. 4.2 Ergänzungen im Stadtbahn-Netz

Der Streckenverlauf der Stadtbahn kann über die bisherige Wendeschleife in Richtung "Expo-Wal" verlängert werden, um die vorhandene Brücke im Zuge der Würzburger Straße über den Messeschnellweg zu nutzen und die

Trasse in den Streckenverlauf der Linie 1 bis zur Haltestelle Laatzen Mitte einzuschleifen.

Eine Weiterführung der Strecke in Richtung Galgenberg bzw. Gleidingen (s.o.) würde die Taktdichte erhöhen, die für einen weiteren Umstieg vom Kfz auf den ÖPNV wesentlich ist.

Für die Verlängerung der Stadtbahnlinie 6 wird derzeit auch die Umgestaltung des gepl. Kreisverkehrsplatzes Würzburger Straße / Marktstraße stadtbahngerecht vorbereitet. Eine frühzeitige Abstimmung der Planung mit der Region Hannover ist begonnen.



Abb. 4.3: Beispiel: Kreisel mit mittiger Stadtbahnquerung in Karlsruhe

4.2.2 Liniennetzergänzungen und Optimierung der Stadtbahner-schließung in Rethen und Gleidingen

Eine Linienverlängerung der Stadtbahnlinie 2 in Richtung Gleidingen-Süd ist beabsichtigt. Aufgrund der dortigen Einwohnerdichte, der geplanten Nachverdichtung (Entwicklung Korridor Süd) mit bis zu 1.000 neuen Einwohnern sowie der Notwendigkeit einer guten Taktqualität in Richtung Hannover ist

die Verlängerung der Linie unumgänglich. Auch eine Weiterführung nach Sarstedt ist aus Laatzener und Sarstedter Sicht von hoher Bedeutung.

Vorgeschlagen wird, den Streckenverlauf der Linie 1 bis Gleidingen bzw. Sarstedt wie bisher beizubehalten. Der Streckenverlauf der verlängerten Linie 6 sollte bis mindestens zur Wendeschleife Laatzen-Mitte und optional bis Gleidingen erfolgen. Der Streckenverlauf der Linie 2 sollte eine Weiterführung bis Gleidingen Süd (übergangsweise bis Gleidingen Orpheusweg) erhalten. Für die Haltestelle Orpheusweg ergeben sich in Bezug auf Lage und die erforderliche Wendemöglichkeiten für den Stadtbahnbetrieb besondere Anforderungen, die bereits mit der Region und der Infra abgestimmt werden.

Eine alternative Führung der Gleistrasse in Richtung der neuen Wohnquartiere Braunschweiger Straße am Erdbeerhof sowie im Rahmen der Gebietsentwicklung wurde diskutiert, aber verworfen. Diese Variante ist nur sinnvoll, wenn die Linie 6 weiter nach Süden geführt wird, da die Linie 2 in jedem Fall bis Gleidingen-Süd verkehren sollte.

würde dann jeweils etwa 500 m betragen (vgl. Abbildung 4.4).

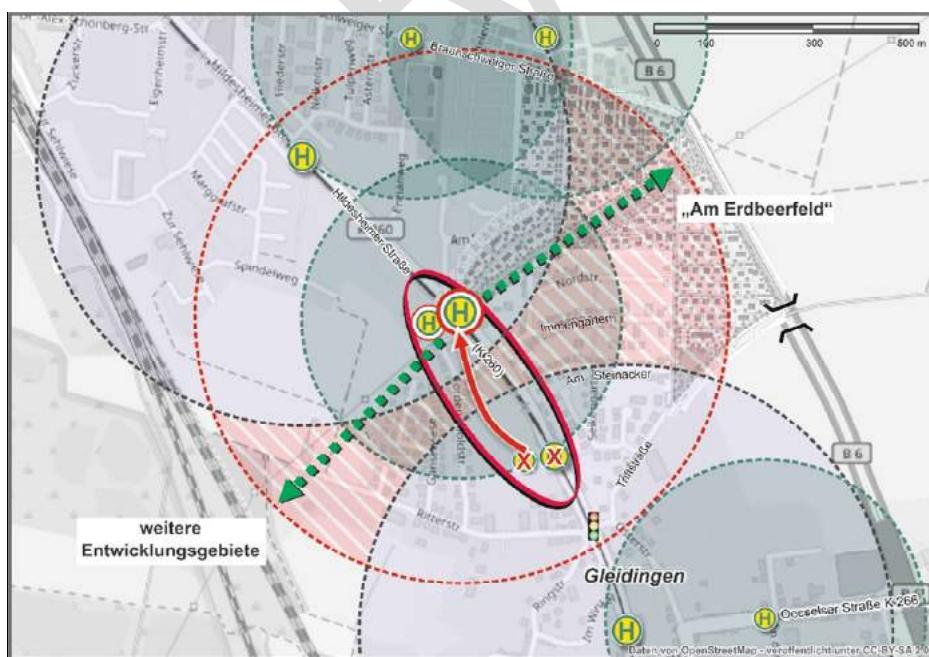


Abb. 4.4: Empfohlene Verlegung Haltestelle Orpheusweg und Einzugsradien zur Erschließungsverbesserung der geplanten neuen Wohngebiete

Der geplante Hochbahnsteig Orpheusweg sollte etwas nach Norden verschoben werden, um eine verbesserte und kürzere Anbindung aus den Neubaugebieten zu erreichen. Der Haltestellenabstand zu den Haltestellen Galgenbergweg und Gleidingen

4.3 Neuer Regionalverkehrshalt in Laatzen/ Laatzen-Mitte

Für den Bereich der Anbindung von Laatzen-Mitte hat die Region Hannover die im Leitbild VEP Laatzen aufgebrachte Forderung durch eine Machbarkeitsstudie für einen neuen RE- und S-Bahn-Halt vertieft. Die Ergebnisse sind ermutigend. Es wird vorgeschlagen, einen neuen Haltepunkt der S-Bahn sowie für den Regionalverkehr RE 10 (Harzstrecke) und den RE 2 an der Haltestelle Wülfener Straße mit Umsteigemöglichkeiten zum Bus und zur Stadtbahnlinie 2 einzurichten (vgl. Abb. 4.5 und 4.6).



Abb. 4.5: Neuer RE und S-Bahn-Halt Laatzen Zentrum/Mitte⁹

Der neue Haltepunkt definiert den Beginn einer Verbindungsachse Rad / Fuß mit hoher Qualität („Kommunalachse“) in Richtung Stadtmitte Laatzen. Dabei ist neben der guten Erreichbarkeit für Rad-, Fuß und Kfz-Verkehr auch die Anbindung und Verknüpfung im ÖPNV zu sichern. Die direkte Anbindung an die Stadtbahn ist nur für die Linie 2 in Nord-Südrichtung gegeben. Die

⁹ bahnstadt 2017

Anbindung zur Stadtmitte bzw. zur Stadtbahn Linie 1 sollte mit einem leistungsfähigen Busverkehr erfolgen.

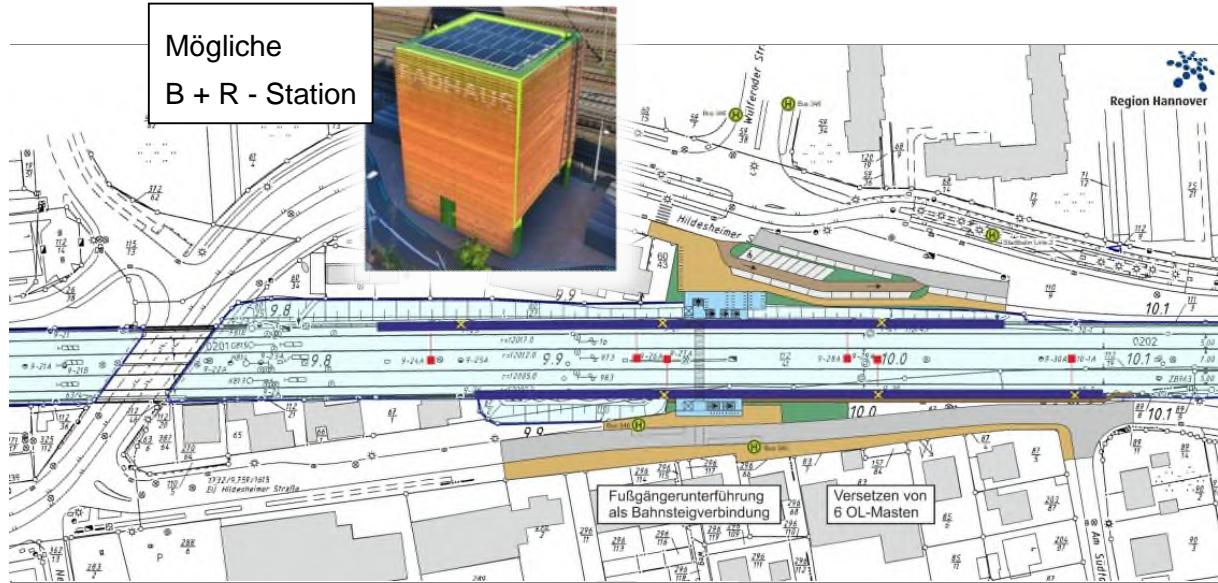


Abb. 4.6: Möglicher Standort für neuen RE- und S-Bahnhalt Laatzen Zentrum/Mitte¹⁰

4.4 Busverkehr

Der Busverkehr in Laatzen sollte die Funktion als Zubringer zum schnellen Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Netz und die Erschließung weiter entfernt liegender Quartiere, des Ortsteils Ingeln-Oesselse sowie wichtiger innerörtlicher Ziele sicherstellen.

Busnetz

Das in Abbildung 4.7 vorgeschlagene Busnetz setzt auf die Optimierung der vorhandenen Buslinien und die Einrichtung einer neuen Linie.

¹⁰ bahnstadt 2017

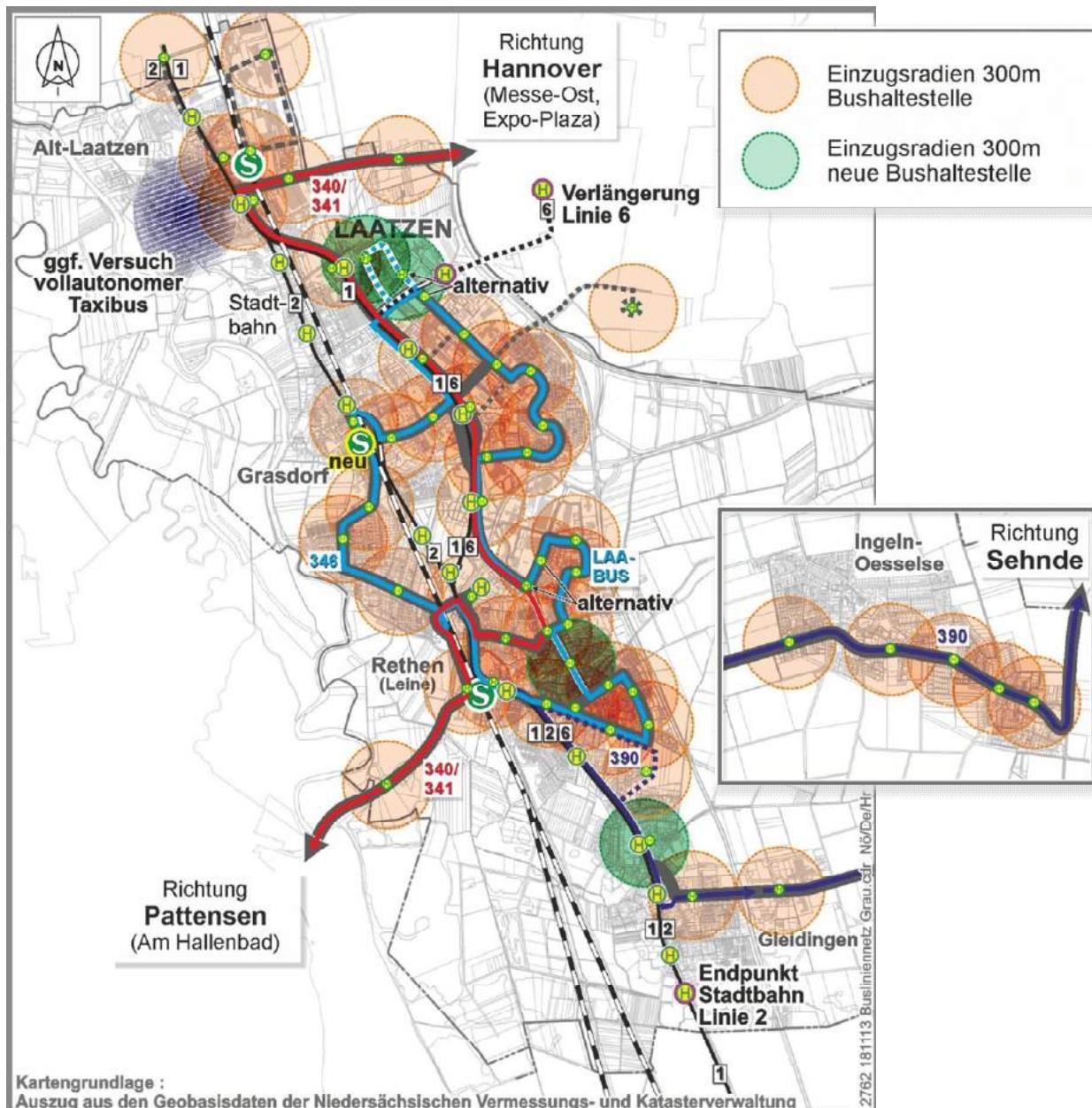


Abb. 4.7: *Stadtbusroutenkonzept Laatzen mit Einzugsradien*

Stadtbus Laatzen ("LAA-BUS")

Für die Stadt Laatzen wird vorgeschlagen, einen Stadtbusverkehr Laatzen (z.B. "LAA-BUS") zu prüfen und einzuführen. Der Bus wird sowohl an die Stadtbahn als auch an die zukünftige S-Bahn-Station Laatzen-Mitte angeschlossen. Eine Vertaktung mit der Linie 390, sofern diese z.B. zum S-Bahnhof Rethen verlängert wird, ist ebenfalls sinnvoll. Die mögliche Linienführung ist in der Abbildung 4.7 dargestellt.

Die Linie wurde aus den verschiedenen Teilwegen der heutigen Linie 346 entwickelt. Sie beginnt und endet an der Stadtbahnhaltestelle Laatzen / Zentrum. Sie erschließt die südlichen Bereiche von Grasdorf, Rethen, Gewerbegebiet Rethen und die Laatzener Wohngebiete östlich der Erich-Panitz-Straße. Die Linie kann im Halbstundentakt in beide Richtungen jeweils als Ring bedient werden, analog der Linie 100/ 200 im Stadtgebiet von Hannover. Die Fahrzeit einer Ringfahrt beträgt ca. 30 Minuten. Durch geeignete Priorisierungsmaßnahmen müsste es gelingen, die Fahrzeit so zu verkürzen, dass mit jeweils einem Fahrzeug pro Umlauf ausgekommen werden kann. Auch am Sonntag sollte die Linie (u.U. als Linientaxi mit Radtransportmöglichkeit) bedient werden.

Die Region Hannover hat in verschiedenen Städten der Region (Burgdorf, Barsinghausen, Wunstorf) Stadtbusverkehre eingerichtet, die diese Funktion erfüllen.

Die Kosten gegenüber dem jetzigen Busnetz, welches "zersplittert" wirkt, hohe Fahrleistungen aufweist und wenig fahrgärtfreundlich ist, sind nur geringfügig höher.

Die Vorteile eines eigenständigen Stadtbusnetzes bestehen

- aus dem verbesserten direkteren Fahrtenangebot,
- auf dem wesentlich verbreiterten Fahrtenangebot,
- auf den einheitlichen Fahrzeugen (evtl. Midi-Bus).
- Die Busnutzung wird gerade für mobilitätseingeschränkte Personen und die älter werdende Bevölkerung wesentlich erleichtert.
- Die Vermarktung wird erleichtert.

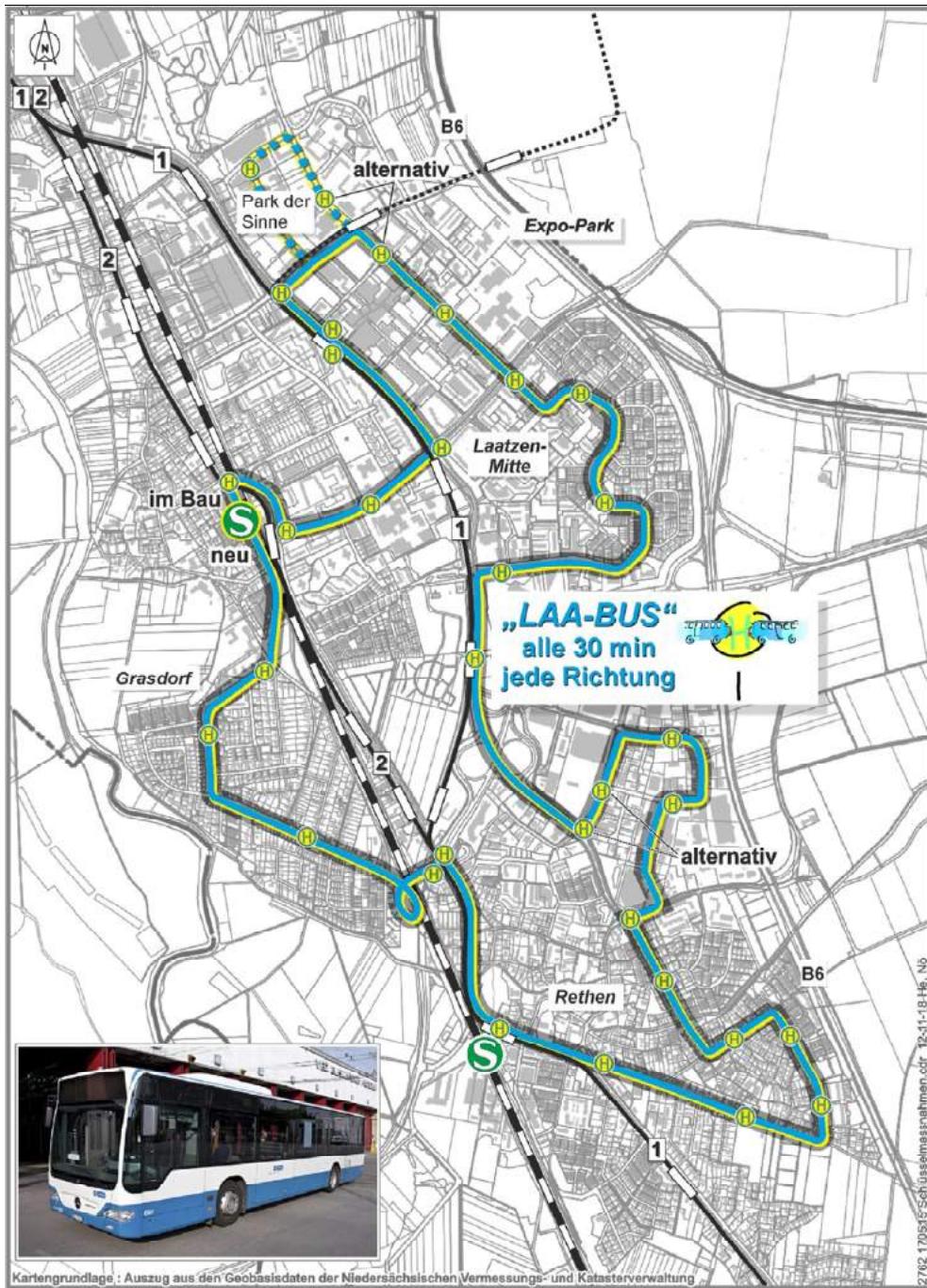


Abb. 4.8: Linienführung Stadtbus Laatzen

Fahrleistungen

Der nachfolgenden Tabelle 5.1 sind übersichtsartig die Fahrleistungen nach den gefahrenen Buskilometern pro Jahr für die verschiedenen Buslinien im Bestand und gemäß Vorschlag „Buskonzept2 dargestellt.“

Buskilometer pro Jahr			
Liniенnummer	340/341	346	390
Bestand	239.972	94.450	271.179
Prognose mit geänderten Stadtbusver- kehr	216.213	120.732	338.657

Tab. 5.1: *Buskilometer pro Jahr – Bestand / Prognose – Vergleich der heute und mit verändertem Stadtbusverkehr (Laaatzen)*

Linien 340/ 341

Im Zuge der Einführung des Stadtbusses Laatzen kann die Führung der Linien 340/341 im Bereich des Gewerbegebietes gestrafft und somit die Fahrzeit zwischen Pattensen und Laatzen Zentrum um ca. 3 Minuten verkürzt werden. Das Gewerbegebiet bleibt weiterhin über eine weitere Haltestelle im Bereich des Knotenpunktes Erich-Panitz-Straße/ Lüneburger Straße erreichbar.

Linie 390

Die Linie 390 soll im Rahmen der Überarbeitung des Buskonzeptes ebenfalls den neuen Rahmenbedingungen angepasst werden. Derzeit endet die Linie an der Stadtbahnhaltestelle Gleidingen/Orpheusweg. Fahrgäste zur S-Bahn (insbesondere Richtung Hannover) müssen dadurch zweimal umsteigen. Um die Zahl der Umsteigevorgänge zu reduzieren, sollte die Linie 390 bis zum Bahnhof Rethen verlängert werden. Hierdurch werden die Reisezeiten Richtung Hannover deutlich verkürzt.

Es besteht die Möglichkeit, die Linie 390 über das neue Wohngebiet zu führen und dann an den Bahnhof Rethen anzuschließen. Dies würde die Fahrzeit allerdings um 5 Minuten verlängern (vgl. Abb. 4.7). Alternativ wäre auch denkbar, den Fahrweg des Stadtbusses zu verlängern, was zu einer Verlängerung der Fahrzeiten führen würde.

Entwurf

4.5 Kommunalachse

Vor dem Hintergrund des anzustrebenden neuen Haltepunktes Laatzen Mitte sollte die Verbindung des Haltepunktes in Richtung Stadtmitte Laatzen wesentlich verbessert werden. Vorgeschlagen wird dazu eine Fuß und Radachse die den neuen Haltepunkt den die Bahnquerung Richtung Grasdorf sowie das Stadtmitte Laatzen in hoher Qualität verbindet. auf dieser Verbindungsachse könnte ein Pendelbus verkehren der beispielsweise voll automatisiert verkehrt.

Zu prüfen ist, ob auf der verbindenden Achse Laatzen Mitte – Laatzen Bahnhof ("Kommunalachse") das Angebot eines vollautomatischen, elektrisch betriebenen Bussystems (als besonderes Förderprojekt) geschaffen werden kann (vgl. Abb. 4.9).



Abb. 4.9: „Olli“ bzw. andere automatische Busse fahren bereits heute

5. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur Bürgerbeteiligung wurden Workshops in den Ortsteilen Ingeln-Oesselse, Gleidingen, Rethen und Laatzen durchgeführt. Die Rückmeldungen und Anregungen seitens der Bürger und Bürgerinnen zu den Themen sind nachfolgend aufgelistet und kommentiert.

Anregungen zum ÖPNV	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Ingeln-Oesselse	
ÖPNV mit den Nachbargemeinden Hotteln/ Sarstedt/ Lühnde/ Algermissen verknüpfen	Präfauftrag
günstige Ticketangebote für alle	nicht von der Stadt Laatzen steuerbar – wird unterstützt als Forderung
Schülerfreundliches Angebot an Busse von Laatzen nach I.-O. und zurück, z.B nach der 2. u. 10. Stunde (Laaatzen nach Ingeln)	Präfauftrag
Ausbau des Ruftaxiangebotes	Präfauftrag
Fahrradständer in Gleidingen an Bahnlinie	✓ enthalten Präfauftrag
Neue Bushaltestelle in Fahrtrichtung östlich der Ampel am Laagberg	✓ enthalten
ÖPNV verbessern zur Berücksichtigung von Senioren und Mobilitätseingeschränkten	✓ enthalten, vgl. Ausbau Barrierefreiheit
Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 bis nach Gleidingen wichtig	✓ enthalten als Schlüsselmaßnahme auch im NVP vorgesehen
Erhöhung der Verkehrssicherheit an allen Haltestellen durch Einrichtung von Überholverbotszonen	Müsste präzisiert werden um in das Handlungsprogramm aufgenommen zu werden, Präfauftrag
Gleidingen	
Gefahrenpunkt Tordenskioldstr. / Querung Stadtbahn: LSA für Fußgänger an der Tordenskioldstr. und Tempo 30 für Stadtbahnen	Präfauftrag
überhöhte Geschwindigkeit der Stadtbahn/ Auto (Sicherheit/ Lärm)	Überprüfung empf., Geschwindigkeitsüberwachung, Anfrage Üstra
Bessere Taktung der Stadtbahn	✓ enthalten
Abstimmung der Taktung S-Bahn / Stadtbahn	Aufgrund der Umsteigezeiten bei 10 min Takt unproblematisch
Bessere Taktung der Stadtbahn durch Verlängerung Linie 2 nach Gleidingen Süd	✓ enthalten
Verlängerung der Linie 390 bis Rethen/Bhf.	✓ enthalten

Anregungen zum ÖPNV	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Bessere Verbindung nach Pattensen (Linie 340/ 341)	✓ enthalten
Bessere Taktung der S-Bahn	s.o.
Rethen	
Abstimmung der Ankunfts-und Abfahrzeiten der S-Bahn am Haltepunkt Rethen mit dem Bus 346	Prüfauftrag
Möglichkeit, die Räder sicher am S-Bahnhof Rethen abzustellen	✓ enthalten Ausbau B+R in Planung
Park+Ride am neu geplanten S-Bahnhof „Neuer Schlag“	Eher ungünstig – rad/fußläufig gut erreichbar, Kiss+Ride und B+R ist ausreichend
Überprüfung/ Änderung der Zufahrt für Rollstuhlfahrer zum S-Bahnhof Rethen Richtung Hannover (Absenker)	Derzeit Machbarkeitsstudie zur barrierefreien Erreichbarkeit in Bearbeitung
Die vorgeschlagenen kleinen automatischen Busse als Pendelverkehr zwischen dem neuen S-Bahnhof „Neuer Schlag“ Richtung Laatzen Mitte wären nicht ausreichend	Leistungsfähigkeit, Kapazitäten sind perspektivisch zu prüfen
Braunschweiger Str. ist jetzt bereits zu eng für den Busverkehr und problematisch mit zusätzlichem Radverkehr und Bussen, die in beide Richtungen fahren	✓ enthalten Ausbausituation im Zuge Entwicklung Wohngebiet „Am Erdbeerhof“ bereits geprüft
Die Verlängerung der Linie 6 bis nach Gleidingen wird sehr positiv gesehen	✓ enthalten
Laatzen	
Anlage eines P+R-Parkplatzes am Messe-Bahnhof Laatzen, da dort keine Möglichkeit besteht, seinen Wagen abzustellen!	P+R an diesem Standort sinnvoll da weitgehend störungsfrei anfahrbar
BF-Laatzen Mitte neu ist dann nicht interessant, wenn die S-Bahnen oder andere regionale Bahnen wie bisher am Bahnhof Messe Laatzen nur im 1-Stunden-Takt fahren! Ferner befand man den Standort „Neuer Schlag“ als nicht geeignet , da gleich dahinter der Bahnhof von Rethen ist!	Taktverdichtung bei S-Bahn und zus. RE-Halt vorgesehen
Ferner befand man den Standort „Neuer Schlag“ als nicht geeignet , da gleich dahinter der Bahnhof von Rethen ist!	derzeit Vorzugsstandort, gute Verknüpfung zu Stadtbahn und Bus und gute potentielle Wegeverbindung zum Zentrum,
Verlängerung der Linie 6 bis Laatzen wird als gut befunden	✓ enthalten
Die Stadtbahn muss pünktlicher werden	Überprüfung empfohlen, Anfrage Üstra
Stadtbus (Ringlinie) Laatzen sollte auch Alt-Laatzen anfahren	Im Rahmen der Vertiefung zu prüfen
Flächen zwischen den Gleisen sollten begrünt werden (Bindung des Feinpartikelstaubes, Lärmdämmung)	Wird unterstützt und ist auch Forderung des in Aufstellung befindlichen Lärmaktionsplans

6. Schlüsselmaßnahmen ÖPNV

Als sogenannte „Schlüsselmaßnahmen“ werden Maßnahmen zur vorrangigen Umsetzung vorgeschlagen. Die meisten dieser Maßnahmen liegen in der Baulast der Region – die Stadt Laatzen sollte ihre Interessen geltend machen. Bei einzelnen Maßnahmen – insbesondere beim barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen – kann die Stadt Laatzen auch von sich aus aktiv werden.

Für die Schlüsselmaßnahmen im ÖPNV ergeben sich daher folgende Aufgabenbereiche:

- konkrete Maßnahmen zur Umsetzung: Diese Maßnahmen sollten in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden (vgl. Tab. 6.1).
- Maßnahmen für die weitere Untersuchungsbedarfe bestehen: Diese Maßnahmen sollen durch die Vorhabenträger bzw. die Stadt in Bezug auf Umsetzung weiter und vordringlich geprüft werden (vgl. Tab. 6.2).

„Schlüsselmaßnahmen“ zur Umsetzung in den nächsten 5 Jahren				
Ifd. Nr.	Maßnahmenstelle / Maßnahmenvorschlag	Kosten	Priorität	Bau- last
Stadtbahn				
1	Verlängerung Stadtbahnlinie 2	hoch	mittel	Region
2	Barrierefreier Ausbau weiterer Stadtbahnhaltestellen: – Park der Sinne – Wülferoder Str. (gepl.) – Rethen/Pattenser Str. (gepl.) – Galgenberg (gepl.) zus. vorrangig: – Rethener Winkel – Orpheusweg	hoch	hoch	Region
Busverkehr				
3	Barrierefreier Ausbau mehrerer Bushaltestellen incl. Zuwe- gung – Laatzen Eichstraße/Bahnhof – Laatzen Zentrum – Laatzen Am Kamp in 2018 – Rethen Bahnhof – Gleidingen Orpheusweg – Oesselse Am Laagberg	mittel	hoch	Stadt / Region

Tab. 6.1: Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“ zur Umsetzung in den nächsten 5 Jahren

„Schlüsselmaßnahmen“ mit weiteren Untersuchungsbedarfen				
Ifd. Nr.	Maßnahmenstelle / Maßnahmenvorschlag	Kosten	Priorität	Baulast
Schienenverkehr				
1	Neubau S-Bahnhaltepunkt Laatzen-Mitte	sehr hoch	hoch	Region
Stadtahn				
2	Verlängerung Stadtbahnlinie 6 bis Würzburger Str. bzw. Gledingen/Rethen (Erdbeerhof)	sehr hoch	mittel / gering	Region
Busverkehr				
3	Stadtbus Laatzen Liniennetzdebatte, Angebotsstruktur, Verlagerung des Buswendepunktes „Auf der Maine“ an den östlichen Rand Ingelns etc.	mittel	hoch	Stadt / Region

Tab. 6.2: Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“ mit weiterem Untersuchungsbedarf

7. Fazit

Die Bemühungen der Stadt Laatzen um einen ÖPNV mit besseren Bussen und Bahnen, bei der eine „Mobilität für Alle“ und auch Klimabelange im Mittelpunkt der Stadtentwicklung stehen, werden durch den Verkehrsentwicklungsplan unterstützt.

Nunmehr gilt es in einem Abstimmungsprozess mit dem Nahverkehrsträger (Region Hannover), diese Ziele in den Nahverkehrsplan einzustellen und durch entsprechende Finanzierungsplanung zu untermauern. Insbesondere mit dem neuen Stadtbuskonzept ist ein weiterer Untersuchungsaufwand verbunden. Diese Aufgabe ist unbedingt breit zu diskutieren, da sie bei ansprechendem Marketing eines solchen neuen Linienangebots zu einem nachhaltigen Erfolg in Laatzen für die gesamte Bevölkerung, gerade aber auch für die ältere Bevölkerung, führen kann.

Parallel zu den Maßnahmen, die vom VEP für den im Radverkehr vorgeschlagen werden, ergibt sich somit ein deutliches Potenzial für eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes.

Würden die Maßnahmen in ÖPNV nicht oder nur in geringer Intensität umgesetzt, wären die wesentlichen Aspekte der Zuverlässigkeit, Regelmäßigkeit sowie der Erreichbarkeit nicht gegeben.

Hannover, den 13.12.2018



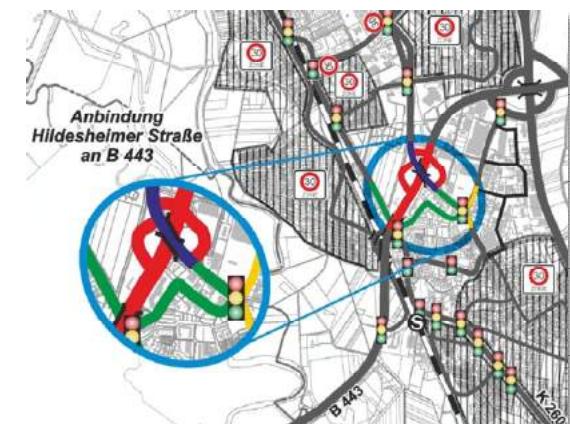
Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -

Entwurf



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen

Teil 4: Handlungsprogramm Kfz-Verkehr



**Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Laatzen
Teil 4: Handlungsprogramm
Kfz-Verkehr**

Endfassung 08/ 2019

AUFTAGGEBER: **STADT LAATZEN, MARKTPLATZ 13, 30880 LAATZEN**

AUFTAGNEHMER: **PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

BEARBEITUNG: **DIPL.-ING. H. MAZUR
DIPL.-GEOGR. D. LAUENSTEIN**

GRAFIK: **DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN**

HANNOVER, 23.08.2019

INHALTSVERZEICHNIS:

	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Heutige Situation.....	2
3. Zukünftige Situation	6
4. Ziele und Handlungsfelder	9
4.1 Leitbild und Ziele.....	9
4.2 Handlungsfelder.....	10
5. Handlungserfordernisse / Maßnahmenvorschläge	12
5.1 Straßennetz und Geschwindigkeiten.....	12
5.2 Straßennetz im Norden und Anbindung Laatzen-Mitte	15
5.3 Erschließung und Anbindung Laatzen-Mitte und Rethen.....	22
5.4 Anbindung von Rethen und Gleidingen.....	24
5.5 Allgemeine Verkehrswegweisung.....	28
5.6 Innenstadt / Stadtmitte Parkleitsystem	32
5.7 Stadtverträglicher Straßenumbau.....	33
5.8 Ortsumfahrung Ingeln-Oesselse	38
6. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	40
7. Schlüsselmaßnahmen.....	44

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Straßenverkehrsnetz.....	2
Abb. 2.2:	Verkehrsmengen (Kfz/24 h)	3
Abb. 2.3:	Mängel und Konflikte im Straßennetz	5
Abb. 3.1:	Entwicklungskorridore für Siedlungsentwicklung.....	8
Abb. 5.1:	Nutzungsempfindliche Abschnitte des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes.	
	.....	14
Abb. 5.2:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im HVS-Netz	15
Abb. 5.3:	Varianten Gutenbergstraße.....	17
Abb. 5.4:	Querschnitt Gutenbergstraße Nord	20
Abb. 5.5:	Querschnitt Gutenbergstraße Süd – Bestand und Planungsvarianten mit einseitigem Radfahrstreifen (1,85 m) bzw. beidseitigen Schutzstreifen (je 1,25 m)..	
	.....	21
Abb. 5.6:	Vorschlag Umgestaltung Gutenbergstraße (teilweise bereits umgesetzt).....	22
Abb. 5.7:	Verbesserte Anbindung der Hildesheimer Straße durch Verlängerung der Petermax-Müller-Straße	23
Abb. 5.8	Neue Anbindung Gleidingen/Rethen, Ausschnitt aus F-Plan der Stadt Laatzen...	25
Abb. 5.9:	PGT Untersuchung zur Abschätzung der Querschnittsbelastung einer Spange B 6	
	.....	26
Abb. 5.10:	Varianten zur neuen Anbindung B 6 mit einer Abfahrt von Norden zur Braunschweiger Straße und einer Auffahrt an der Triftstraße bzw. eine Auf- und Abfahrt an der Triftstraße	27
Abb. 5.11:	Verkehrsverteilung mit zusätzlicher Anbindung B 6.....	28
Abb. 5.12:	Beispiel einer modernen Wegweisung nach Richtlinie am Beispiel der rechtsabweisenden Wegweisung an der B 443 / Laatzen-Mitte (Fahrtrichtung Süd).....	29
Abb. 5.13:	Mögliche ergänzende Subsysteme für die Wegweisung	30
Abb. 5.14:	Beispiel für dynamisches Parkleitsystem Laatzen-Zentrum in die Erich-Panitz-Straße.....	33
Abb. 5.15:	Beispiel Umgestaltung Erich-Panitz-Straße Höhe LEZ.....	35
Abb. 5.16:	Beispiel für die Umgestaltung in Alt-Laatzen, Geschäftsbereich Hildesheimer Straß	
	.....	36
Abb. 5.17:	Beispiel Umgestaltung Alt-Laatzen Geschäftsbereich Hildesheimer Straße (Querschnitt)	37
Abb. 5.18:	Geplanter Trassenverlauf einer Ortsumfahrung Ingeln-Oesselse (Auszug aus FNP)	
	.....	39
Abb. 7.1:	Schlüsselmaßnahmen Kfz-Verkehr.....	45

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AS	Anschlussstelle
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
HVS	Hauptverkehrsstraße
LAP	Lärmaktionsplan
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
RROP	Regionaler Raumordnungsplan des Landes Niedersachsen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Ausgangslage

Mit der Beschlussfassung des Leitbildes zum Verkehrsentwicklungsplan¹ hat die Stadt Laatzen den Grundstein zur Ausarbeitung der Handlungsprogramme für die einzelnen Verkehrsarten und deren Stellung im gesamtstädtischen Verkehr gelegt.

Der Teil Kfz-Verkehr dient dazu, die wesentlichen Maßnahmen, die innerhalb des Straßenverkehrsnetzes in den nächsten Jahren geprüft, vertiefend untersucht oder umgesetzt werden sollen, zu beschreiben.

Die Handlungsprogramme des VEP Stadt Laatzen zur Barrierefreiheit, zum Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr wurden in vier Workshops in den Ortschaften präsentiert und diskutiert:

- Ingeln-Oesselse am 15.04.2018,
- Gleidingen am 28.04.2018,
- Rethen am 06.05.2018 und
- Laatzen (Alt-Laatzen, Laatzen-Mitte, Grasdorf) am 30.05.2018.

Die Anmerkungen der Bürger und Bürgerinnen sind in Kapitel 6 dokumentiert und kommentiert bzw. sind teilweise direkt in das Handlungsprogramm eingeflossen.

¹ VEP Stadt Laatzen – Teil 1: Leitbild Verkehr, PGT Hannover 2015

2. Heutige Situation

Die heutige Situation wurde im VEP Teil 1: „Verkehrliches Leitbild“ bereits dargestellt und intensiv diskutiert. Exemplarisch sind hier das relevante Hauptverkehrsstraßennetz, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die Kfz-Verkehrsmengen dargestellt (vgl. Abb. 2.1 und 2.2), die zeigen, dass in vielen Bereichen der Stadt ein stadtverträgliches Verkehrsnetz vorhanden ist.

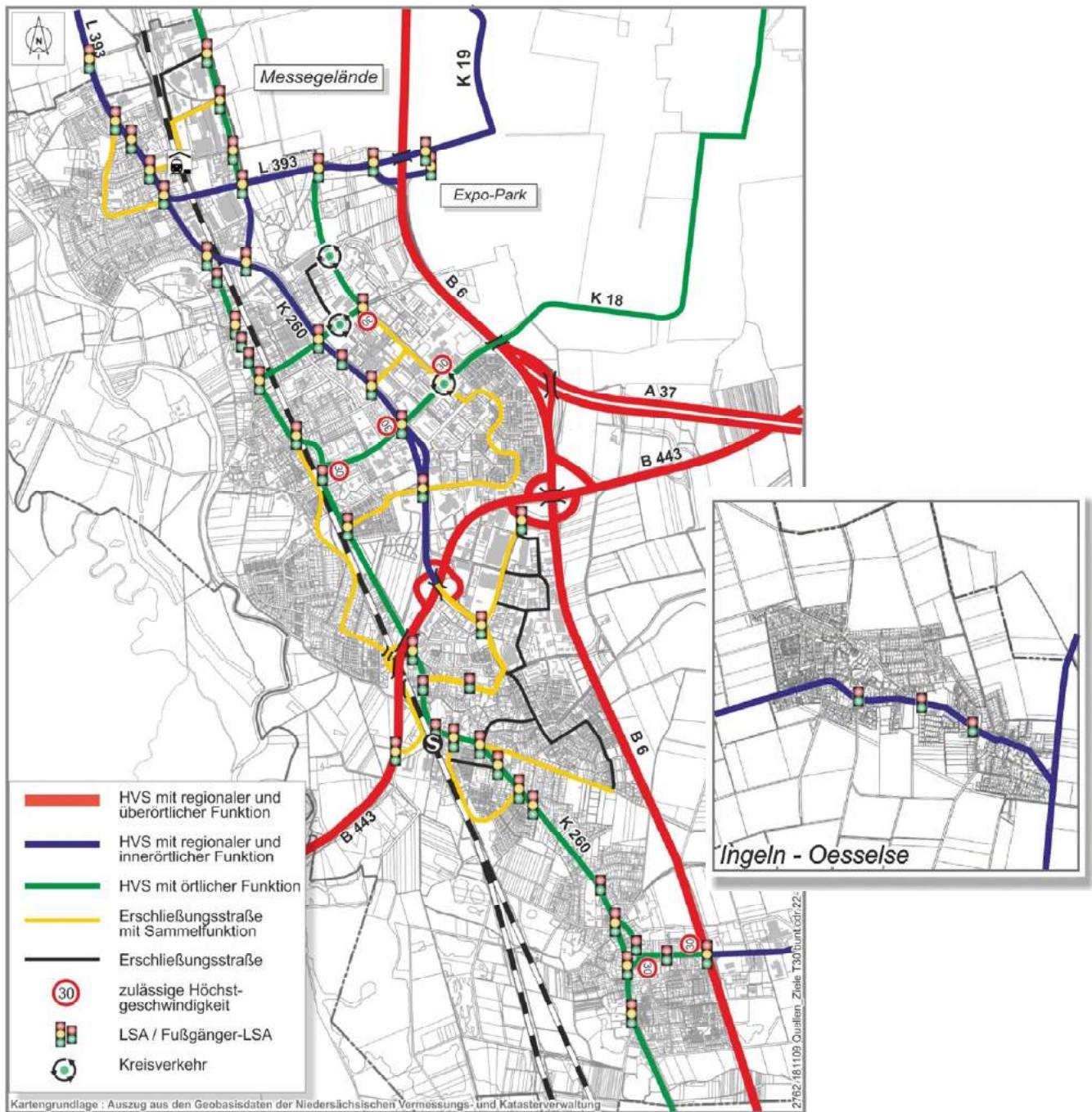


Abb. 2.1: Straßenverkehrsnetz

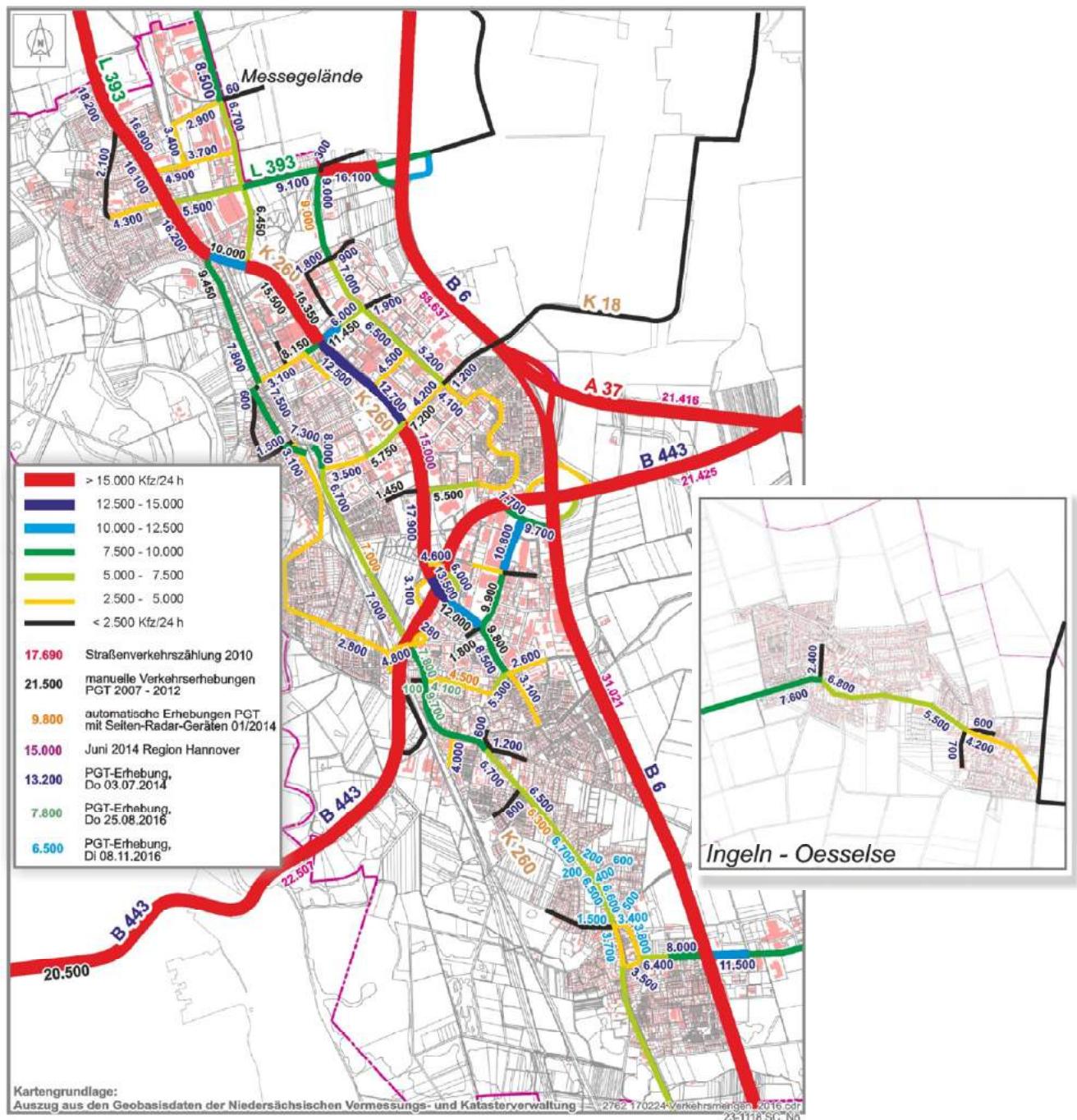


Abb. 2.2: Verkehrsmengen (Kfz/24 h)

Mängel bestehen in der Ausstattung des Hauptverkehrsstraßennetzes mit guten Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie in der Barrierefreiheit. Die Erschließungsqualität von Ortsteilen und größeren Quartieren ist teilweise umwegig und belastend für angrenzende Nutzungen. Die Abbildung 2.3 veranschaulicht die örtliche Situation.

Die wesentlichen Stärken und Schwächen im Straßennetz sind:

- + Die Erreichbarkeit der Stadtmitte und vieler Ortsteile über das Fernstraßennetz (Bundesstraßen und Autobahn) und die direkten Zubringer ist gewährleistet.
- + Die örtliche Erschließung durch das Straßennetz ist gut.
- Es fehlt eine direkte Anbindung der Hildesheimer Straße und weiter Teile von Rethen an die B 443.
- Die nutzungsempfindliche Gutenbergstraße übernimmt die Erschließung für die Stadtmitte.
- In Teilbereichen erhöhte Belastung durch Lärm und Schadstoffe.
- Fehlende Orientierung durch ungenügende Wegweisung.
- Teilweise wenig verkehrsgerechte Knotenpunktgestaltung.

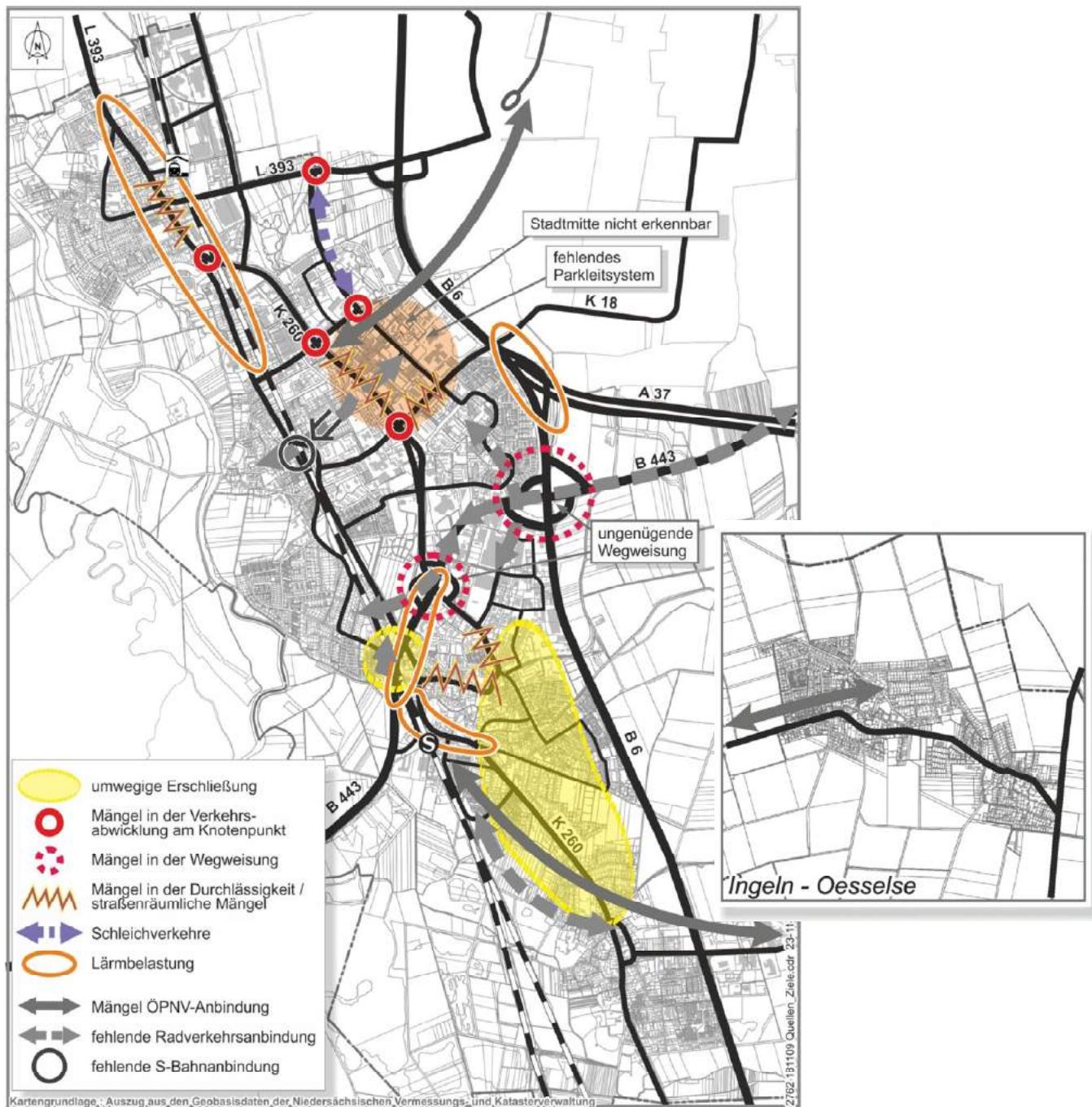


Abb. 2.3: Mängel und Konflikte im Straßennetz²

² VEP Stadt Laatzen – Teil 1: Leitbild Verkehr, PGT Hannover 2015

3. Zukünftige Situation

Die allgemeine Verkehrsentwicklung³, die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplanes und die ergänzenden Rahmenbedingungen, die durch den Verkehrsentwicklungsplan „Pro Klima“ der Region Hannover⁴ sowie den „Masterplan Mobilität“ der Landeshauptstadt Hannover⁵ gebildet werden, zeigen, dass zukünftig mit einem nur moderaten Wachstum des Kfz-Verkehrs zu rechnen sein wird. Die leichte Einwohnerzunahme Laatzens wird aufgrund der prognostizierten Abnahme der Gesamtfahrleistung je Pkw bis 2040 zu keiner bzw. nur einer geringen Zunahme des Verkehrsaufkommens führen.

Die städtebaulichen Entwicklungsabsichten zeigen drei Schwerpunktbereiche der Wohnbauentwicklung, in denen jeweils kleinräumliche verkehrliche Auswirkungen als Folge auftreten können. Abbildung 3.1 zeigt die betroffenen Korridore:

- **Korridor Nord:**

- mit Wohnungsbauentwicklung südlich der Anbindung Messe/Laatzen,
- weiteren Entwicklungsflächen innerhalb des Gewerbegebietes am „Park der Sinne“,
- Umnutzungspotenzial in den Kleingartenbereichen sowie
- einem Heranrücken der Bebauung an den Messeschnellweg.

Als Folge wird die Gutenbergstraße stärker als bisher als integrierte Stadtstraße Erschließungsaufgaben sowie die Führung von Rad- und Fußverkehren übernehmen.

- **Korridor Mitte:**

Mit der Bebauung des Geländes Stadtfriedhof bis zur Hildesheimer Straße werden zusätzliche Angebote des ÖPNV und zur Anbindung des Straßennetzes erforderlich.

³ Shell-Pkw-Szenarien bis 2014, Shell Deutschland + Prognos, Hamburg

⁴ Gertz, Gutsche, Rümenapp, Pro Loco, VEP pro Klima, Hannover 2009

⁵ Landeshauptstadt Hannover, SHP-Ingen., Masterplan Mobilität 2025, Hannover 2011

- **Korridor Süd**

Die Erweiterungen des Bereiches Erdbeerhof sowie ggf. weiterer Wohngebiete beiderseits der Hildesheimer Straße zwischen Gleidingen und Rethen haben Auswirkungen auf die Verkehrsmengenentwicklung der OD Gleidingen und der Peiner Straße.

Das zukünftige Verkehrsaufkommen infolge der Entwicklungsmöglichkeiten dieser Bereiche lässt sich anhand der zur Verfügung stehenden Flächen überschlägig abschätzen und wurde als Maximal- und Minimal-Szenario in Abbildung 3.1 dargestellt:

Maximal-Szenario sieht einen pauschalen Ansatz von 70 % Neuverkehren vor, die mit dem Auto abgewickelt werden.

Das **Minimal-Szenario** rechnet mit einem erhöhten Anteil an Fahrten, die mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden entsprechend der Ziele des Leitbildes Verkehr:

- Für die Gebiete im Korridor Süd wird ein Anteil von 55 % Fahrten im mIV angesetzt und
- für die Korridore Nord und Mitte wird aufgrund der besseren Anbindung an den ÖPNV bzw. der guten Erreichbarkeit von Geschäften und Dienstleistungen ein Anteil von 50 % Fahrten im mIV angesetzt.

Es ergeben sich demzufolge örtlich spürbare Zuwächse im Kfz-Verkehr, die jedoch gesamtstädtisch zumeist keine relevanten Auswirkungen im Straßennetz haben.

Durch die geplante Siedlungsentwicklung werden zusätzlich etwa 2.000 bis 3.000 Kfz/24 h zukünftig das Straßennetz befahren. Auch der Anteil des ÖPNV und der Radnutzer steigt.

Der zukünftige Umgang mit dem Kfz-Straßennetz muss diese Entwicklungsabsichten berücksichtigen:

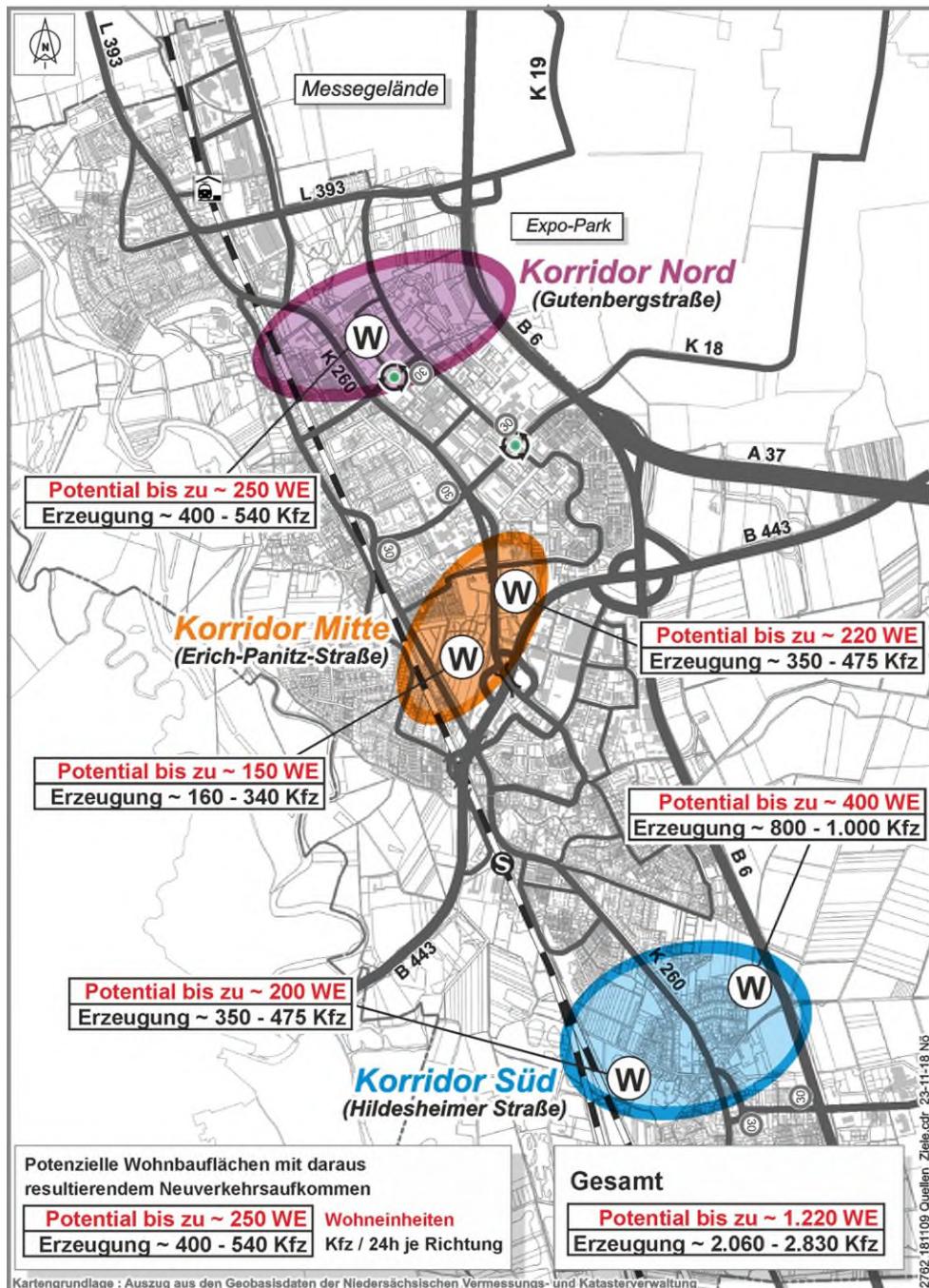


Abb. 3.1: Entwicklungskorridore für Siedlungsentwicklung

4. Ziele und Handlungsfelder

4.1 Leitbild und Ziele

Eine Teilhabe am Verkehrsgeschehen soll auch vor dem Hintergrund gesetzlicher Regelungen sozialverträglich möglich sein. Dabei sind folgende übergeordnete Zielsetzungen zu berücksichtigen:

Ziele:

- Die Mobilität sicherstellen
- Die schadstoffarme Mobilität fördern
- Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV) am gesamten Verkehrsaufkommen auf über 50 % steigern
- Innovativen Verkehr ermöglichen (E-Mobilität, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
- Die Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel beseitigen
- Die geschlechterspezifischen Belange sicherstellen (Gender)
- Belange von Jungen und Alten sicherstellen
- Belange von Menschen mit und ohne Behinderung sicherstellen
- Lebenswerte Straßenräume schaffen und erhalten
- Eine leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern bzw. herstellen
- Notwendige Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

Der Anteil des Umweltverbundes (Rad, ÖPNV, Fußverkehr) am gesamten Verkehrsaufkommen soll bis 2030 deutlich auf über 50 % gesteigert werden.

4.2 Handlungsfelder

Die Umsetzung der Ziele soll im Rahmen von 11 Handlungsfeldern erfolgen (vgl. hierzu auch die Aussagen der VEP Teil 1: Leitbild Verkehr⁶).

Im Bereich Kfz-Verkehr sind besonders relevant:

1. Stadt der kurzen Wege schaffen!
 - zur Vermeidung von Fahrten mit dem Kfz.
2. Verkehrssicherheit erhöhen!
 - Ein Verkehrssicherheitsprogramm ist notwendig, um stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erzielen.
 - Die Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen muss durch weitere Maßnahmen erhöht werden.
3. Straßennetz optimieren!
 - Ein Straßenneu- oder -ausbau ist in Laatzen aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens nicht notwendig. Für einzelne Strecken- und Knotenkapazitäten sowie die Verbesserung der Anbindung einzelner Stadtteile sind ggf. Anpassungen erforderlich.
 - Kfz-Verkehr in Laatzen kann heute nahezu alle Stadtbereiche problemlos erreichen. Die Erschließungsqualität einzelner Stadtquartiere kann jedoch weiter verbessert werden.
4. Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern!
 - Ein Programm zum stadtverträglichen Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen zur Anpassung an die zur verkehrssicheren Abwicklung notwendigen Straßenbereiche ist aufzustellen.
 - Knotenpunktformen, Fahrstreifenanzahl und Aufteilung der wichtigen Hauptverkehrsstraßen sollten geprüft und – wo nötig – Maßnahmenkonzepte zu deren Verbesserung aufgezeigt werden.
 - Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.

⁶ VEP Stadt Laatzen – Teil 1: Leitbild Verkehr, PGT Hannover 2015

5. Orientierung im Verkehr verbessern!

- Die allgemeine und örtliche Wegweisung sollte in einem Wegweisungskonzept überarbeitet werden.
- Für die Erschließung im Bereich Stadtzentrum kann ein ergänzendes Parkraumkonzept helfen.

6. Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!

- Die Nutzung neuer, innovativer Verkehrsmittel ist zu ermöglichen und zu stärken (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität etc.).
- Die multimodale Mobilität ist zu fördern. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist zu optimieren.

7. Öffentlichkeitsarbeit herstellen!

- Rücksichtnahme

5. Handlungserfordernisse / Maßnahmenvorschläge

Die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmenvorschläge zeigen für die einzelnen Handlungsfelder empfehlenswerte Maßnahmen auf, die mit der Stadt Laatzen abgestimmt und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt wurden.

Für ausgewählte Maßnahmen ist nunmehr durch entsprechende haushaltsplanerische Vorbereitung die Realisierbarkeit und Umsetzung weiterzuführen.

Besondere Auswirkungen auf das Straßennetz wurden basierend auf den Aussagen des Leitbildes Verkehr in Varianten diskutiert:

- Hinweise zu Straßenkategorien und Geschwindigkeiten (vgl. Kap. 5.2),
- Funktion und Gestaltung der Gutenbergstraße und Anbindung von Laatzen-Mitte alternativ über Gutenbergstraße bzw. Karlsruher Straße zum Anschluss Schnellweg Messe/Laatzen (B 6) (vgl. Kap. 5.3),
- Optimierung der Anbindung der Hildesheimer Str. und der dortigen Wohnbauentwicklung an und in der Verbindung zur B 443 bzw. weiter an die Erich-Panitz-Str. und die B6 (Spange) (vgl. Kap. 5.4),
- Die Notwendigkeit und seit vielen Jahren diskutierte, im F-Plan verankerte neue Anbindung an die B 6 im Bereich „Am Erdbeerhof“ mit einer neuen Verbindung zwischen B 6 und Hildesheimer Straße (vgl. Kap. 5.5),
- Hinweise zur allgemeinen Wegweisung und zum Parkraumkonzept (vgl. Kap. 5.5 und 5.6),
- Weitere Hinweise zum Stadtstraßenumbau vor dem Hintergrund aktueller Trends in der Mobilität (vgl. Kap. 5.7),
- Auswirkungen und Sinnhaftigkeit einer Entlastungsstraße für den Ortsteil Ingeln-Oesselse (vgl. Kap. 5.8).

5.1 Straßennetz und Geschwindigkeiten

Um die Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen zu erhöhen und um stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erzielen, wurde das

Straßenverkehrsnetz einer Prüfung und Bewertung unterzogen. Aus der Bewertung der Empfindlichkeit der verschiedenen Netzbestandteile des Hauptverkehrsstraßennetzes (HVS) ergeben sich zwei wesentliche Differenzierungen:

- **HVS mit eher unempfindlichen Seitenräumen** in Bezug auf Wohnen und Aufenthalt sowie bezogen auf die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs,
- **HVS mit eher empfindlichen Seitenräumen** in Bezug auf Wohnen und Aufenthalt sowie bezogen auf die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs (vgl. Abb. 5.1).

Als Hilfestellung der Bewertung wurden u.a. neben der örtlichen Situation auch die Aussagen der Lärmkartierung herangezogen.

- Für **HVS mit eher unempfindlichen Seitenräumen** werden Tempo 50 km/h als Regel-Höchstgeschwindigkeit und möglichst separate Radverkehrsanlagen vorgeschlagen.
- Für **HVS mit eher empfindlichen Seitenräumen** wird die Prüfung auf Tempo 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen. Vorschläge für vorrangige Tempo 30-Abschnitte sind der Abbildung 5.2 zu entnehmen. Separate Radverkehrsanlagen, nur wenn räumlich möglich und aufgrund besonderer Bedeutung des Radverkehrs sinnvoll.
- **Erschließungsstraßen, Hauptsammelstraßen:** Tempo 30 km/h ggf. auch Ausweisung als Tempo 30-Zone.

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden in den letzten Jahren die Hürden für die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen wie Schulen, Kindergärten, Altenheimen und Krankenhäusern abgesenkt.

Der VEP schlägt vor, die in Abbildung 5.2 dargestellten Geschwindigkeitsregelungen im Netz der Stadt Laatzen vorzusehen und im Einzelfall zusätzlich an empfindlichen Einrichtungen abschnittsweise Tempo 30 km/h anzurufen. Der Vorschlag sollte um diese Fragestellung ergänzt werden. Demzufolge werden nach Überprüfung weitere ergänzende Straßenabschnitte in die Regelung 30 km/h zul. Höchstgeschwindigkeit mit aufgenommen

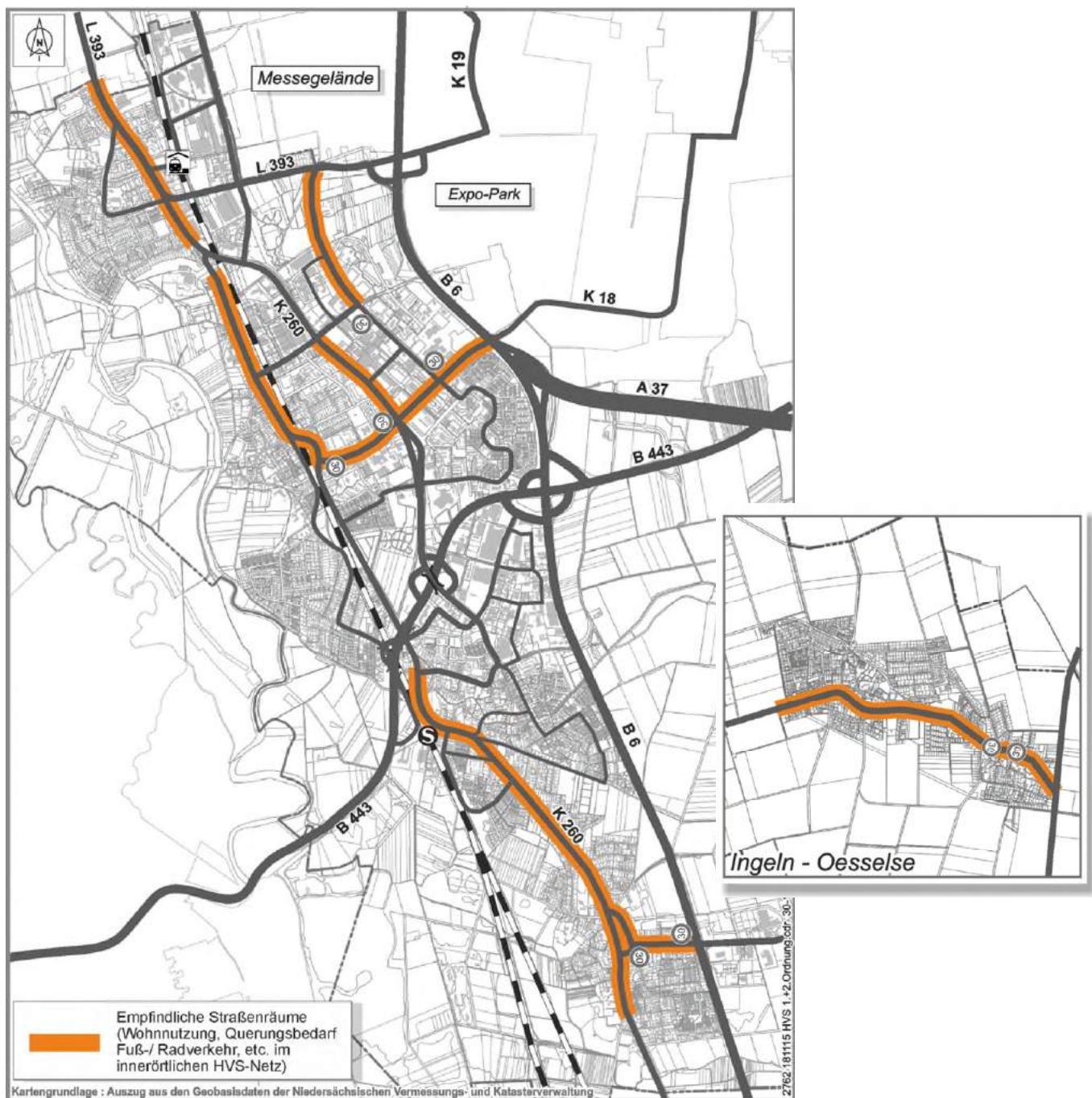


Abb. 5.1: Nutzungsempfindliche Abschnitte des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes

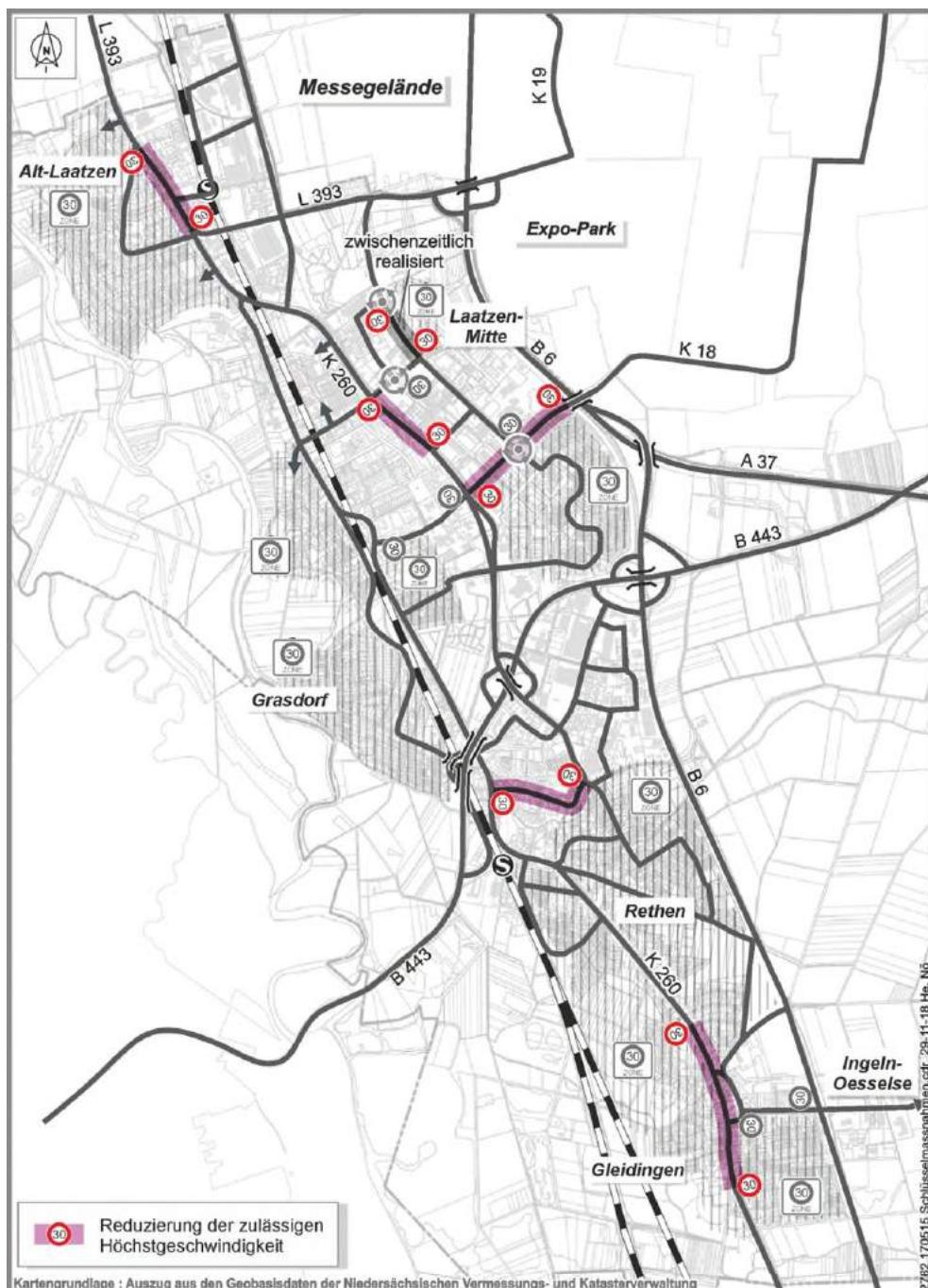


Abb. 5.2: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im HVS-Netz

5.2 Straßennetz im Norden und Anbindung Laatzen-Mitte

Ausgehend von der B 6, Messeschnellweg und über die L 393 / Gutenbergstraße und Karlsruher Straße wird die Anbindung Laatzen-Mitte gesichert. Die Gutenbergstraße ist in dieser Funktion umstritten. Im Gegensatz zur Karlsruher Straße weist sie eine Empfindlichkeit der Randnutzungen auf, die

durch die in Bau und Planung befindlichen Wohnungen eher noch verstärkt wird.

In den letzten Jahren wurden daher immer wieder Vorschläge für den Um-/Ausbau der Gutenbergstraße diskutiert, wie:

- Sperrung der Straße,
- Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten und Fahrbahneinbauten zur Verkehrsberuhigung und Querungssicherung,
- Ausbau als Hauptverkehrsstraße und optional Öffnung der Fahrtrichtung links.

Diskutiert werden nachfolgend zwei Varianten und ihre möglichen Folgewirkungen für den Ausbau der Knotenpunkte Gutenbergstraße und Karlsruher Straße (vgl. auch Abb. 5.3).

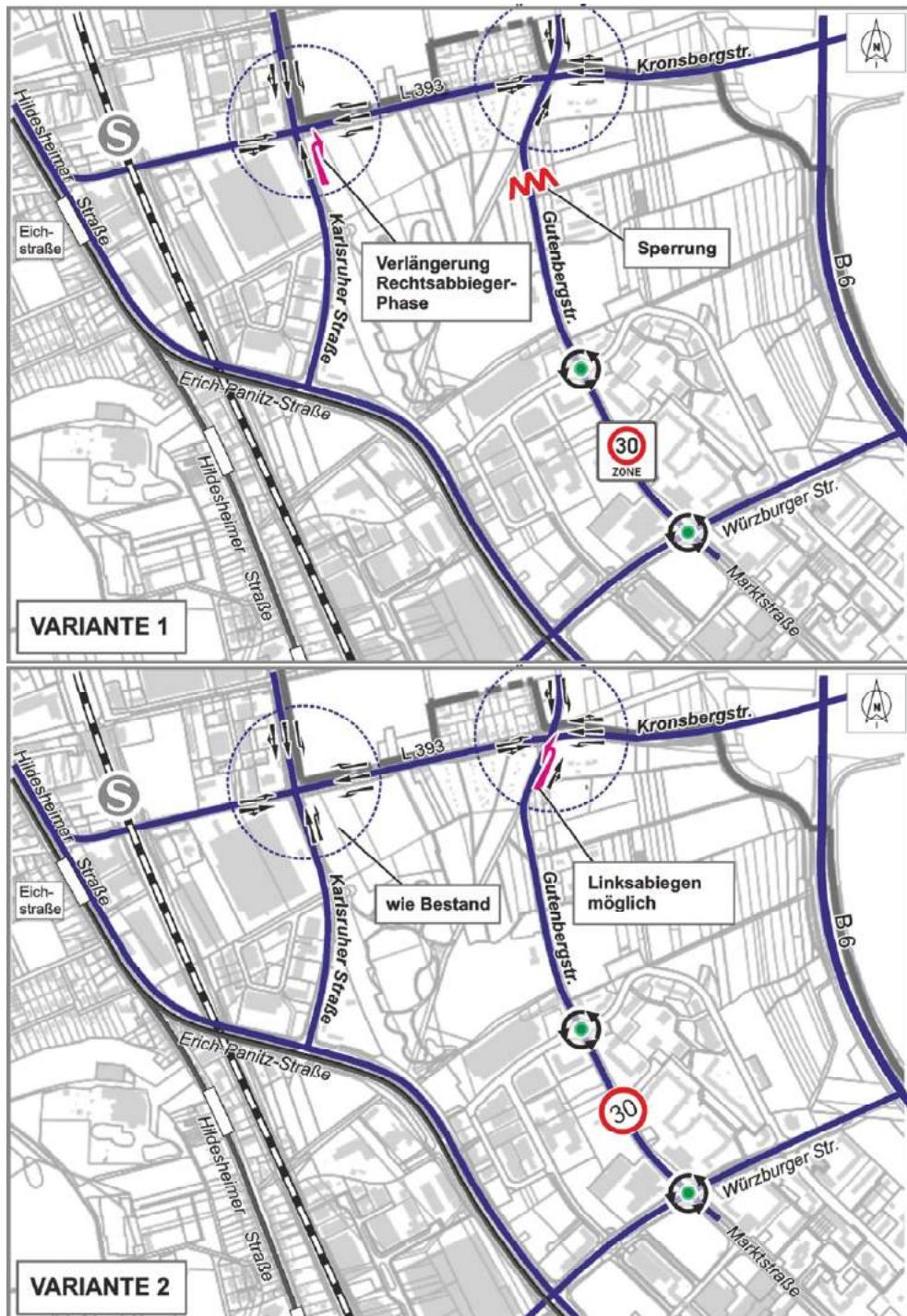


Abb. 5.3: Varianten Gutenbergstraße

Variante 1: Bei **Sperrung** der Gutenbergstraße wären Maßnahmen zur Leistungsfähigkeitssteigerung am Knoten mit der Karlsruher Straße erforderlich, wie bspw. Verlängerung des Rechtsabbiegers.

Variante 2: Sinnvoller wäre – vor dem Hintergrund der städtebaulichen Entwicklung im nördlichen Korridor – die Gutenbergstraße für die Erschließung der Verkehre infolge verdichteter Wohnbebauung in ihrer **Verbindsfunktion** zum übergeordneten Netz **beizubehalten**. Es wird empfohlen, die bestehende Anbindung der Gutenbergstraße an die Kronsbergstraße beizubehalten und zusätzlich das Linksabbiegen zuzulassen. Dazu ist die Signalschaltung zu überprüfen und die Markierung / Beschilderung anzupassen. Eine bauliche Änderung bspw. mit einer zusätzlichen Linksabbiegespur wird nicht empfohlen.

Die Gutenbergstraße sollte in ähnlicher Weise wie die Marktstraße die Funktion einer verkehrsberuhigten Hauptverkehrsstraße (mit 30 km/h zul. Höchstgeschwindigkeit) übernehmen. Im Gegensatz zur Karlsruher Straße ist sie mit wohnverträglicher Geschwindigkeitsregelung und nächtlichem LKW-Verbot weiterhin Teil der Erschließung von Laatzen-Mitte (vgl. Abbildungen 5.4, 5.5, 5.6).

Die Gutenbergstraße sollte einen stadtverträglichen Verkehrsablauf ermöglichen und müsste daher umgebaut werden mit:

- geeigneten Geh- und Radverkehrsanlagen
 - Die Gehwege auf der Westseite sind derzeit tlw. nicht nutzbar bzw. sehr schmal.
 - Eine Mitnutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr wird derzeit nicht praktiziert.
- einem verkehrssichernden Ausbau der Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen
 - Gutenbergstr / Mergenthaler Straße (bereits umgesetzt) und
 - Gutenbergstr. / Würzburger Str. / Marktstraße (auch eine Anbindung des P2 des Leine-Center direkt an den Kreisverkehrsplatz sollte vorgenommen werden).

Die Straße sollte separate Gehwege mit mindestens 3 m Breite erhalten und der Radverkehr fahrbahnintegriert auf Radschutz- bzw. Radfahrstreifen geführt werden. Die Abbildungen 5.4 und 5.5 zeigen mögliche Querschnitte für den nördlichen und den bereits angebauten südlichen Abschnitt. Im südliecheren Bereich wird eine schmalere Fahrbahn empfohlen.

Die Maßnahmen zur angemessenen Verkehrsabwicklung und Querungssstellensicherung sollten durch Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ergänzt werden. Ein zwischenzeitlich realisierter Minikreisel sichert die Querung mittels zugehöriger Zebrastreifen im Bereich der Gutenberg- und Mergenthaler Straße (vgl. Abb. 5.6).

Im weiteren Planungs- und Umbauprozess wird abschließend entschieden, welche Variante umgesetzt wird.

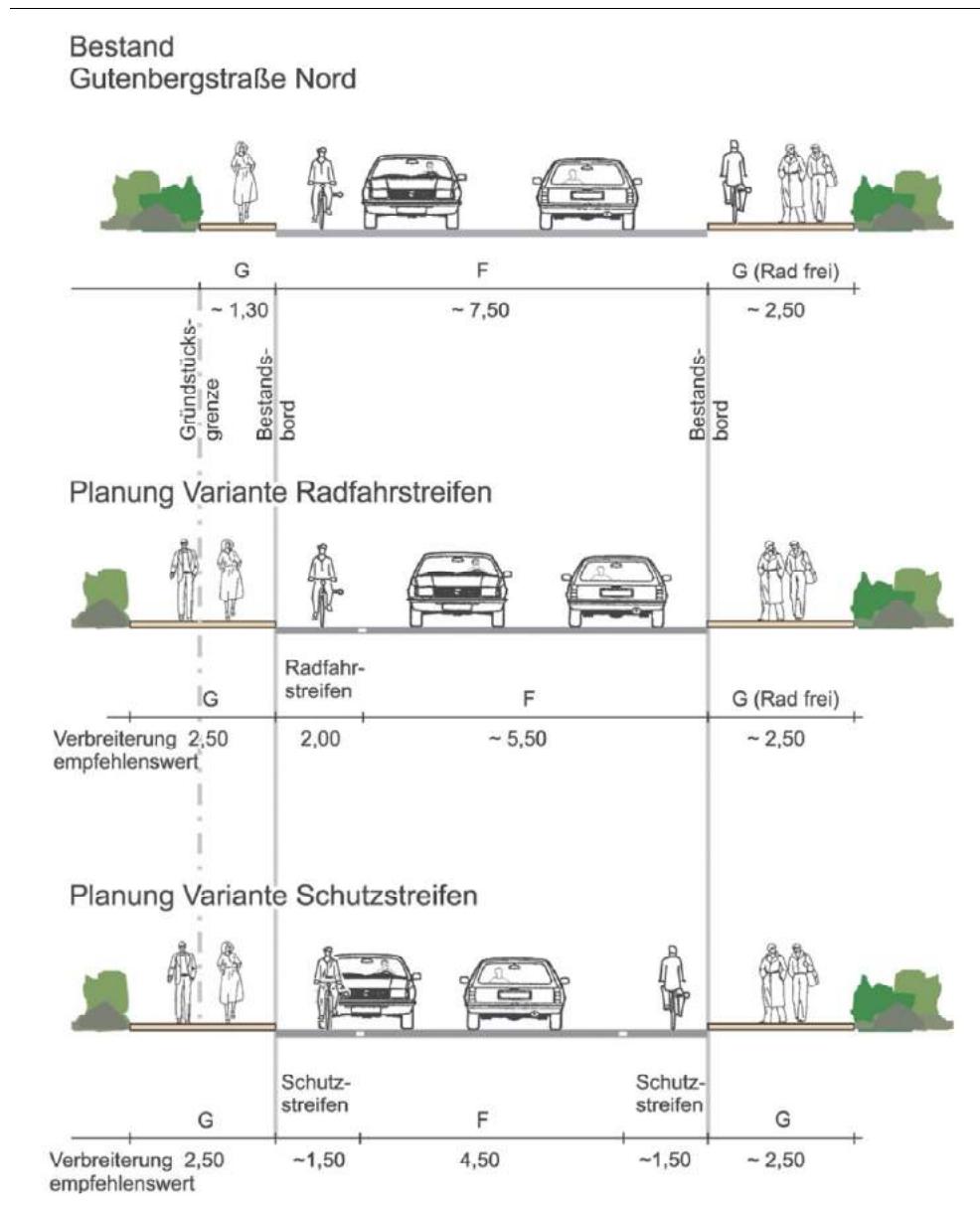


Abb. 5.4: Querschnitt Gutenbergstraße Nord

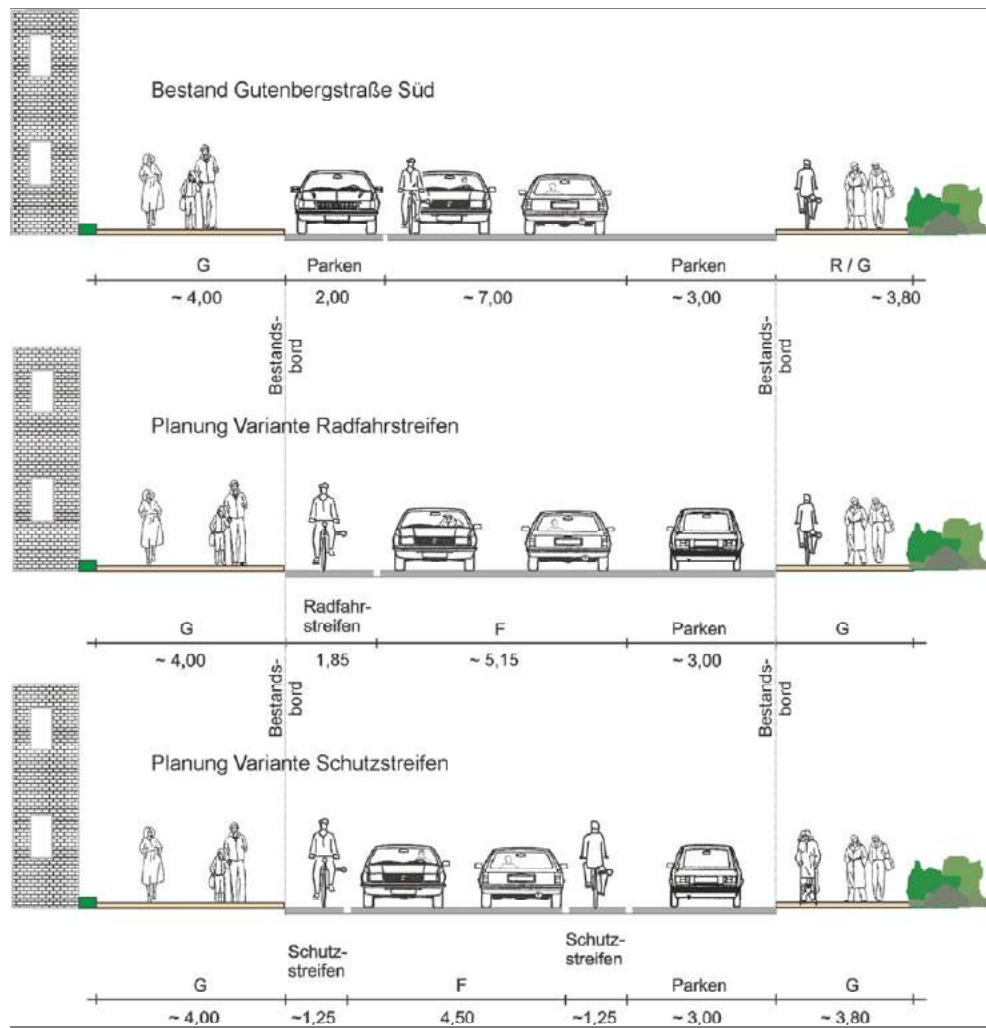


Abb. 5.5: Querschnitt Gutenbergstraße Süd –
Bestand und Planungsvarianten mit einseitigem Radfahr-
streifen (1,85 m) bzw. beidseitigen Schutzstreifen (je 1,25 m)

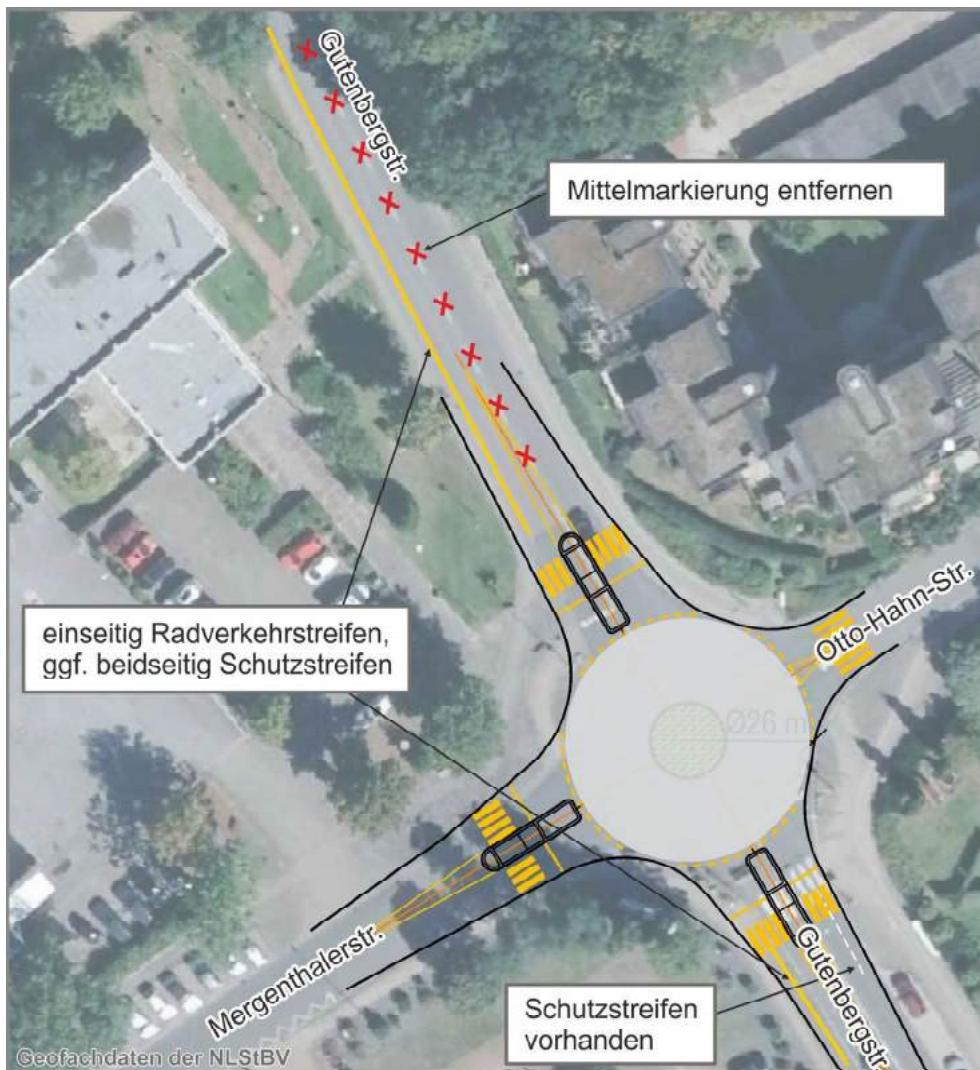


Abb. 5.6: Vorschlag Umgestaltung Gutenbergstraße
(teilweise bereits umgesetzt)

5.3 Erschließung und Anbindung Laatzen-Mitte und Rethen

Die Wohnbauvorhaben im mittleren Verdichtungskorridor (Stadtfriedhof) werden zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Hildesheimer Straße in Rethen führen. Daher wird bei den prognostizierten Neuverkehren ein möglichst hoher Anteil an Fahrten, die mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, ÖPNV) absolviert werden, angestrebt. Dennoch wird der Kfz-Verkehr seine Bedeutung für die Erschließung des Entwicklungsgebietes haben. Eine verbesserte Anbindung dieser Verkehre an das geeignete

übergeordnete Straßennetz B 443 und B 6 nach Hannover ist daher wünschenswert.

In Zusammenhang mit dem Um- und Neubau der Haltestelle Rethen-Nord sollte durch Verlängerung der Petermax-Müller-Straße eine „Spange“ zwischen Hildesheimer Straße und Erich-Panitz-Straße hergestellt werden, um den Kfz-Verkehr besser als bisher mit dem Fernstraßennetz und Laatzen-Mitte zu verbinden (vgl. Abb. 5.7).



Abb. 5.7: Verbesserte Anbindung der Hildesheimer Straße durch Verlängerung der Petermax-Müller-Straße

Die Abbildung 5.7 zeigt die Variante, die im Zuge des Ausbaus der Haltestelle Rethen-Nord – spätestens aber im Zusammenhang mit der Wohnbauentwicklung des mittleren Verdichtungskorridors – umgesetzt werden sollte. Die dargestellte Verbindung wird von Verkehren aus den dichtbesiedelten Quartieren von Rethen, Braunschweiger Straße sowie entlang der Hildes-

heimer Straße genutzt werden und die abschnittsweisen hohen Verkehrsbelastungen in der Peiner Straße reduzieren, die in Bezug auf die Randnutzungen und den engen Straßenraum als unverträglich einzustufen sind.

5.4 Anbindung von Rethen und Gleidingen

Für die Entwicklungsperspektiven in Rethen/ Gleidingen ist seit Jahren eine neue Anbindung an die B 6 in der Diskussion (vgl. Abb. 5.8). Diese ist auch im F-Plan der Stadt enthalten. Die geplante teilplanfreie Anbindung sollte den Bereich Zuckerfabrik/ Braunschweiger Straße und Am Erdbeerhof verbessert erschließen.

Die bereits seit mehr als 30 Jahren im Flächennutzungsplan befindliche Anbindung wurde mehrfach in Bezug auf ihre Auswirkungen untersucht. Sie hat nicht nur entlastende Auswirkungen. Neben der positiven direkteren Erschließung der Wohnquartiere an die B 6 kann durch andere Routenwahl zusätzlicher Verkehr angezogen werden.

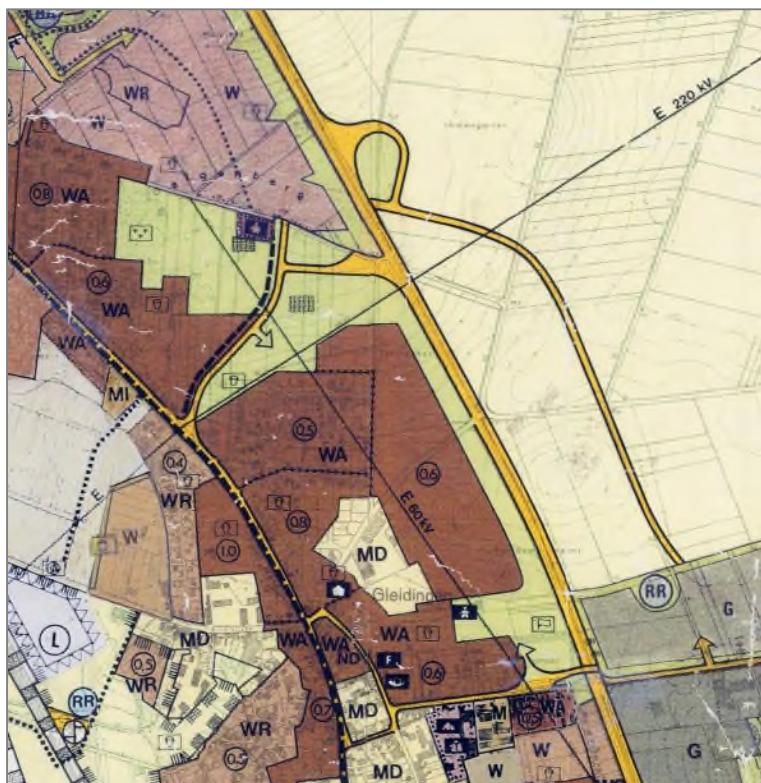
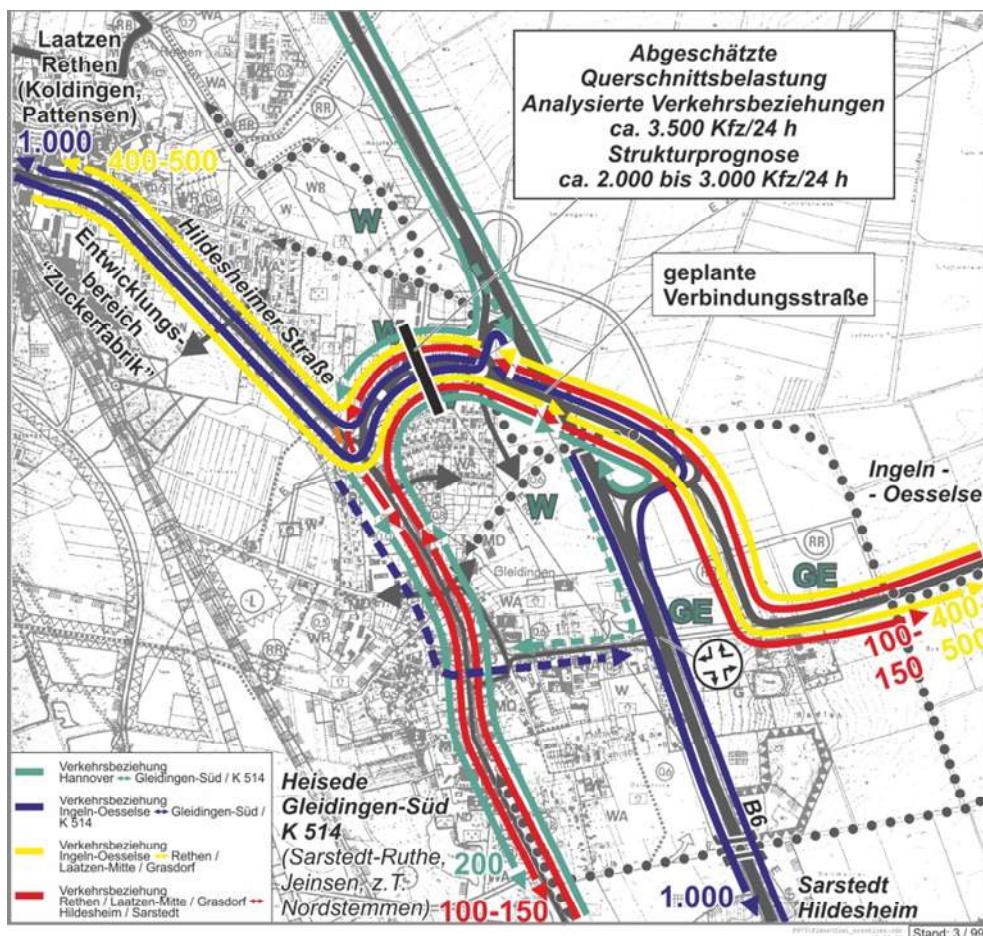


Abb. 5.8 Neue Anbindung Gleidingen/Rethen, Ausschnitt aus F-Plan der Stadt Laatzen⁷

Eine bereits 1999 untersuchte Weiterführung in Richtung B 443 zeigte, dass regionale Ost-West-Verkehre z.B. nach Koldingen und Pattensen als zusätzlicher Durchgangsverkehr über die Hildesheimer Straße verlaufen könnten. Abbildung 5.9 zeigt einen Auszug der Studie⁸, die auch heute noch Relevanz besitzt. Demnach wird sich ein Entlastungseffekt für die direkte Anbindung der B 6 in der Ortsdurchfahrt Gleidingen einstellen, im nördlichen Abschnitt der Hildesheimer Straße jedoch eine Verkehrszunahme die Folge sein.

Die in der damaligen Untersuchung dargestellten Auswirkungen der Strukturprognose sind hingegen nicht mehr aktuell, da die gewerblichen Entwicklungen nicht in dem seinerzeit beabsichtigten Maße eingetreten sind. Eine weitere Entwicklung von Gewerbegebieten ist in Ingeln-Oesselse derzeit nicht geplant.



⁷ Stadt Laatzen: Flächennutzungsplan, Stand 2010

⁸ PGT: Verkehrsuntersuchung zur geplanten Verbindungsstraße zwischen Hildesheimer Straße und B 6 im Raum Rethen/Gleidingen in Laatzen, Hannover 1999

Abb. 5.9: PGT Untersuchung zur Abschätzung der Querschnittsbelastung einer Spange B 6⁹

Anlässlich der konkreten Überlegungen zum B-Plan Nr. 231 wurde aufgezeigt, dass ein entsprechendes Potenzial für die Entlastung der Hildesheimer und der Peiner Straße vorhanden ist. Es wird daher empfohlen, im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung in Abstimmung mit dem Baulastträger mögliche Trassenführungen, Anschlussknoten und Anschlussformen an die B 6 abzustimmen. Parallel sollte die Wohnbauentwicklung stadtplanerisch – ggf. mit Rahmenplan – präzisiert werden. Perspektivisch ist diese Entwicklung auch vor dem Hintergrund zu prüfen, inwieweit sich die Mobilität verändert. Auch unter den Bedingungen einer erhöhten Elektromobilität wird die Verkehrsbelastung bei steigenden Nutzungsentwicklungen in diesem Bereich kleinräumig zunehmen und heute vorhandene Probleme in Braunschweiger Straße, Hildesheimer Straße und Peiner Straße verstärken.

Im Rahmen einer Neubewertung wurden – unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens der Entwicklungsflächen im „Südkorridor“ – in verschiedenen Varianten die Auswirkungen einer Anbindung der B 6 an das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Laatzen untersucht (vgl. Abb. 5.10). Die Triftstraße als Verbindungstraße zwischen Hildesheimer Straße und B 6 verbindet in allen Varianten den möglichen neuen Anschlusspunkt an die B 6 in Richtung Norden (Hannover) bzw. wahlweise zusätzlich nach Süden:

⁹ ebenda

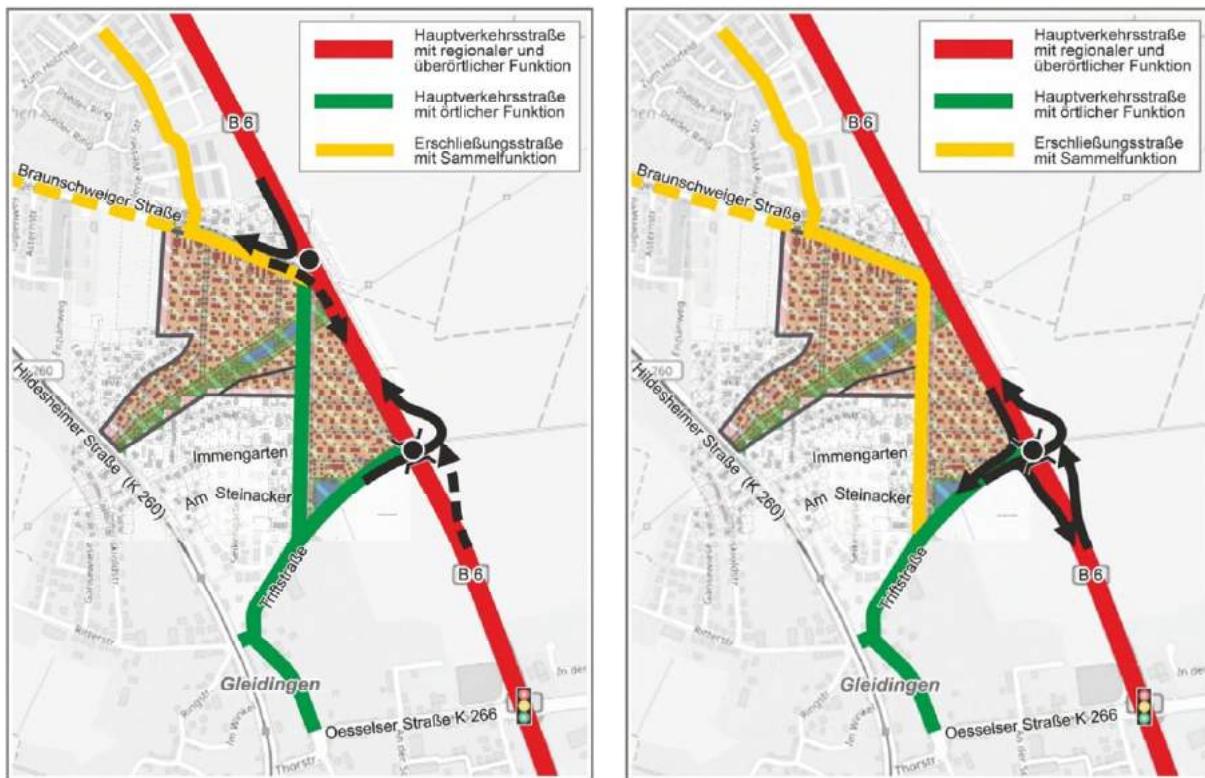


Abb. 5.10: Varianten zur neuen Anbindung B 6 mit einer Abfahrt von Norden zur Braunschweiger Straße und einer Auffahrt an der Triftstraße bzw. eine Auf- und Abfahrt an der Triftstraße

Prognostisch ist die neue Anbindung für bis zu ca. 6.000 Kfz/24 h eine gute Option. Deutliche Entlastungen in der Oesseler Straße in Gleidingen, in der westlichen Braunschweiger Straße, in der Straße Zum Holzfeld sowie der Hildesheimer Straße wären die Folge (vgl. Abb. 5.11), eine Mehrbelastung der Triftstraße dagegen unvermeidlich. Nahezu 60 % der prognostizierten Neuverkehre aus den Neubaugebieten und zahlreiche heutige Nutzer der Hildesheimer Straße würden eine neue Anbindung an die B 6 nutzen, wenn sie an die Triftstraße angebunden wäre.

Das NLStBV, GB Hannover hat grundsätzlich keine ablehnende Haltung zu einer solchen Anbindung geäußert.

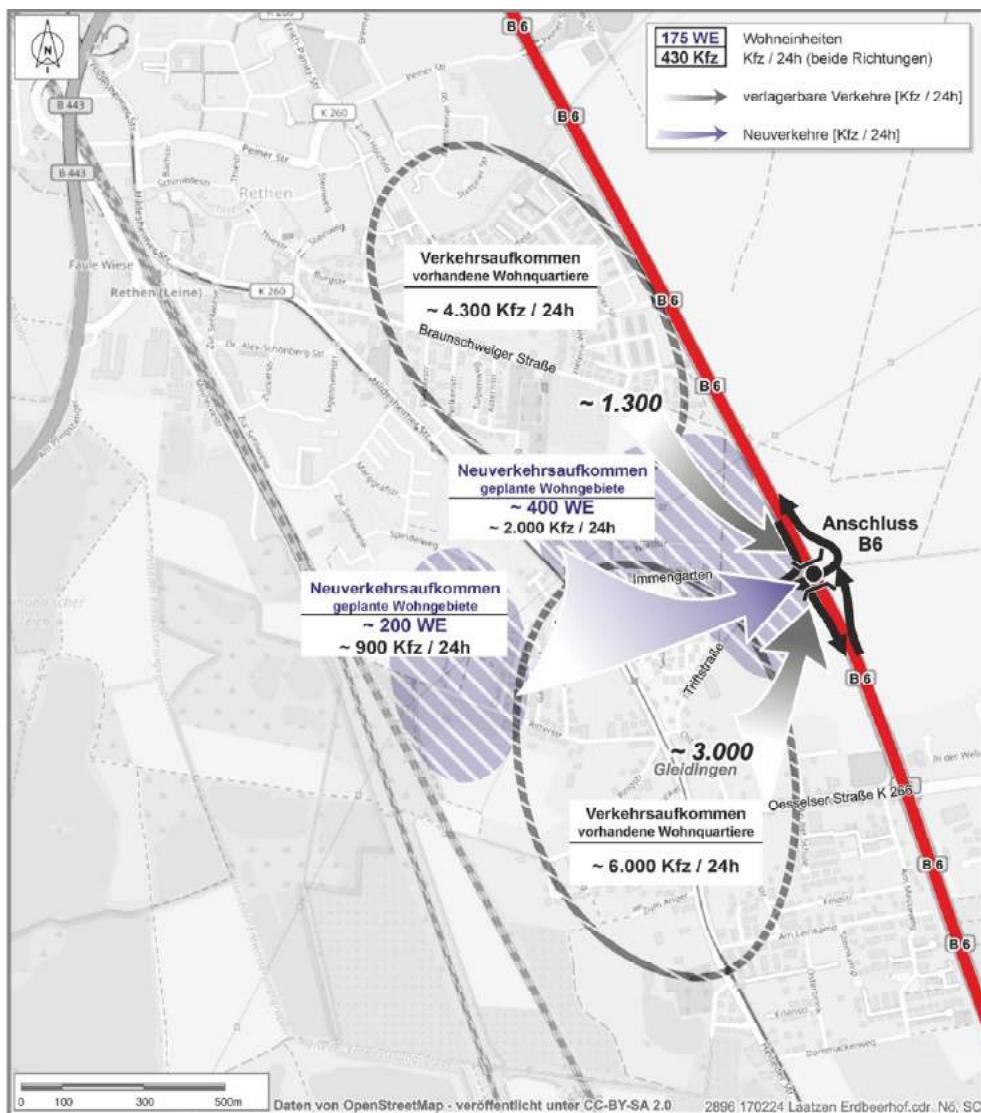


Abb. 5.11: Verkehrsverteilung mit zusätzlicher Anbindung B 6

5.5 Allgemeine Verkehrswegweisung

Die Stadt Laatzen und ihre Ortsteile sind durch die allgemeine Verkehrswegweisung schlecht auffindbar. Sie sollte entsprechend der Wegweisungsrichtlinien gestrafft und geordnet werden.

Prinzipiell sollte eine tabellarische Wegweisung mit gelber Wegweisung für außerörtliche Ziele und weißer Wegweisung für Laatzens Ortsteile sowie ergänzender wichtiger innerstädtische Ziele (tlw. mit Piktogramm) entsprechend der gültigen Wegweisungsrichtlinie erfolgen (vgl. Abb. 5.12).

Die Radverkehrswegweisung ist zu ergänzen.



Abb. 5.12: Beispiel einer modernen Wegweisung nach Richtlinie am Beispiel der rechtsabweisenden Wegweisung an der B 443 / Laatzen-Mitte (Fahrtrichtung Süd)

Ergänzend sollte auch

- ein „Subsystem“ für die Beschilderung innerhalb von Gewerbegebieten,
- die Hotelwegweisung,
- das Parkleitsystem (vgl. Kap. 5.6) und
- an den Stadtzufahrten die Aufstellung eines Stadtplans mit Haltemöglichkeit

geprüft werden (vgl. Abb. 5.13).

Schwerpunkt sollte die Umstellung der allgemeinen Verkehrswegweisung und ihre Ergänzung zu einem innerörtlichen Leitsystem sein. Ob und inwie weit weitere ergänzende Angebote geschaffen werden, ist weiter zu diskutieren.



Abb. 5.13: Mögliche ergänzende Subsysteme für die Wegweisung

Die in die Wegweisung aufzunehmenden Ziele sind abzustimmen und ggf. in Bezug auf Einsatzort und Wichtigkeit abzuwägen. Vorgeschlagen wird folgender Zielkatalog:

Ortsteilwegweisung weiß	
Laatzen – Mitte	
Alt Laatzen	
Laatzen – Rethen	bzw. La - Rethen
Laatzen – Grasdorf	La - Grasdorf
Laatzen – Gleidingen	La - Gleidingen
Laatzen – Ingeln-Oesselse	La - Ingeln-Oesselse

Innerörtliche Ziele (mit gesamtörtlicher Bedeutung, tlw. Piktogramm)	
Stadtmitte (oder Zentrum), ggf. Piktogramm	
S-Bahnhaltepunkte bzw. Bf Laatzen für den geplanten neuen zentralen Halt	
Rathaus	Pikto
Agnes-Karll-Krankenhaus	Pikto
aquaLaatzium	Pikto
Park der Sinne	Pikto
Innerörtliche Ziele (mit örtlicher Bedeutung)	
Albert-Einstein-Schule	
Erich-Kästner-Schule	
Stadthaus	
Gewerbliche Ziele (Piktogramm)	
Gewerbegebiet Karlsruher Straße-West	
Gewerbegebiet Rethen-Nord	
Gewerbegebiet Rethen-Süd	
Gewerbegebiet Gleidingen-Ost	

Aus verkehrsplanerischer Sicht empfehlenswert sind Informationspunkte mit Stadtplänen an den Zufahrten zu den Ortsteilen. Dies ist auch in Zeiten von Navigationsgeräten erfahrungsgemäß hilfreich.

Inwieweit an Gewerbegebieten Firmenhinweistafeln aufgestellt werden, so wie sie bereits in Teilen vorhanden sind, ist demgegenüber fraglich. Nur wenn ein solches System kostenneutral bzw. gewinnbringend ist, sollte man es den örtlichen Firmen anbieten.

Erforderlich ist in jedem Fall die Fortschreibung und Anpassung der Hotelwegweisung, die nur in Teilbereichen in einem guten Zustand ist.

Die Radverkehrswegweisung sollte ebenfalls um innerörtliche Ziele ergänzt werden. Die von der Region Hannover zur Verfügung gestellten Wegweiser reichen nicht aus, eine angemessene Orientierung im Stadtgebiet von Laatzen zu ermöglichen. Hier können Ergänzungen auf den Hauptrouten des

Radverkehrs nachgepflegt werden, die sich an den vorgegebenen Standard orientieren.

5.6 Innenstadt / Stadtmitte Parkleitsystem

Die Stadtmitte (Laaften Zentrum) muss auffindbar und sichtbar werden. Dazu gehört auch, die Wegweisung zu verbessern und ein Parkleitsystem einzurichten.

Für die Neuerschließung der Parkplätze in der Stadtmitte wird ein Parkleitsystem empfohlen, welches auch die Begrüßungsfunktion der Besucher in der Stadt übernimmt und zeigt, dass in der Stadtmitte – rund um das Leine-Center und das Rathaus – die wesentlichen Einrichtungen des kulturellen und sozialen Lebens gebündelt sind.

Das Parkleitsystem sollte den Straßenzug Erich-Panitz-Straße / Marktstraße und die Erschließungsstraßen Robert-Koch- und Albert-Schweitzer-Straße umfassen. Die Abbildung 5.14 zeigt einen prinzipiellen Vorschlag für die Beschilderung, in dem die vorhandenen Stellflächen anhand der aktuellen Auslastung gezeigt werden.

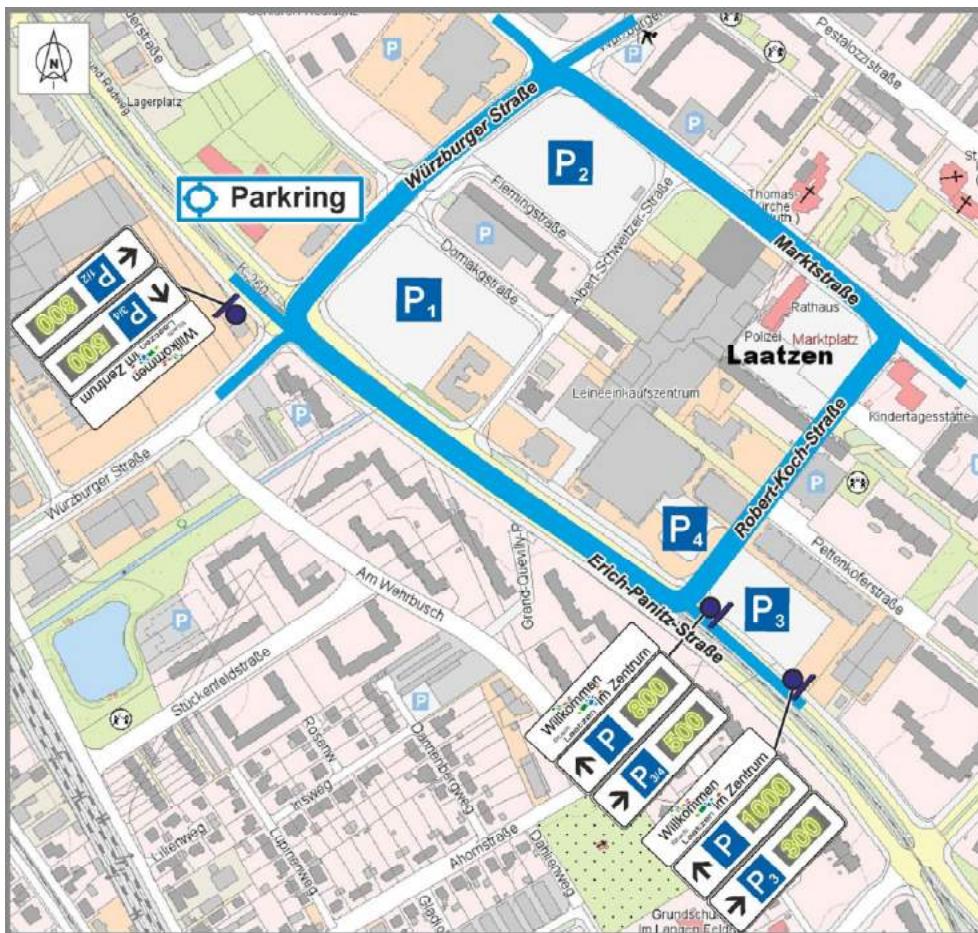


Abb. 5.14: Beispiel für dynamisches Parkleitsystem Laatzen-Zentrum in die Erich-Panitz-Straße

5.7 Stadtverträglicher Straßenumbau

Die Anpassung des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes an die heutigen Erfordernisse erfordert

- eine bedarfsgerechte Verkehrsabwicklung unter stärkerer Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs und des Fußverkehrs herzustellen,
- Stadträume wie die Geschäftsbereiche von Alt-Laatz oder Stadtmitte im Straßenraum erlebbar und sichtbar zu machen und
- damit auch, die teilweise vierstreifigen Stadtstraßen zurückzubauen.

In Stadtstraßen gibt es andere Anforderungen an den Verkehrsablauf und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ist anders (höherer Querungsbedarf, Aufenthaltsfunktion etc.). Hauptverkehrsstraßen, die neben einem Anteil

Durchgangsverkehr insbesondere Quell- und Zielverkehre zu den eigentlichen Zielen – z.B. Zentrum und Geschäftsbereich – übernehmen, sollten so gestaltet werden, dass ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau in einem multifunktional nutzbaren, übersichtlichen Straßenraum mit einem hohen Maß an Durchlässigkeit (für querenden Fußgänger und Radfahrer) möglich ist. Dabei stehen:

- die Erschließung der angrenzenden Nutzungen,
- die Anfahrt von Stellplätzen,
- die Sicherheit an Bushaltestellen,
- die Möglichkeit der sicheren Querung,
- die sichere Führung des Radverkehrs und
- ein daran angepasster sicherer Verkehrsablauf

im Vordergrund.

Erich-Panitz-Straße, Stadtmitte

Die Sichtbarkeit der Stadtmitte und des wichtigen „Gelenks“ der West-Ost-Verbindung (Kommunalachse) über die Erich-Panitz-Straße mit der zentralen Stadtbahnhaltestelle Laatzen-Mitte in Richtung Stadtzentrum mit Leine-Center, Rathaus etc. soll durch eine Aufwertung der Gestaltung des Straßenraums verbessert werden. Elemente hierzu sind:

- die gesicherte und getrennte Führung von Radverkehr und Fußverkehr im Seitenraum,
- eine komfortable barrierefreie Querung der Straße mit Vorrang für Nutzer des ÖPNV,
- eine auf das notwendige Mindestmaß beschränkte Anzahl der Fahrstreifen und Fahrbahnbreite,
- eine angepasste repräsentative Begrünung.

Eine mögliche Umgestaltung hierzu ist als beispielhafter Baustein des Stadtstraßenumbaus in der Abbildung 5.15 dargestellt.

Empfohlen wird eine gleichartige Gestaltung für wichtige Straßenräume innerhalb der Stadtmitte:

- die Querung in Richtung Norden zum Park der Sinne,
- die Marktstraße und deren Querungsstellen mit dem noch zu entwickelnden Konzept für den neuen Stadtplatz vor dem Stadthaus.

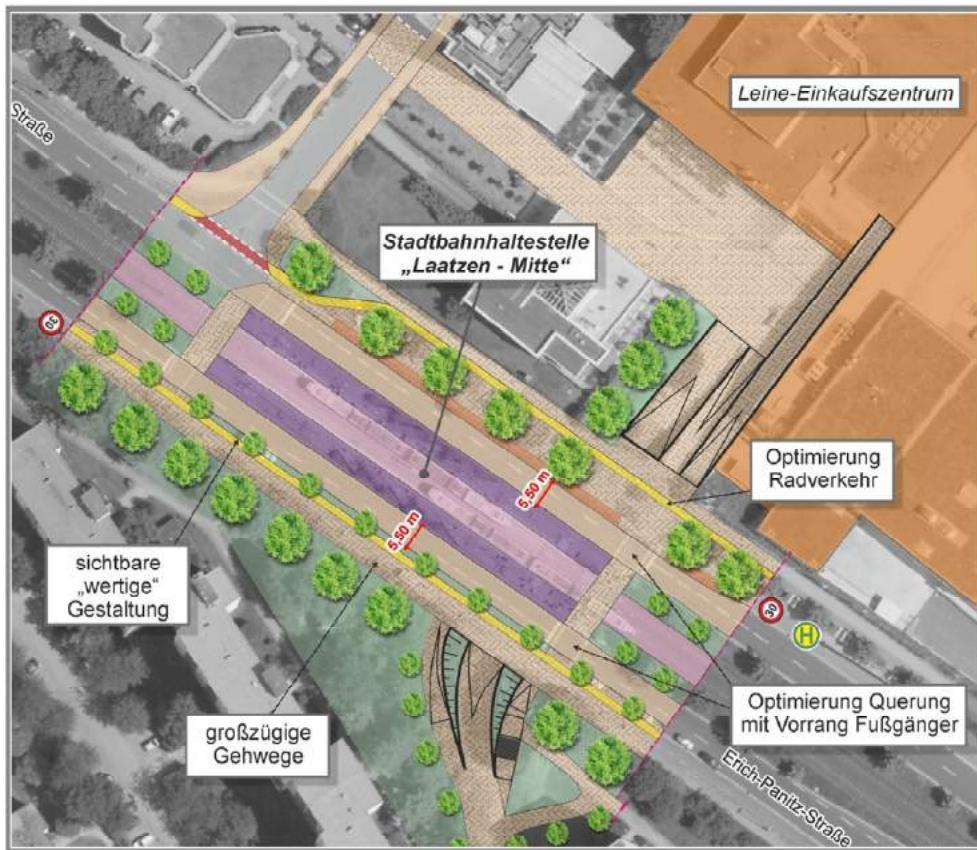


Abb. 5.15: Beispiel Umgestaltung Erich-Panitz-Straße Höhe LEZ

Alt-Laatz

Für den Geschäftsbereich Alt-Laatz im Zuge der Hildesheimer Straße ist die Situation aufgrund des knappen zur Verfügung stehenden Straßenraumes komplexer.

Die vierstreifige Führung der Hildesheimer Straße wird in diesem Bereich nur im „Messefall“ benötigt. Somit besteht die Chance, die rechten Fahrspuren als Mehrzweckstreifen sowohl für die Führung von fahrbahnintegriertem Radverkehr als auch als Lieferspur oder für den Kurzhalt zu nutzen. Aufgrund der derzeitigen Linienführung mit abrupten Fahrversätzen ist derzeit eine sichere und zügige Befahrbarkeit des Hochbord fahrenden Radverkehrs nicht gewährleistet.

Zudem kann der Fußweg vom Radverkehr „befreit“ werden, Störungen zwischen Fuß- und Radverkehr können minimiert und die Aufenthaltsfunktion verbessert werden. Großzügige Außengastronomie und Ladenauslagen

werden möglich. Zudem können zumindest in einzelnen Abschnitten zusätzliche Parkraumangebote geschaffen werden. Ein Beispiel zeigen die Abbildungen 5.16 und 5.17.

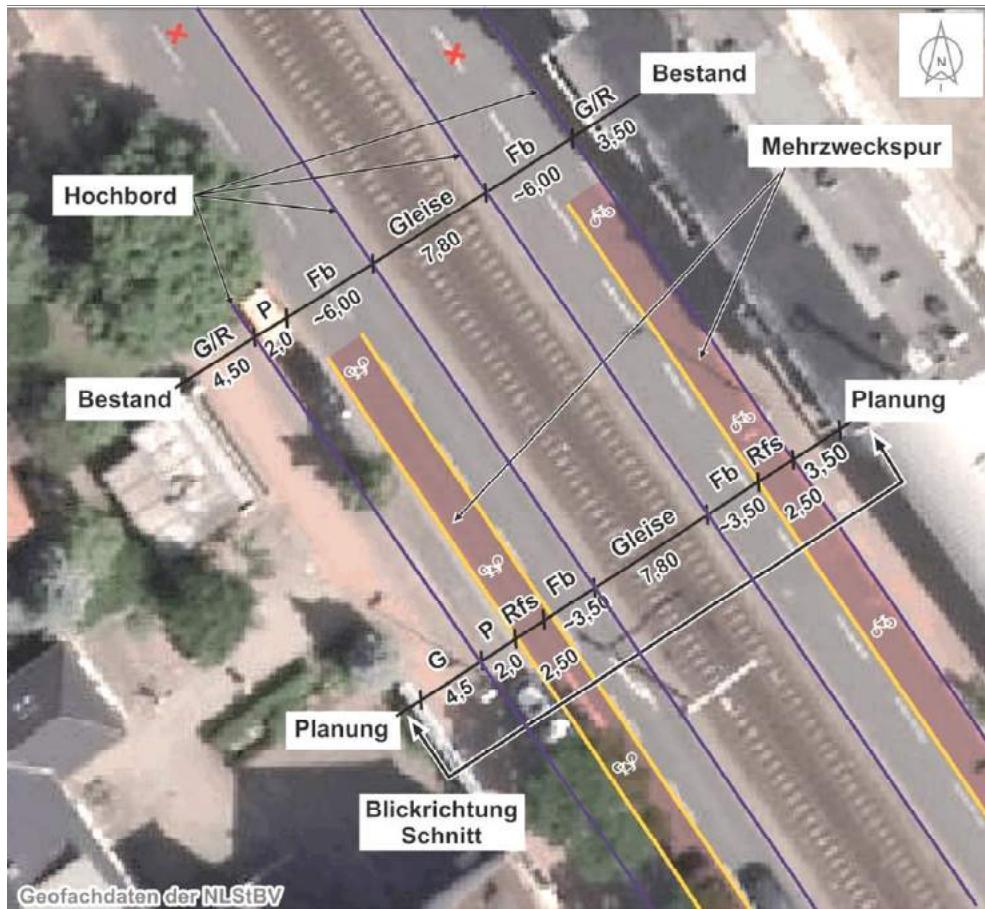


Abb. 5.16: Beispiel für die Umgestaltung in Alt-Laatzen, Geschäftsbe- reich Hildesheimer Straße

Anhand der Schnittskizzen in Abbildung 5.17 wird deutlich, dass der Geh- und Radwegbereich durch Freigabe einer Liefer- bzw. Mehrzweckspur ohne bauliche Veränderungen freigestellt werden kann, um ihn der Nutzung durch Auslagen bzw. zur uneingeschränkten Nutzung von Fußgängern zur Verfü- gung zu stellen. Die veränderte Markierung und eine entsprechende Rege- lung für den Mehrzweckstreifen mit einer definierten Vorgabe von Lieferzei- ten sichert die Nutzung für den fahrbahnintegriert fahrenden Radverkehr. Eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h ist darüber hinaus empfehlens- wert für diesen Abschnitt.

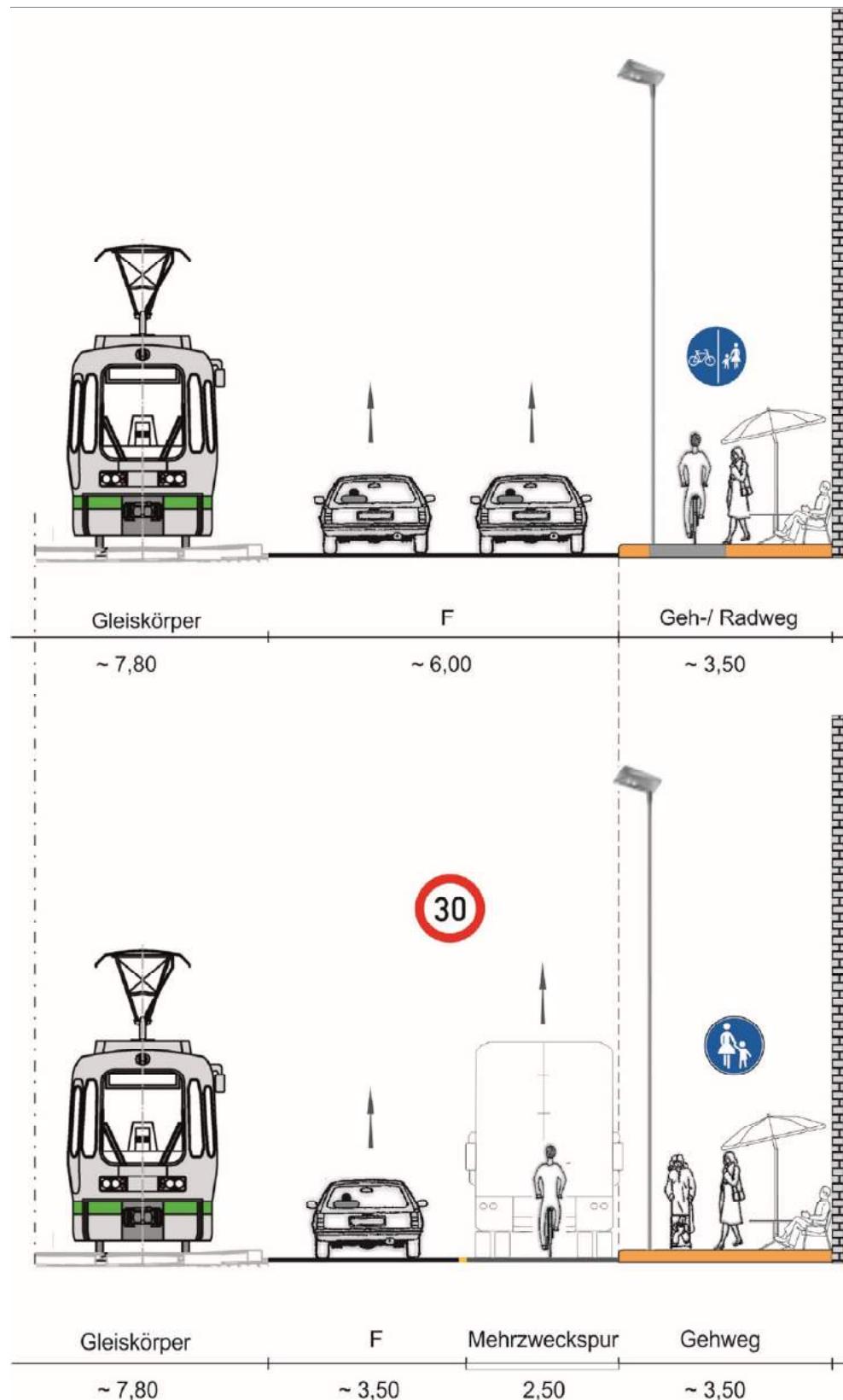


Abb. 5.17: Beispiel Umgestaltung Alt-Laatzens Geschäftsbereich Hildesheimer Straße (Querschnitt)

Ortsdurchfahrt Gleidingen

Für die Ortsdurchfahrt Gleidingen ist eine weitere Optimierung der Verkehrsberuhigung von den Ortsräten und im Bürgerworkshop angeregt worden. Die Möglichkeiten für Maßnahmen innerhalb der OD sind gering und lassen sich nur bei Veränderung der Netzfunktion weiter optimieren. Diesbezüglich ergeben sich Fragestellungen zur Verkehrsführung, die im Zusammenhang mit den Überlegungen zur möglichen neuen Anbindung an die B 6 vertiefend betrachtet werden können.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau von Stadtbahnhaltestellen hat parallel ein Prozess zur Positionierung dieser Hochbahnsteige stattgefunden, der vom Verkehrsentwicklungsplan begleitet wurde. Diesbezüglich sind die Ausführungen im Teil ÖPNV maßgeblich. Auch aufgrund der Aussagen des Lärmaktionsplanes ist eine Geschwindigkeitsreduzierung für alle Fahrzeuge in der OD Gleidingen auf 30 km/h empfehlenswert. Für die fahrbahnintegrierte Radverkehrsführung in diesem Bereich sollten aufgrund der Gleislage weitere Überlegungen zur Verkehrssicherung erfolgen. Der Vorschlag der Region Hannover, einen einseitigen Schutzstreifen in die Straße einzubringen, wird unterstützt.

5.8 Ortsumfahrung Ingeln-Oesselse

Eine Ortsumfahrung Ingeln-Oesselse wird seit Jahren diskutiert. Die innerörtlichen Verkehrsmengen sind teilweise störend. Insbesondere im kurvigen Bereich der Ortsmitte ist die Verkehrssicherheit nur durch angemessene niedrige Fahrgeschwindigkeiten und Querungshilfen für Fußgänger sicherzustellen. Dessen ungeachtet ist die Verkehrsmenge der Ortsdurchfahrt von ca. 5.000 Kfz/24 h als noch verträglich zu bezeichnen und im Wesentlichen durch „eigenen“ Verkehr verursacht. Diese wird sich zukünftig nur wenig verändern.

Die Entlastungswirkung durch eine im F-Plan vorgesehene südliche Entlastungsstraße ist – aufgrund der gesamten Ausrichtung der innerörtlichen Eröffnung, der Geschäfte und des gesamten innerörtlichen Lebens auf die derzeitige Ortsdurchfahrt – gering. Der Aufwand für die Realisierung einer

derartigen Trasse ist sehr hoch und wird aufgrund fehlender „Planrechtfertigung“ nur schwer durchzusetzen zu sein. Immerhin müsste eine Neubautrasse von nahezu 80 % des Verkehrs genutzt werden, um einen wirklichen Nutzen zu erzielen. Da ein wesentlicher Anteil des heute in der Straße verkehrenden Kfz-Verkehrs Quell- und Zielverkehr aus der Ortschaft ist, wird dies nicht erreicht.

Es wird davon abgeraten, diese Trasse weiter zu verfolgen, und stattdessen angeregt, die innerörtliche Umgestaltung einzelner Teilabschnitte durch zusätzliche Sicherungsmaßnahmen, eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten auf 30 km/h sowie eine sinnvolle Planung der Erschließung neuer Wohnquartiere mit ergänzenden, teilweise parallel zur Ortsdurchfahrt geführten Straßen zu sichern. Durch einen Rahmenplan zur städtebaulichen Entwicklung können hier Chancen skizziert und vertieft werden, sobald entsprechender Entwicklungsdruck auf die Wohnbauentwicklung vor Ort vorhanden ist.



Abb. 5.18: Geplanter Trassenverlauf einer Ortsumfahrung Ingeln-Oeselse (Auszug aus FNP) ¹⁰

¹⁰ Stadt Laatzen: Flächennutzungsplan, Stand 2010

6. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden Workshops in den Ortsteilen Ingeln-Oesselse, Gleidingen, Rethen und Laatzen durchgeführt. Die Rückmeldungen und Anregungen seitens der Bürger und Bürgerinnen zu den einzelnen Themen, die den Kfz-Verkehr betreffen, sind nachfolgend aufgelistet. Wesentliche Aussagen, die im VEP Berücksichtigung finden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

In **Ingeln-Oesselse** wurden die Gestaltung der Ortsdurchfahrt insbesondere im Bereich der Zufahrten zu den Geschäftsbereichen sowie die Problematik des schulbezogenen Hol- und Bringverkehrs angesprochen. Beide Punkte werden als zur Untersuchung empfohlen.

Die Verbesserung insbesondere der Kfz-Verkehrsführung am Knotenpunkt mit der B 6 ist im Rahmen der weiterführenden Überlegungen für eine neue Anbindung an die B 6 zu verfolgen.

In **Gleidingen** wird im Wesentlichen die Funktion der Hildesheimer Straße als Aufenthaltsraum bis hin zur Fußgängerzone diskutiert. Damit zusammenhängende Maßnahmen einer weiteren Verkehrsberuhigung und Veränderung der Ampelschaltungen werden empfohlen und sind Bestandteil der Überlegungen zur neuen Anbindung an die B 6, für die es viele Befürworter gibt.

In **Rethen** gab es etliche Anregungen zur Hildesheimer Straße und der Radverkehrsführung nach Ausbau der Hochbahnsteige. Der Vorschlag den Umbau der Hochbahnsteige zu nutzen und die Hildesheimer Straße mit einem einseitigen kombinierten Rad- und Gehweg bzw. Gehweg "Radfahrer frei" und einem auf der anderen Seite markierten Schutzstreifen auszustalten, wird von der überwiegenden Mehrheit als akzeptabel angesehen.

Die Anmerkungen in **Laatzen** betreffen im Wesentlichen die Ausweitung der Geschwindigkeitskontrollen, die Anpassung von Fahrgeschwindigkeiten auf der Erich-Panitz-Straße bzw. der Hildesheimer Straße. Der mittlerweile realisierte Kreisverkehrsplatz in der Gutenbergstraße wurde als sehr positiv empfunden.

Anregungen zum Kfz-Verkehr	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Ingeln-Oesselse	
morgens längerer Rechtabbiegerpfeil nach Laatzen (B 6)	Prüfauftrag
nicht ampelgeregelte Rechtabbiegerspur nach Hannover (B6)	Prüfauftrag
Bypass zu Shell-Tankstelle über die Straße in der Welle (B 6)	Prüfauftrag
Berücksichtigung von Eltern-Taxis Laatzen EKS	Prüfauftrag, vertiefende Untersuchung empf.
verkehrsberuhigte Zone bei Edeka-Ausfahrt	Bedarf-LSA zur Querungssicherung ist vorhanden, Schutzstreifen zur Sicherung des Radverkehrs werden im VEP vorgeschlagen. Eine weitere Sicherung der Ein-/Ausfahrt- bzw. Querungssituation durch eine streckenbezogene Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit wird als sinnvoll erachtet, ist jedoch derzeit keine vorrangige Maßnahme. Eine zonale Geschwindigkeitsreduzierung ist hier im Zuge der Kreisstraße nicht sinnvoll.
zweite Rechtabbiegerspur nach Hannover (B6)	Prüfauftrag
Wartezeit an der B6 lange (5 min)	Prüfauftrag
Gleidingen	
Hildesheimer Str.: Fußgängerzone; Autos: Osterstraße / Thorstraße	Verlagerung der Verkehre auf Osterstraße / Thorstraße wird als nicht sinnvoll angesehen.
Einbahnring Osterstraße, Thorstraße, Hildesheimer Str.	Wird als nicht sinnvoll angesehen, da dies zu Verkehrsverlagerungen auf andere nutzungsempfindliche Straßenabschnitte führt.
Auf dem Schulhof Spiegel für Busfahrer	Busandienung prüfen!
Schülerlotsen	Abstimmung Stadt / Schulen empf.
"Elternparkplätze" bei Penny	Anfrage an Inhaber / Betreiber
sichere Haltemöglichkeit für Eltern	Prüfauftrag, vertiefende Untersuchung empf.
Oesselser Str. Stadteinwärts (Adrell-Reinigung) Halteverbot einrichten	Prüfauftrag
Unterführung Oesselser Str. unter B 6	Prüfauftrag
Ampel an der Tordenskioldstr./ Hildesheimer Str hier auch Tempo 30	Prüfauftrag
zu viele Ampeln in der Hildesheimer Str. (Rethen)	Prüfauftrag

Anregungen zum Kfz-Verkehr	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
weiterer Zubringer B6, Anlieger dagegen	Prüfauftrag
weiterer Zubringer B6, es gab viele Befürworter	Prüfauftrag
Rethen	
Straße zum Holzfeld: Gullys reinigen	Straßenabläufe werden seitens der Stadt zweimal im Jahr gereinigt. In sonstigen Fällen ist eine Meldung über „Sag's uns einfach möglich.“
Zum Holzfeld: defekte Lampe bei Hausnr. 4	Schaden wurde behoben.
Problemstraße: Braunschweiger Str. / Erdbeerhof beachten (durch zus. Bebauung entsteht mehr Verkehr), zu viel Verkehr abends und am Wochenende bereits derzeit	✓ enthalten Ausbausituation im Zuge Entwicklung Wohngebiet „Am Erdbeerhof“ bereits geprüft
Hildesheimer Straße	
Wie viele Parkplätze werden benötigt?	Überprüfung im Rahmen einer separaten Parkraumerhebung
Bedenken: genügt der Platz für Fahrradstreifen?	Die Anlage von einseitigen Schutzstreifen im südlichen Abschnitt ist im vorh. Fahrbahnquerschnitt richtliniengemäß möglich.
Erhalt der Straßenbäume?	Von Seiten des VEP werden derzeit keine Maßnahmen vorgeschlagen bei denen Bäume gefällt werden müssten. Baumstandorte wären in der konkreten Ausbauplanung zu prüfen.
Hildesheimer Straße nicht in der Funktion als Sammelstraße einschränken	Der VEP sieht die Hildesheimer Straße auch zukünftig als innerörtliche Hauptverkehrsstraße
Begegnungsverkehr Hildesheimer Str. bei 2 Radstreifen unglücklich	Die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen im südlichen Abschnitt ist nur bei geändertem Fahrbahnquerschnitt richtliniengemäß möglich.
Radweg: "Status-quo" an der Hildesheimer Str. erhalten	Die derzeitige Radführung entspricht nicht den derzeitigen Anforderungen des Radverkehrs an Sicherheit, Zügigkeit und Komfort
Schutzstreifen nur Richtung Süden	✓ enthalten
Holländische Rampen an die 443	Verkehrstechnisch geprüft und nicht machbar
Verbindung von Ritterstraße über Sehlwiese nach Rethen-Zentrum	✓ enthalten Vorgeschlagen wird hier die Schließung der Netzlücke im Fuß- und Radwegenetz
Laatzen	
Wülferoder Straße: Wülferoder Straße durchgängig 30 km/h (der Kreisverkehr reicht nicht aus), K 18 ab Wülferoder Straße bis zum Kreisverkehr Tempo 30!	✓ enthalten

Anregungen zum Kfz-Verkehr	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Erich-Panitz-Straße: G-Q-Passage schließen, den Weg oberirdisch durch Verkehrsführung ermöglichen, Tunnel weg! Straße verkehrsberuhigen	Die Beibehaltung der direkten und höhenfreien Verbindung wird als sinnvoll angesehen, ✓ enthalten gleichwohl empfiehlt der VEP eine Aufwertung der zentralen Querungs- und Haltestellenbereichs Höhe Leine-Center
mehr Geschwindigkeitskontrollen in Tempo 30 - Bereichen	✓ enthalten
Luftverschmutzung durch Natur-Filter-Systeme und Pflanzmaßnahmen reduzieren --> Richtige Bepflanzung auch für Luftverbesserung	nicht originär Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung, als ergänzende Maßnahme durchaus sinnvoll
Park der Sinne bis REWE/Penny: Park d. Sinne bis REWE/Penny Lichtsignalanlagen durch Zebrastreifen ersetzen	Konzepte zur Querungssicherung mit flächenhaft Zebrastreifen werden derzeit in verschiedenen Städten diskutiert – die derzeitige Situation in der Erich-Panitz-Straße ist hierzu nicht geeignet
Erich-Panitz-Straße: Park der Sinne bis REWE/Penny durchgehend Zone 30	✓ enthalten Auf Teilabschnitten mit hoher Nutzungsempfindlichkeit und hohen Querungsbedarfen wird eine streckenbezogen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen, eine Zonengeschwindigkeitsbeschränkung ist hier nicht möglich.
Erich-Panitz-Straße: Sattelschlepper auf der Erich-Panitz-Straße nicht mehr zulassen	ggf. Nachtfahrverbot für Schwerverkehr prüfen
Schattige Wege auch an Hauptverkehrsstraßen	Im Zuge konkreter Planungen sollte Begrünung „mitgedacht“ werden, ggf. auch Pergolen auf Stadtplätzen, Grünkonzept jedoch nicht Teil der Verkehrs-entwicklungsplanung
Gutenbergstraße: Kreisverkehr, wie Vorschlag einrichten	Der Kreisverkehr wurde bereits eingerichtet.
Gutenbergstraße: Links abbiegen, wie es die Planung vorsieht, ermöglichen.	✓ enthalten

7. Schlüsselmaßnahmen

Die vorrangig für die weitere Qualifizierung des innerstädtischen Straßennetzes vorgeschlagenen „Schlüsselmaßnahmen“ bestehen darin, den Umbau von problematischen Straßenabschnitten einzuleiten, um die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr deutlich zu verbessern, damit das Ziel einer deutlichen Steigerung der nichtmotorisierten Verkehrsmittel innerhalb des Stadtverkehrs erreicht werden kann. Dazu gehören folgende Maßnahmen, die zusammenfassend in der Abbildung 7.1 dargestellt sind:

- Rücknahme der durchgehenden vierstreifigen Verkehrsführung im Zuge der Hildesheimer Straße in Alt-Laatz an durch Anlage von Mehrzweckstreifen,
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Veränderung der vierstreifigen Verkehrsführung im Zuge der Erich-Panitz-Straße in Höhe Haltestelle Laatzen / Zentrum und Leine-Center mit Anpassung der Querungssituation,
- stadtverträgliche Verkehrsabwicklung im Zuge der Gutenbergstraße (tlw. bereits erfolgt),
- Durchführung der weiteren Bauabschnitte in der Marktstraße,
- Kreisverkehrsplatz Marktstraße, Gutenbergstraße, Würzburger Straße,
- Anbindung der Hildesheimer Straße an die B 443 bzw. an die Erich-Panitz-Straße (Spange) über die Petermax-Müller-Straße und die Bernd-Rosemeyer-Straße,
- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Teilen des HVS-Netzes,
- Initiative einer Machbarkeitsstudie zur Klärung der Frage der Anbindung an die B 6 zwischen Gleidingen und Rethen.

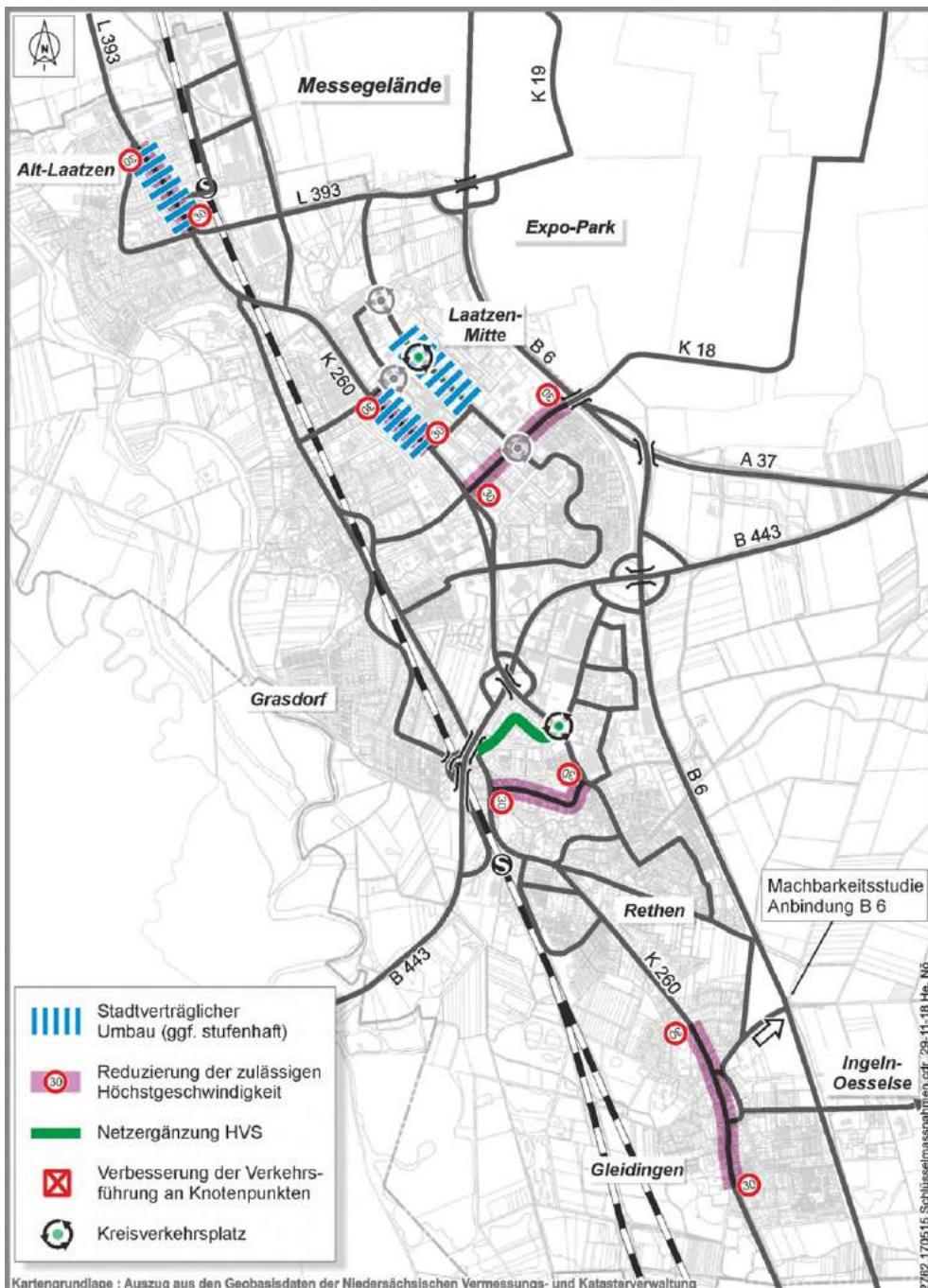


Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen Kfz-Verkehr

Hannover, den 29.11.2018

Heinz Mazur

Dipl.-Ing. Heinz Mazur - Geschäftsführer -



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen

Teil 3: Handlungsprogramm Barrierefreiheit und Gender-Aspekte



Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Laatzen
Teil 3: Handlungsprogramm:
Barrierefreiheit und Gender-Aspekte umsetzen!

Endfassung 08/ 2019

AUFTAGGEBER: **STADT LAATZEN, MARKTPLATZ 13, 30880 LAATZEN**

AUFTAGNEHMER: **PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH**
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE

BEARBEITUNG: **DIPL.-ING.** **H. MAZUR**
DIPL.-GEOGR. **D. LAUENSTEIN**

GRAFIK: **DIPL.-GEOGR.** **R. NÖLLGEN**

HANNOVER, 23.08.2019

INHALTSVERZEICHNIS:	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Heutige Situation und Zielsetzung.....	2
3. Vorgehen	4
4. Räume für barrierefreie Mobilität in Laatzen.....	5
4.1 Anforderungen zur Entwicklung eines Fußwegenetzes.....	5
4.2 Das Hauptfußwegenetz.....	6
4.3 Festlegung des vorrangigen Ausbaus barrierefreies Wegenetz	8
5. Technische Infrastruktur in den Räumen für barrierefreie Mobilität.....	9
5.1 Rahmenbedingungen für den Ausbaustandard	9
5.2 Standardisierter Ausbau von Querungsstellen	10
5.4 Standards für Materialien	15
5.4 Gestaltung der freien Strecke.....	16
5.5 Barrierefreiheit an Bus- und Stadtbahnhaltestellen	16
5.6 Zonierung von Verkehrsflächen / Begrenzungsstreifen	17
5.7 Beispiele aus der Stadt Laatzen.....	18
6. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	22
7. Maßnahmenschwerpunkte.....	23
Anlagen	33

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 3.1: Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle.....	3
Abb. 5.1: Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen gesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe	11
Abb. 5.2: Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen gesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe.....	11
Abb. 5.3: Akustische Signalgeber mit ergänzenden taktilen Informationen.....	12
Abb. 5.4: Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen ungesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe.....	13
Abb. 5.5: Beispiel bevorrechtigte Querungsstelle (Stadt Norden, Marktstraße)	13
Abb. 5.6: Beispiel nicht bevorrechtigte Querungsstelle (Stadt Norden, Burggraben)	14
Abb. 5.7: Beispiel für sonstige Querungsbereiche mit Aufmerksamkeitsfeld (Sehnde, OT Bilm, Reuteranger)	14
Abb. 5.8: Beispielhafte Ausgestaltung von Querungsangeboten (Luckenwalde, Haag)	15
Abb. 5.9: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover).....	16
Abb. 5.10: Schnitt: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover)	17
Abb. 5.11: Beispiel: Barrierefreie Haltestelle mit Aufmerksamkeitsfeld und Leitstreifen aus Kleinpflaster (Bahnhof Burgdorf)	17
Abb. 5.12: Begrenzungstreifen mit Großnuppenplatten (Göttingen – Radschnellweg, Nikolausberger Weg).....	18
Abb. 5.13: Laatzen-Mitte - Marktstraße: Barrierefreier Ausbau Kreisverkehrsplatz	19
Abb. 5.14: Laatzen-Mitte / Robert-Koch-Straße: Taktile Leitelemente Höhe Querung FGÜ zum Leine-Center	19
Abb. 5.15: Rethen / Steinweg: Taktile Leitelemente im Zuge eines Schulwegs	20
Abb. 5.16: OT Rethen: Bushaltestelle mit Buskapsteinen und taktilem Leitsystem.....	20
Abb. 5.17: Laatzen-Mitte - Marktstraße: Querungshilfe Höhe Schulzentrum	21

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 4.1: Systematik Barrierefreiheit Stadt Laatzen.....	6
Tab. 4.2: Straßenabschnitte Hauptfußwegenetz	7
Tab. 4.3: Straßenabschnitte barrierefreies Vorrangnetz	8
Tab. 6.1: Maßnahmenprioritäten und Realisierungshorizonte	24
Tab. 6.2: Handlungs-/Maßnahmenschwerpunkte Stadt Laatzen (nach Ortsteilen)	31

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Alt-Laatzen: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte	
Anlage 2: Laatzen-Mitte / Grasdorf-Nord: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte	
Anlage 3: Rethen / Grasdorf-Süd: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte	
Anlage 4: Gleidingen: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte	
Anlage 5: Ingeln-Oesselse: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte	

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

B+R	Bike und Ride
FGZ	Fußgängerzone
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

LITERATURVERZEICHNIS

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

BMV: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personalverkehrs. Schriftenreihe „direkt“, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden , Heft 51. Bad Homburg v.d.H. 1997

BMVBW: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Schriftenreihe „direkt“ , Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 54. Bad Homburg v.d.H. 2000

FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011

<http://designforall.org/design.php>

Infas und DLR, Mobilität in Deutschland 2008, Bonn und Berlin 2010

Kohaupt, B. und J., Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen, Köln 2015

PGT Umwelt und Verkehr GmbH, VEP Stadt Laatzen, Teil 1: "Zukunftsfähige Mobilität Laatzen", Hannover 2015

Region Hannover, Fachbereich Verkehr, Team Planung- und Bau Verkehrsinfrastruktur, 2016

Region Hannover, FB Verkehr, Leitfaden für die Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover

Region Hannover, Nahverkehrsplan 2015, Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 138, Hannover, 2015

1. Ausgangslage

Mit der Verabschiedung des Leitbildes zum Verkehrsentwicklungsplan hat die Stadt Laatzen den Grundstein für die Durcharbeitung der einzelnen Verkehrsarten und deren Stellung im gesamtstädtischen Verkehr gelegt. Nunmehr soll es darauf ankommen, einzelnen Verkehrsarten den ihnen notwendigen Raum zu geben und die technische Infrastruktur entsprechend anzupassen und aufzubessern.

Die Handlungsprogramme des VEP Stadt Laatzen zu Barrierefreiheit, Radverkehr, ÖPNV und dem Kfz-Verkehr wurden in den Ortsteilen in vier Workshops präsentiert und diskutiert.

- Ingeln-Oesselse am 15.04.2018,
- Gleidingen am 28.04.2018,
- Rethen am 06.05.2018 und
- Laatzen (Al-Laatzen, Laatzen-Mitte, Grasdorf) am 30.05.2018.

Im vorliegenden Handlungsprogramm „Barrierefreiheit und Gender-Aspekte umsetzen!“ geht es im Wesentlichen um die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen im öffentlichen Straßenraum.

2. Heutige Situation und Zielsetzung

Für Menschen mit einem Handicap in Bezug auf die Bewegungsfreiheit oder eine Sehbehinderung ist die Bewegung im öffentlichen Straßenraum der Stadt Laatzen nicht einfach. Ein barrierefreier Ausbau der Gehwege und Querungsbereiche ist nur in ganz wenigen Bereichen vorhanden. Einschränkungen hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts für mobilitätseingeschränkte Personen sind alltäglich. Gehwegbreiten sind häufig nicht ausreichend, die Abtrennung zu parallel verlaufenden Radwegen nicht oder nur schwer erkennbar und Signalisierungen mit taktilen Elementen bzw. akustischen Signalen nicht vorhanden. Daher hat sich die Stadt Laatzen im Leitbild VEP Laatzen die Aufgabe gestellt, ein Programm zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet umzusetzen und die Leitlinien dafür zu entwickeln.

Ausgehend von der dargestellten Situation ist der politische Auftrag definiert. Gemäß dem Leitbild VEP Laatzen ist ein umweltfreundlicher Verkehr für alle Menschen uneingeschränkt sicherzustellen. Das Leitbild Verkehr „**Zukunftsfähige Mobilität in Laatzen**“ beinhaltet folgende übergeordnete Zielsetzungen mit Aussagen zur Barrierefreiheit¹:

Ziele:

- Die Mobilität sicherstellen
- Die Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel beseitigen
- Die geschlechterspezifische Belange sicherstellen (Gender)
- Belange von Jungen und Alten sicherstellen
- Belange von Menschen mit und ohne Behinderung sicherstellen
- Lebenswerte Straßenräume schaffen und erhalten

Bezogen auf die Erstellung eines Handlungsprogramms und der Umsetzung von Maßnahmen sind von besonderer Bedeutung²:

- ⇒ Die Barrierefreiheit ist durch kontinuierliche Bestandspflege zu verbessern.
- ⇒ Laatzen sollte eigene Standards zur Barrierefreiheit entwickeln und abstimmen.

Im Leitbild Verkehr, Kapitel „Barrierefreiheit und Gender-Belange umsetzen!“ werden die zu vertiefenden Inhalte wie folgt formuliert:

- Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)³ stellt die rahmensetzende Gesetzgebung der EU dar und definiert die Anforderungen an die Barrierefreiheit.

¹ PGT Umwelt und Verkehr GmbH, VEP Stadt Laatzen, Teil 1: „Zukunftsfähige Mobilität Laatzen“, Hannover 2015

² ebenda

³ Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

- Aufgrund der demografischen Entwicklung einer „alternden Gesellschaft“ und dem „Gender Mainstreaming“ wird ein barrierefreier Ausbau der Verkehrsanlagen umso wichtiger.
- Die gesamte Infrastruktur muss selbstverständlich von Menschen mit und ohne Behinderung, von Jungen und Alten, von Frauen und Männern benutzt werden können. Erforderlich ist ein „Design für Alle“⁴.

Abb. 3.1: Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle⁵

Barrierefreiheit



⁴ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011

⁵ <http://designforall.org/design.php>

3. Vorgehen

Um die genannten Ziele zu erreichen werden einheitliche Standards entwickelt, die in einem barrierefreien Wegenetz vorrangig umgesetzt werden sollen. Dazu erforderlich sind die:

- Prioritätenbildung für Auswahl von Räumen, in denen barrierefreie Mobilität vorrangig umgesetzt werden soll und
- Erarbeitung technischer Standards für die barrierefreie Mobilität, die eine durchgängige Benutzbarkeit der Infrastruktur mit gleichen Merkmalen erlauben.

Der hier vorliegende Vorschlag wurde mit Behindertenverbänden und dem Seniorenbeirat zu einer Grundlage für einen örtlichen Standard abgestimmt.

Das Handlungsprogramm soll anschließend zur Beschlussfassung den politischen Gremien vorgelegt werden. Nach Veröffentlichung dient es dem Bauhof bzw. den Baufirmen, die im Bereich der Stadt Laatzen tätig sind, die Umsetzung von Maßnahmen im laufenden Betrieb sicherzustellen.

4. Räume für barrierefreie Mobilität in Laatzen

4.1 Anforderungen zur Entwicklung eines Fußwegenetzes

Fußwegenetze erfordern aufgrund der kleineren, fußläufigen Einzugsbereiche eine kleinräumige Betrachtung. Fußwege werden in Städten überwiegend im Entfernungsbereich von bis zu 1 bis max. 3 km zurückgelegt. Der Modal split-Anteil des „Zu-Fuß-Gehens“ an den Wegelängen bis zu einem Kilometer liegt bei über 60 %⁶. Ein Großteil sind die Wege zu Haltestellen von S-Bahn, Stadtbahn und Bus sowie den Einäufen und Spazierwege der Naherholung.

Gleichwohl ist eine Vernetzung zu zusammenhängenden Wegen empfehlenswert, da diese Wege u.a. von Inlinern, (e-) Roller fahrenden sowie von (elektrounterstützen) RollstuhlfahrerInnen auch auf längeren Strecken genutzt werden.

Sinnvoll ist es ein Netz zu entwickeln für:

- **Hauptfußwege** mit vorrangiger Bedeutung für den Stadtteil. Die Hauptfußwege übernehmen dabei die Hauptlast des fußläufigen Verkehrs zu den Haltestellen und zu den wichtigen Infrastruktureinrichtungen und sind vorrangig für die Barrierefreiheit auszubauen.
- **Nebenfußwege**, die der Anbindung weiterer Ziele und zur Anbindung an das Hauptfußwegenetz dienen, sowie
- **Ergänzungsfußwege** mit (Quartiers-)Bedeutung und Freizeitwege.

Hauptfußwege sollten zu durchgehende Wegenetze verknüpft werden, die barrierefrei ausgebaut, eine Nutzung ohne Hilfe ermöglichen.

Der barrierefreie Umbau von Verkehrsanlagen soll in Laatzen vorrangig in den zentralen Bereichen der Stadt und der Stadtteile sowie im Bereich wichtiger öffentlicher Einrichtungen und der Schulen erfolgen (barrierefreies Vorrangnetz, vgl. auch Tab. 4.1).

⁶ Infas und DLR, Mobilität in Deutschland 2008, Bonn und Berlin 2010

Netzkategorie	Barrierefreier Ausbau
Hauptfußweg	X
Nebenfußweg	- (teilweise örtlich)
Barrierefreies Vorrangnetz	X (1. Priorität)

Tab. 4.1: Systematik Barrierefreiheit Stadt Laatzen

4.2 Das Hauptfußwegenetz

Das barrierefreie Vorrangnetz umfasst zum Beispiel:

- die Verbindungen zwischen den zentralen Haltestellen des ÖPNV, dem Rathaus, dem Leine-Center Laatzen sowie weiteren wichtigen Einkaufszentren wie:
 - „Turm-Center“ im Bereich Karlsruher Straße / Stuttgarter Straße,
 - Marktzentrum Rethen,
 - Gleidingen Ortsmitte,
 - Nahversorgungszentren Ingeln-Oesselse.
- Verbindungen zu wichtigen, öffentlichen Einrichtungen mit starkem Publikumsverkehr, wie
 - Stadtbad AquaLaatzium,
 - Agnes-Karll-Krankenhaus,
 - Park der Sinne u.a.
- Die Haltestellen des ÖPNV, S-Bahn, Stadtbahn und stark frequentierte Bushaltestellen. Viele Haltestellen des ÖPNV verfügen mittlerweile über eine barrierefreie Ausstattung, jedoch sind die Querungen zu den Haltestellen nicht barrierefrei ausgestaltet. Berücksichtigt wurden alle S-Bahn und Stadtbahnhaltstellen sowie Bushaltestellen mit werktäglich über 50 Ein-/Aussteigern
- Verbindungen zu Schulen, die aufgrund der Inklusion zunehmend von mobilitätseingeschränkten Personen besucht werden,
- Einzugsbereiche von größeren Altenwohnanlagen.

Die Hauptfußwege wurden anhand einer örtlichen Bestandsaufnahme in den einzelnen Stadtteilen überprüft und sind Basis für das barrierefreie Vorrangnetz.

Die Wegenetze und die Netzhierarchie sind in den Anlagen 1-5 dargestellt
Das Hauptfußwegenetz umfasst folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte (differenziert nach Stadtteilen):

Alt Laatzen

- Hildesheimer Straße von Alte Rathausstraße bis Am Brocksberg
- Neue Straße
- Münchener Straße von Hildesheimer Straße bis Bushaltestelle „Münchener Straße“
- Eichstraße
- Alte Rathausstraße von Neue Straße bis Eichstraße

Laatzen-Mitte

- Fußwegeverbindung vom Expo-Weg zur Senefelderstraße
- Expo-Weg von der Fußwegeverbindung zur Senefelderstraße bis Haltestelle „Park der Sinne“
- Senefelderstraße
- Mergenthalstraße von Senefelderstraße bis Würzburger Straße
- Domagkstraße
- Würzburger Straße von der A37 (Stadtgrenze) bis Marktstraße
- Marktstraße
- Albert-Schweitzer-Straße von der Marktstraße über Vorplatz Sparkasse bis Erich-Panitz-Straße
- Grand-Quevilly-Passage
- Am Wehrbusch von Grand-Quevilly-Passage bis Ahornstraße
- Verbindung Grand-Quevilly-Passage über Parkplatz an der Hannoverschen Volksbank zum Irisweg
- Irisweg
- Lupinenweg von Irisweg bis Ahornstraße
- Ahornstraße
- Fußwegeverbindung Ahornstraße zur Robert-Koch-Straße
- Hildesheimer Straße von Ahornstraße bis Haltestelle „Laaatzen Neuer Schlag“
- Erich-Panitz-Straße von Haltestelle „Laaatzen Zentrum“ bis Robert-Koch-Straße
- Robert-Koch-Straße
- Marktplatz inkl. Verlängerung nördlich der Marktstraße
- Wülfeler Straße vom Sportplatz bis Hildesheimer Straße
- Lange Weihe von Engerode bis Fußwegeverbindung zum Sportplatz Albert-Einstein-Schule
- Brucknerweg von Lange Weihe inkl. Verlängerung bis zur Fußwegeverbindung zum Sportplatz Albert-Einstein-Schule
- Haydnweg
- Erich-Panitz-Straße von Haltestelle „Laaatzen Zentrum“ bis Haltestelle „Laaatzen“
- Fußwegeverbindung von Lange Weihe bis Sportplatz Albert-Einstein-Schule

Grasdorf

- Neuer Schlag
- Langer Brink von Neuer Schlag bis Grundschule Grasdorf
- Fußwegeverbindung von Haltestelle „Rethen-Steinfeld“ über Bahnbrücke zur Friedrich-Ebert-Straße
- Friedrich-Ebert-Straße
- Friedrich-Hebbel-Straße
- Sonnenweg von Friedrich-Hebbel-Straße bis Grenzweg
- Grenzweg

Rethen

- Hildesheimer Straße von Rethen Bahnhof bis Braunschweiger Straße
- Bernhard-Ehlers-Straße
- Steinweg von Peiner Straße bis Hildesheimer Straße
- Braunschweiger Straße von Hildesheimer Straße bis Lehrter Straße
- Thiestraße von Peiner Straße bis Bernhard-Ehlers-Straße

Gleidingen

- Hildesheimer Straße von Haltestelle „Orpheusweg“ bis Ringstraße
- Thorstraße
- Osterstraße
- Oesseler Straße von Osterstraße bis Grundschule
- Am Leinkamp von Osterstraße bis Hildesheimer Straße
- Hildesheimer Straße von Am Leinkamp bis Haltestelle „Am Leinkamp“

Ingeln-Oesselse

- Gleidinger Straße von An der Nicolaikirche bis Bokumer Straße
- An der Nicolaikirche
- Dorfbrunnenstraße von An der Nicolaikirche bis Weidenstraße
- Weidenstraße
- Hauptstraße von Bokumer Straße bis Haltestelle „Ingeln Hauptstraße“
- Bergstraße
- Fußwegeverbindung von Bergstraße bis Gleidinger Straße

Tab. 4.2: Straßenabschnitte Hauptfußwegenetz

4.3 Festlegung des vorrangigen Ausbaus barrierefreies Wegennetz

Innerhalb des Hauptfußwegenetzes sind die aus gutachterlicher Sicht für den **Ausbau der Barrierefreiheit vorrangig empfohlenen Abschnitte:**

Alt Laatzen

- Hildesheimer Straße von Alte Rathausstraße bis Parkplatz Alte Schmiede
- Hildesheimer Straße von Kreuzweg bis Am Brocksberg

Laatzen-Mitte

- Fußwegeverbindung vom Expo-Weg zur Senefelderstraße
- Expo-Weg von der Fußwegeverbindung zur Senefelderstraße bis Haltestelle „Park der Sinne“
- Senefelderstraße
- Mergenthalstraße von Senefelderstraße bis Würzburger Straße
- Domagkstraße
- Würzburger Straße von der A37 (Stadtgrenze) bis Marktstraße
- Marktstraße von Würzburger Straße bis Albert-Schweitzer-Straße
- Albert-Schweitzer-Straße von der Marktstraße über Vorplatz Sparkasse bis Erich-Panitz-Straße
- Grand-Quevilly-Passage
- Verbindung Grand-Quevilly-Passage über Parkplatz an der Hannoverschen Volksbank zum Irisweg
- Irisweg
- Lupinenweg von Irisweg bis Ahornstraße
- Ahornstraße von Lupinenweg bis Hildesheimer Straße
- Hildesheimer Straße von Ahornstraße bis Haltestelle „Laaatzen Neuer Schlag“
- Erich-Panitz-Straße von Haltestelle „Laaatzen Zentrum“ bis Robert-Koch-Straße
- Robert-Koch-Straße
- Markt inkl. Verlängerung nördlich der Marktstraße
- Marktstraße von Marktplatz bis Wülfeler Straße inkl. Kreisverkehrsplatz
- Erich-Panitz-Straße von Wülfeler Straße bis Haltestelle „Laaatzen“
- Fußwegeverbindung von Lange Weihe bis Sportplatz Albert-Einstein-Schule

Grasdorf

- Fußwegeverbindung von Haltestelle Rethen-Steinfeld über Bahnbrücke zur Friedrich-Ebert-Straße
- Friedrich-Ebert-Straße von der Fußwegeverbindung bis Friedrich-Hebbel-Straße

Rethen

- Hildesheimer Straße von Rethen Bahnhof bis Braunschweiger Straße
- Bernhard-Ehlers-Straße
- Steinweg von Thiestraße bis Hildesheimer Straße

Gleidingen

- Hildesheimer Straße von Haltestelle „Orpheusweg“ bis Ringstraße
- Thorstraße
- Osterstraße von Thorstraße bis Oesseler Straße
- Oesseler Straße von Osterstraße bis Einkaufsmarkt

Ingeln-Oesselse

- Gleidinger Straße von An der Nicolaikirche bis Bokumer Straße
- An der Nicolaikirche
- Hauptstraße von Bokumer Straße bis Haltestelle „Ingeln Hauptstraße“

Tab. 4.3: Straßenabschnitte barrierefreies Vorrangnetz

Innerhalb des Hauptfußwegenetzes sollen barrierefreie Bedingungen sukzessive hergestellt werden.

5. Technische Infrastruktur in den Räumen für barrierefreie Mobilität

5.1 Rahmenbedingungen für den Ausbaustandard

Örtliche Standards, welche den Anforderungen der mobilitätseingeschränkten Personen gerecht werden sind häufig wegen der besonderen Materialien kostenintensiv. Die Kosten für die Herstellung einer barrierefreien Infrastruktur mit den dabei zu verwendenden Trennsteinen, Rippen- und Noppenplatten sind vergleichsweise hoch und übersteigen sehr schnell das Budget der Straßenunterhaltung. Es empfiehlt sich eine eigene Haushaltsstelle mit einem eigenen Budget / Jahr.

Die nachfolgenden Vorschläge zur die technischen Infrastruktur entsprechen den aktuellen Regularien zur Barrierefreiheit.

Die Infrastruktur muss:

- baulich umsetzbar,
- wiederholbar,
- durchgängig und
- wirtschaftlich

sein.

Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung sind u.a. enthalten in:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)⁷
- DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32984:2011-10 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32981:2015-10 Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) - Anforderungen
- Handbuch Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen⁸
- Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs⁹
- Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums¹⁰
- Leitfaden für die Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover¹¹

Folgende grundlegende Anforderungen an barrierefreie Räume bestehen:

- Vernetzung der barrierefreien Wegebeziehungen.
- Das „Zwei-Sinne-Prinzip“: zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Fühlen (Tasten) müssen angesprochen werden,

⁷ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011

⁸ Kohaupt, B. und J., Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen, Köln 2015

⁹ BMV: Bürgerfreundliche und behinderten gerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personalverkehrs. Schriftenreihe „direkt“, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden , Heft 51. Bad Homburg v.d.H. 1997

¹⁰ BMVBW: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Schriftenreihe „direkt“ , Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 54. Bad Homburg v.d.H. 2000

¹¹ Region Hannover, FB Verkehr, Leitfaden für die Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover

- Gestaltung wichtiger Querungsbereiche gemäß der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung,
- Einhalten der Grundmaße der Verkehrsräume für mobilitätseingeschränkte Menschen, d.h. ausreichende Gehwegbreiten mit mindestens 2,20 m Breite, Regelbreiten liegt bei mindestens 2,50 m „lichter Verkehrsraum“,
- Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen von Wegen und Plätzen, $\leq 3\%$ Querneigung, Rampen nicht mehr als 6% auf max. 6m Länge,
- Beachtung der Grundfunktionen: Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung,
- Einrichten von akustischen Signalgebern an LSA-geregelten Knotenpunkten.

5.2 Standardisierter Ausbau von Querungsstellen

Der Ausbau der Querungsstellen sollte sich nach der Querungsbedeutung für die Fußgänger, Personen mit Handicap mit Handicap etc. und nach der Art der Sicherung richten:

- **wichtige Querungsstellen:** bspw. im Zuge von wichtigen Hauptfußwegen, an Zebrastreifen, ampelgeregelten Knotenpunkten und an stark frequentierten Haltestellen,
- **Querungsangebote:** in Bereichen der Nebenfußwege,
- **sonstige Querungen:** an Straßeneinmündungen.

Die Sicherung der Querungsstellen sollte unterscheiden in

- **gesicherte Querungsstellen:** Fußgängerüberwege und per Lichtsignal geregelte Knotenpunkte bzw. Querungen,
- **ungesicherte Querungsstellen:** sonstige Querungen.

Die nachfolgend beschriebenen Aussbauhinweise wurden mit Verwaltung, Politik sowie Behindertenverbänden abgestimmt.

Die Stadt Laatzen ist dabei, an einigen Stellen die Querungssituation zu verbessern. Um möglichst frühzeitig ein zusammenhängendes, barrierefreies Wegenetz für die wichtigen Wegeverbindungen zu erhalten, wird vorgeschlagen, ein an die oben aufgeführten Prioritäten (s. Kap. 4) angepasstes Maßnahmenprogramm umzusetzen. Parallel soll die Erneuerung von Gehwegabsenkern und Querungen durch die Bauabteilung der Stadt im sonstigen Wegenetz durchgeführt werden.

Wichtige Querungsstellen

Wichtige Querungsstellen sollen mit differenzierter Bordhöhe sowohl für Rollstuhlfahrer (Null-Absenkung) als auch für Sehbehinderte (Tastkante etwa ≥ 6 cm Bordhöhe) ausgestattet werden. Sie sind also mit zwei separaten Querungsstellen ausgestattet.

Die Querungsstelle für Sehbehinderte wird dabei „kreuzungsfern“ (kurzer Querungsweg und eher rechtwinklig zum Bord, damit sicherer für Sehbehinderte) und die Querung für Gehbehinderte „kreuzungsnah“ (geradlinig, kräfteschonend) angeordnet (s. Abb. 5.1).

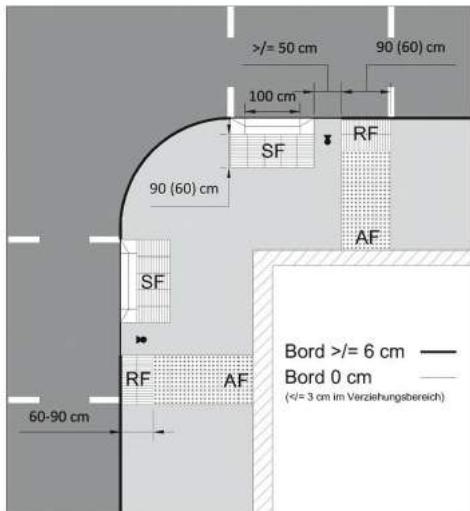


Abb. 5.1: Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen gesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe 12

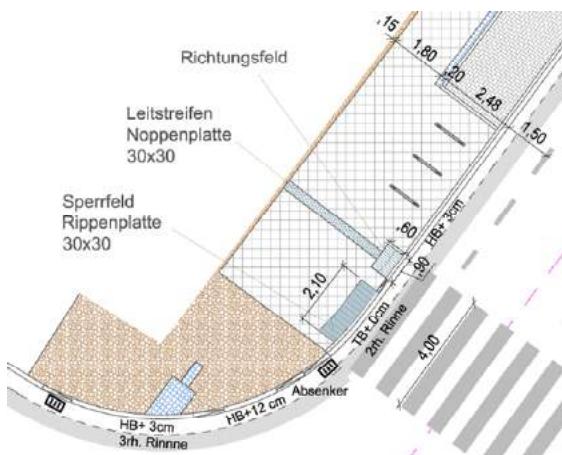


Abb. 5.2: Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen gesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe

An **gesicherten Querungsstellen** wie z.B. Zebrastreifen und Ampeln sollen Sehbehinderte **mit zusätzlichen Auffindestreifen** zur Querungsstelle geleitet werden. Die Auffindestreifen weisen den Sehbehinderten auf die gesicherte Führung Bevorrechtigung hin (vgl. Abb. 5.1). Vor der Tastkante wird

12 FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011, Bild 40

ein Richtungsfeld angeordnet und zwar derart, dass die Rippen in die vorgesehene Geh-/Querungsrichtung zeigen. Für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzung ist eine Nullabsenkung vorgesehen, die durch ein Sperrfeld für Sehbehinderte gesichert ist (vgl. auch Abb. 5.2).

Akustische Signalgeber sind an den Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen vorzusehen. Diese sollten durch taktile Signalgeber (Vibration) und taktilen Zusatzinformationen, die auf Besonderheiten der Signalisierung bei komplexen Querungen hinweisen, ergänzt werden (vgl. auch DIN 32981 - Taktile und akustische Signalgeber, H BVA¹³ und Abb. 5.3).

Signalanlagen und Signalgeber sollen möglichst einheitlich gestaltet werden. Hier ist eine Absprache mit Land und Region erforderlich.



Abb. 5.3: Akustische Signalgeber mit ergänzenden taktilen Informationen¹⁴

¹³ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011

¹⁴ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011, Bilder 41 und 42

An **ungesicherten Querungsstellen** ist kein Auffindestreifen vorgesehen. Hier sollen Sehbehinderte optional **mittels Aufmerksamkeitsfeldern** im Laufweg auf Querungsstellen hingewiesen werden (vgl. Abb. 5.4).

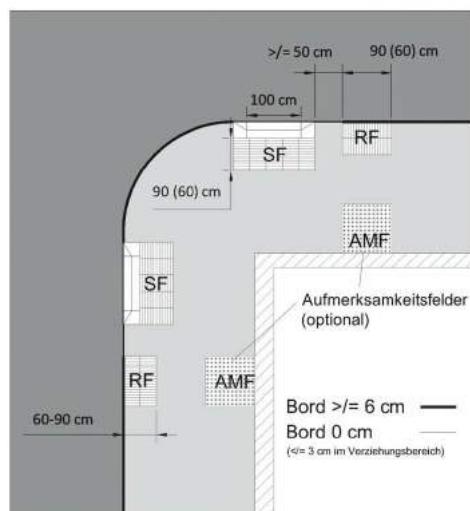


Abb. 5.4: Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen ungesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe¹⁵

Die Abbildungen 5.5 und 5.6 zeigen Beispiele.



Abb. 5.5: Beispiel bevorrechtigte Querungsstelle (Stadt Norden, Marktstraße)

15 FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011, Bild 40



Abb. 5.6: Beispiel nicht bevorrechtigte Querungsstelle (Stadt Norden, Burggraben)

Sonstige Querungsangebote

Sonstige Querungsangebote im Wegenetz werden durch eine barrierefreie Absenkung mit Tastkante und Richtungsfeld (siehe Abb. 5.7 und 5.8) gesichert. Hier wird gem. H BVA eine Tastkante von etwa 3 cm Bordhöhe empfohlen. Das Richtungsfeld erstreckt sich über die gesamte Breite der Querungsfurt.

Im Zuge von Straßeneinmündungen sind ebenfalls Bordabsenkungen mit 3 cm Tastkante vorgesehen.

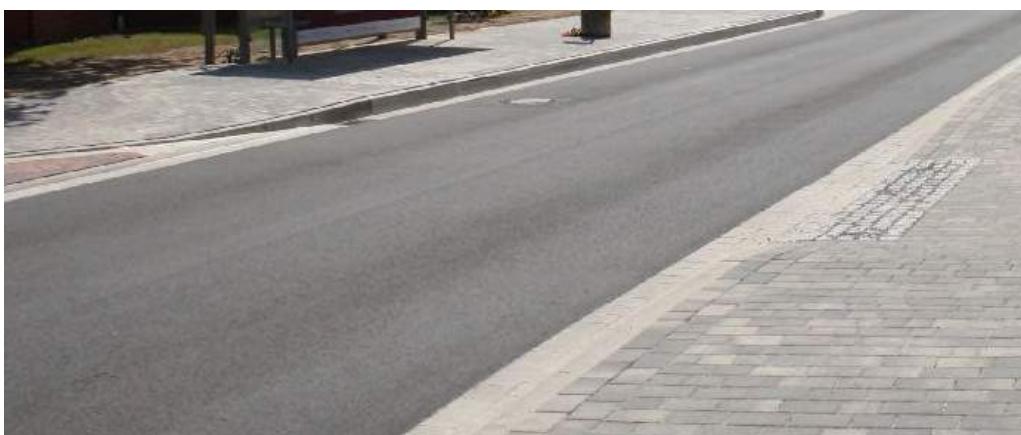


Abb. 5.7: Beispiel für sonstige Querungsbereiche mit Aufmerksamkeitsfeld (Sehnde, OT Bilm, Reuteranger)

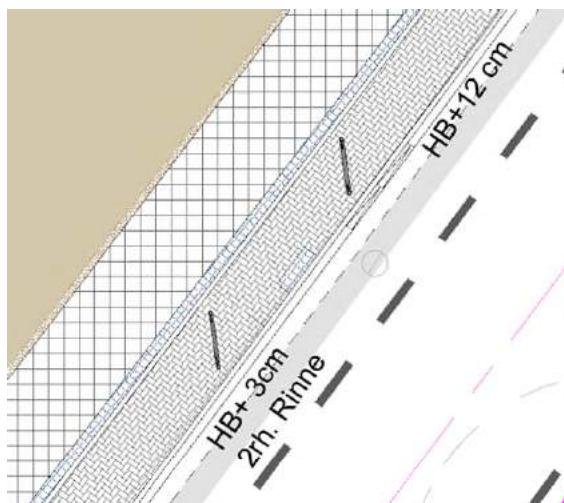


Abb. 5.8: Beispielhafte Ausgestaltung von Querungsangeboten (Luckenwalde, Haag)

5.4 Standards für Materialien

Der derzeitige Laatzener Standard für Straßenpflasterung ist ein Steintyp in der Größe 10 x 20 cm, der im Ellenbogenverband verlegt wird. Die Fahrbahn ist in verkehrsberuhigten Bereichen und Anliegerstraßen anthrazitfarben gepflastert, sonst asphaltiert. Nebenanlagen und Stellflächen setzen sich hier von durch ein graues Pflaster ab. Gehwege sind hellgrau gepflastert, Radwege anthrazitfarben. Gepflasterte Bereiche aus älteren Zeiten bedienen sich zum Teil anderer Gestaltungsprinzipien.

Bezüglich der zu verwendenden Materialien für den barrierefreien Ausbau gibt es sehr unterschiedliche Auffassungen. Während die Region Hannover und einzelne Kommunen mittlerweile dazu übergehen, grundsätzlich die spezialangefertigten Rippen- und Noppenplatten zu benutzen, werden besonders aus finanziellen und städtebaulichen Erwägungen diese in vielen Kommunen abgelehnt und durch kontrastierendes Natursteinpflaster ersetzt. In Laatzen sollen zugunsten einer eindeutigen Wegeföhrung weiße Rippen- und Noppenplatten verwendet werden. Sollte das umliegende Pflaster zu hell sein, sollen dunkle Kontraststreifen als Umrundung dienen. Zwischen Hochbordradwegen und Gehwegen soll ein Trennstreifen aus Granit angelegt werden.

Der Kontrast zum taktilen Element soll möglichst ohne Begleitstreifen ausgeführt werden.

Richtungs (RF)- und Sperrfelder (SF) sowie Leitstreifen werden als Rippenplatten ausgeführt. Auffindestreifen (AF) und Aufmerksamkeitsfelder (AMF) als Noppenplatten, sie zeigen eine mögliche Richtungsänderung an. Leit- und Auffindestreifen führen im rechten Winkel zur Querungsstelle. Der Verlauf der Rippen ist bei Richtungsfeldern und Leitstreifen in Gehrichtung, bei Sperrfeldern in Querrichtung.

Um ein ansprechendes städtebauliches Erscheinungsbild zu erhalten, kann in Abstimmung mit Behindertenverbänden, Denkmalschutz, Fördermittelgebern im Einzelfall auch anderes Material für Leitsysteme zum Einsatz kommen (bspw. Kleinpflaster aus Granit, Blaubasalt).

5.4 Gestaltung der freien Strecke

Es sollte kein durchgehender Ausbau mit taktilen Elementen auf Streckenabschnitten sondern zunächst nur in den Querungsbereichen erfolgen.

Für die Führung auf Streckenabschnitten ist die Führung mittels „innerer Leitlinie“ ausreichend. „Diese wird in der Regel durch Gebäudekanten oder taktil erfassbare Elemente markiert (z.B. Rasenkantensteine mit einer Höhe von mindestens 3 cm, Sockelmauern oder taktil unterscheidbare Beläge).“¹⁶

5.5 Barrierefreiheit an Bus- und Stadtbahnhaltestellen

Für die Barrierefreiheit an Bushaltestellen wird aus praktischen Erwägungen die Übernahme der Gestaltungsvorgaben der Region Hannover¹⁷ vorschlagen (vgl. Abb. 5.9 und 5.10):

- Bushaltestellen mit Einstiegs-Aufmerksamkeitsfeld von 60 x 60 cm (bzw. 90 x 90 cm) und -daran anknüpfend- ein Auffindestreifen (s. Abb. 5.9).
- Hochbord-Buskapstein mit 16 oder 18 cm Bordhöhe (s. Abb. 5.10).

Die barrierefreie Ausstattung der Stadtbahnhaltestellen erfolgt ebenfalls gemäß den Vorgaben der Region Hannover, in aller Regel durch den Vorhabenträger Region Hannover selbst. Eine verkehrssichere und komfortable Anbindung des Fuß- und Radverkehrs sowie eine barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen ist aber durch die Stadt sicherzustellen.

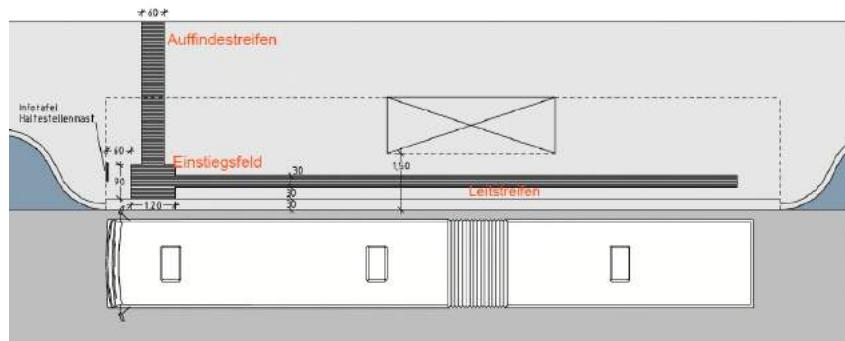


Abb. 5.9: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover¹⁸)

Die Berücksichtigung dieser Regularien erlaubt auch die einfachere Akquisition von Fördermitteln, wie sie beispielsweise bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) für den Umbau von Haltestellen beantragt werden können.

¹⁶ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011, S. 28

¹⁷ Region Hannover, Fachbereich Verkehr, Team Planung- und Bau Verkehrsinfrastruktur, 2016

¹⁸ ebenda

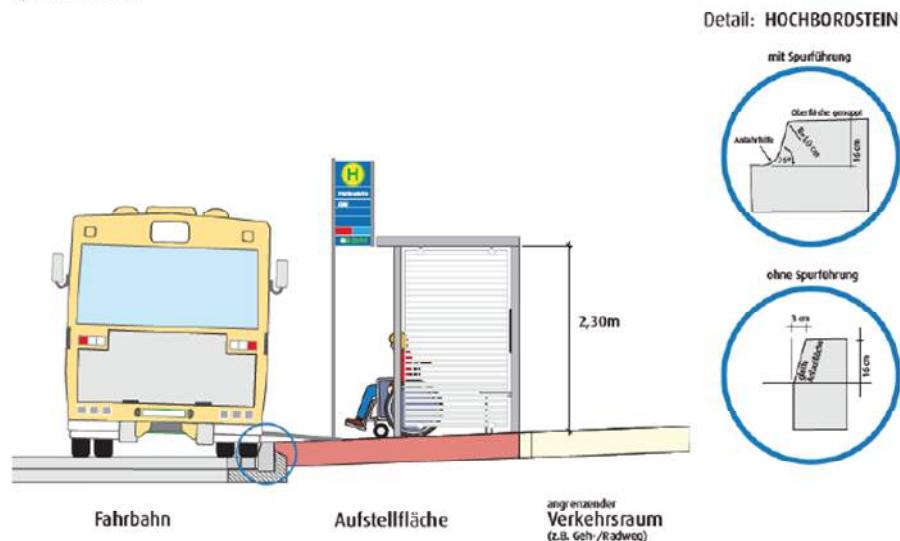
QuerschnittAbb. 5.10: Schnitt: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover¹⁹)

Abb. 5.11: Beispiel: Barrierefreie Haltestelle mit Aufmerksamkeitsfeld und Leitstreifen aus Kleinpflaster (Bahnhof Burgdorf)

5.6 Zonierung von Verkehrsflächen / Begrenzungsstreifen

Begrenzungsstreifen sind erforderlich zur visuell und taktil erfassbaren Trennung von Fußgängerbereichen und niveaugleichen Verkehrsflächen für den Kfz- oder Radverkehr. Die Trennung ist insbesondere bei hochfrequentierten Geh- und Radwegen und bei Radwegen mit „schnellem“ Radverkehr wichtig. Im Stadtgebiet Laatzen sind hier bspw. Stellen im Zuge der vorgesehenen Kommunalachse von besonderer Bedeutung.

¹⁹ Region Hannover, Nahverkehrsplan 2015, Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 138, Hannover

Die Begrenzungsstreifen sollten mindestens 30 cm breit sein. Zur Ausführung wird kontrastierendes Kleinpflaster als Trennstreifen vorgeschlagen. Spezielle Bodenindikatoren mit großnuppenartigen Strukturen sind ebenfalls geeignet, aber teuer (vgl. Abb. 5.12).



Abb. 5.12: Begrenzungsstreifen mit Großnuppenplatten (Göttingen – Radschnellweg, Nikolausberger Weg)

5.7 Beispiele aus der Stadt Laatzen

Nachfolgend sind einige bereits umgesetzte Beispiele zur barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen mit taktilen Elementen und Querungssicherung in der Stadt Laatzen dargestellt und kommentiert.

Durch die Region Hannover wurden in Laatzen den letzten Jahren ca. 10 Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Aktuell sind für verschiedene Stadtbahnhaltestellen barrierefreie Umbauten mit Hochbahnsteig in Vorbereitung.

Der Umbau des Knotenpunktes Marktstraße / Würzburger Straße zu einem Kreisverkehrsplatz ist insbesondere in Bezug auf die Radverkehrsführung stark umstritten. Normalerweise wären hier eine fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs und eine bevorrechtigte Führung der Fußgänger auf den begleitenden, umlaufenden Zebrastreifen erforderlich. Ungeachtet der Diskussion um die Radverkehrsführung ist in Bezug auf die Barrierefreiheit hier bereits das System mit einer Ausgestaltung sowohl mit Tastkante für Sehbehinderte als auch mit Null-Absenkung realisiert worden (Abb. 5.13).



Abb. 5.13: Laatzen-Mitte - Marktstraße: Barrierefreier Ausbau Kreisverkehrsplatz

Der Umbau der Querungsstelle in der Robert-Koch-Straße ist zusätzlich mit einer verkehrsberuhigenden Aufpflasterung erfolgt. Positiv ist die Zuführung mit Auffindestreifen und entsprechendem Sperrfeld sowie Kontraststreifen. Eine Unterscheidung zusätzlich mit taktil erfassbare Kante und Null-Absenkung fehlt jedoch (Abb. 5.14).



Abb. 5.14: Laatzen-Mitte / Robert-Koch-Straße: Taktile Leitelemente Höhe Querung FGÜ zum Leine-Center

Die Querungsstelle am Steinweg unternimmt den Versuch, mittels eines Aufmerksamkeitsfeldes auf die Querungsstellen hinzuweisen und diese für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer getrennt (fühlbare Tastkante und Null-Absenkung) zu versehen. Unklar bleibt die Lage, da die eigentliche Fahrbahn erst 2 m vor der Tastkante beginnt. Ebenfalls kritisch ist der eingesetzte Schrägbord, der für Rollstuhlfahrer eine Hürde darstellt, die nur mit großer Anstrengung zu überwinden ist (Abb. 5.15).



Abb. 5.15: Rethen / Steinweg: Taktile Leitelemente im Zuge eines Schulwegs

Mehrere Bushaltestellen wurden barrierefrei ausgebaut und entsprechen den Standards mit Auffindestreifen und Einstiegsfeld. (vgl. Beispiel aus Rethen, Abb. 5.16). Die Kontraste sind nicht sehr stark, aber ausreichend.



Abb. 5.16: OT Rethen: Bushaltestelle mit Buskapsteinen und taktilem Leitsystem

Die Querungsstelle Marktstraße / Höhe Schulzentrum wurde noch ohne taktile Leitelemente ausgebaut. Die Querungshilfe ist für nicht mobilitätseingeschränkte Personen gut zu nutzen (Abb. 5.17). Ein Nachrüsten mit taktilen Elementen wird zum jetzigen Zeitpunkt als nicht vordringlich angesehen.



Abb. 5.17: Laatzen-Mitte - Marktstraße: Querungshilfe Höhe Schulzentrum

6. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur Bürgerbeteiligung wurden Workshops in den Ortsteilen Ingeln-Oesselse, Gleidingen, Rethen und Laatzen durchgeführt. Die Rückmeldungen und Anregungen seitens der Bürger und Bürgerinnen zu den einzelnen Themen sind nachfolgend aufgelistet und zumeist in die Ausbauhinweise des VEP enthalten bzw. übernommen worden.

Anregungen zur Barrierefreiheit	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Ingeln-Oesselse	
Schulweganbindung z.B. "Laagberg"	✓ enthalten
Vorschlag: Fußweg über die Trasse am Sportplatz in das Neubaugebiet / Edeka	✓ enthalten
Gleidingen	
Zuparken der Gehwege verhindern	Prüfauftrag an Verkehrsbehörde
Baumscheiben entfernen (Oesselser Str.)	--
Verkehrsleitung	✓ enthalten Wegweisung zu den wichtigen Zielen des Fußverkehrs wird empfohlen
Taktile Elemente	✓ enthalten
Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	✓ enthalten vgl. Vorschläge zu Barrierefreiheit, Fuß- und Radförderung, Geschwindigkeitsreduzierungen
Barrierefreiheit	✓ enthalten
Problem mit Absenkungen der Bordsteinkanten bei Zuwegen	✓ enthalten ggf. Ergänzung von takt. Elementen, vorrangig auf Hauptrouten
Straßenabsenkung an Ampeln bes. Hildesheimer Straße	✓ enthalten Ergänzung von takt. Elementen
Verbreiterung von Gehwegen (Osterstr., Torstr., etc.)	nicht in jedem Fall realisierbar, Prüfauftrag, Verhinderung von Zuparken der Gehwege
Akustische Signale Hildesheimer Straße	ggf. als Prüfauftrag an Baulastträger bzw. Verkehrsbehörde
Parkplätze markieren (Osterstraße)	Zuparken von Gehwegen verhindern, Prüfauftrag: Detailuntersuchung erforderlich

Anregungen zur Barrierefreiheit	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Rethen	
Braunschweiger Straße Ecke Hildesheimer Straße bis Steinweg, hier ist der komb. Fuß- und radweg sehr schmal	✓ enthalten Vorschlag zum Ausbau als Fahrradachse / Fahrradstraße, Ausbausituation im Zuge Entwicklung Wohngebiet „Am Erdbeerhof“ prüfen u. anpassen
Steinweg als Hauptroute wird als richtig angesehen: aber Fußweg schmal und nur einseitig: hier muss eine Lösung her	✓ enthalten, Steinweg insb. Einmündungsbereiche sind umgestaltet mit taktilen Elementen etc. ggf. Prüfauftrag, Detailuntersuchung erf.
Bernhard-Ehlers-Straße als Hauptroute wird als richtig angesehen: aber Fußweg schmal und nur einseitig: hier muss eine Lösung her	✓ enthalten Prüfauftrag, Detailuntersuchung erf.
Hildesheimer Straße Unterführung B 443 Richtung Norden schlechte Führung der Fußgänger Richtung Haltestelle und Richtung Kleingärten / Friedhof	Anpassungen in Zuge der Umbau der Haltestelle Pattenser Straße erforderlich
Laatzen	
passende / adäquate / ökologische Grünplanung	nicht Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung
Sitzflächen auf Verbindungs wegen	✓ enthalten
niedriges Fußgängeraufkommen in Laatzen-Mitte weil geringe Aufenthaltsqualität	✓ enthalten, Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Handlungsprogramm enthalten
(schlechte) bessere Aufenthaltsqualität notwendig	✓ enthalten, Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Handlungsprogramm enthalten
mehr, kleine Grünflächen, da wo sie ungenutzt sind, z.B. Verbindungsstraßen	ggf. Prüfen, Pflege-/ Unterhaltungsaufwand beachten
Fahrzeuge sollten langsamer im Bereich Albert-Schweitzer / Domagk / Fleminstr. Fahren - P2 Parkplatz	✓ enthalten Vgl. Vorschlag Kommunalachse
mit dem Einkaufswagen die Zuwege auf den P2-Parkplatz ermöglichen	nicht Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung
Barrierefreiheit für Fußgänger schaffen – Max-Born-Weg befahrbar machen	nein, ggf. Ausnahmeregelungen für Mobilitätseingeschränkte prüfen
Erich-Panitz-Straße - schmale Fußgängeraufstellflächen	ggf. Einzelfallprüfung
kein Aufmerksamkeitsfeld mit Nullabsetzung für Blinde	✓ enthalten
Bushaltestelle "Neuer Schlag" hat keine Absenkung für Rollatoren	Prüfauftrag an Region Hannover
Lage der Überwege muss einsehbar sein (Wülfroder Str./ Ecke Pettenkofer Str.)	Prüfauftrag an Stadt (Verkehrsbehörde)

7. Maßnahmenschwerpunkte

Innerhalb des barrierefreien Wegenetzes wurden Bereiche definiert, die vorrangig umgesetzt werden sollten. Diese sind als Maßnahmen- bzw. Handlungsschwerpunkte in den Anlagen 1 - 5 gekennzeichnet und in der Tabelle 6.2 beschrieben. Die Maßnahmen der Prioritätenstufe 1 sind kurz- bis mittelfristig in den nächsten 1 bis 3 Jahren umzusetzen, die Prioritätenstufen 2 und 3 mittel- bzw. längerfristig (vgl. auch Tab. 6.1).

Maßnahmenpriorität (Stufe)	Realisierungshorizont
1.	kurzfristig, 1 – 3 Jahre
2.	mittelfristig, 3 – 5 Jahre
3.	längerfristig, bzw. im Zuge anstehender Baumaßnahmen

Tab. 6.1: *Maßnahmenprioritäten und Realisierungshorizonte*

Maßnahmenschwerpunkte:

Schwerpunktmaßig sollten folgende Bereiche barrierefrei ausgebaut werden:

- durchgehendes taktiles Leitsystem (Leitstreifen von der Stadtmitte bis zum anvisierten S-Bahnhof und zur Stadtbahnhaltestelle „Neuer Schlag“), die die Hauptfuß- und -radwegeverbindung zwischen Laatzen-Mitte und Grasdorf darstellt,
- Sicherung von wichtigen Querungsbereichen mit separaten Querungsstellen für Seh- und Gehbehinderte,
- behindertengerechte Rampenanlagen im Bereich der Erich-Panitz-Straße zur Anbindung an die Stadtbahnhaltestelle und das Leine-Center Laatzen,
- stark frequentierte Bushaltestellen,
- Querungen im Verlauf von Wegen zu stark frequentierten Haltestellen, die somit eine Bündelungsfunktion für den Fußverkehr haben.

Der nachfolgenden Tabelle ist zudem eine Einschätzung der Baukosten sowie eine Zuordnung der zuständigen Baulastträger zu entnehmen.

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger	Was muss gemacht werden?							Kosten
				gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	
	Alt- Laatzen										
1	Hildesheimer Str. / Kurze Straße / Birkenstr.	1. S L		X	X	X	X	X			o
2	Hildesheimer Str. / Alte Rathausstr.	1. S L	ohne Foto	X	X	X	X	X			o
3	Hildesheimer Str. / Eichstr. / Kronsbergstr.	1. L R		X	X	X	X	X		*	-
4	Eichstraße / Höhe Ziegeleistraße	3. S		X			X	X			+/o

* 1 Rückbau des freien Rechtsabbiegers

Baulastträger
S Stadt
R Region
L Land

Kosten	
+	gering
o	mittel
-	hoch

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger	Was muss gemacht werden?							Kosten	
				gesicherte Querung	ungesicherte Querung	Art der Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	
5	Alte Rathausstraße / Querung Höhe Grundschule	3.	S		X			X	X			+/o
	Laatzen - Mitte											
6	Erich-Pannitz-Straße / Würzburger Straße	1.	S R		X	X		X	X			o
7	Erich-Pannitz-Straße / Stadtbahnhaltstelle Laatzen-Zentrum	1.	S R		X			X	X		*	o bzw. -
8	Erich-Pannitz-Straße / Höhe Robert-Koch-Straße	1.	S	ohne Foto	X	X		X	X			o

* 2 vorrangige Anbindung ans LEZ sichern und Anbindung an Wegeverbindung Richtung Grasdorf (Kommunalachse)

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger			Was muss gemacht werden?				Kosten
				gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	
9	Fußgängerzone LEZ Höhe Albert-Schweitzer-Str.	1. S		X	X	X		X	X	+
10	Am Wehrbusch/ Grand – Quevilly - Passage	1. S	ohne Foto	X			X	X		* 3 o
11	Erich-Panitz-Straße / Wülfendorfer Str.	S R in Planung		X	X	X	X	X		* 4 k.A.
12	Erich-Panitz-Straße/ Höhe Haltestelle Laatzen	1. S R	ohne Foto		X	X			X	* 5 +
13	Erich-Panitz-Straße / Höhe Stadt-bahnhalt-testelle „Park der Sinne“	1. S R	ohne Foto	X	X		X	X		* 6 o bzw. -

* 3 Teil der Kommunalachse ggf. ergänzend baul. Maßnahmen zur Verkehrssicherung

* 4 bes. Radverkehrssituation vgl. Stellungnahme zum geplanten Hochbahnsteig

* 5 barrierefreie Wegeverbindung Wohnquartier - Haltestelle - Schulzentrum Albert- Einstein-Schule sicherstellen

* 6 Wegeverbindung zum Stadtpark barrierefrei ausbauen

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger	Was muss gemacht werden?								Kosten
				gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	ergänzende Maßnahmen hilfreich	
14	Wülfeler Str. / Im Langen Feld: Höhe Albert-Einstein-Schule	2.	S R		X			X	X			+/o
15	Gutenbergstraße / Höhe Park der Sinne	3.	S		X		X			X		+
16	Wülfeler Str. / Querung Richtung Erich-Kästner-Schule	2.	S R		X			X	X			o
Grasdorf												
17	Hildesheimer Str. /: Höhe Stadtbahnhaltstelle „Aqua-Latzium“	in Planung	S R		X	X		X	X			k.A

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger	Was muss gemacht werden?							Kosten	
				gesicherte Querung	ungesicherte Querung	Art der Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	
18	Hildesheimer Str. /: Höhe Stadt-bahnhal-testelle „Neuer Schlag“	1.	S R	ohne Foto	X	X	X	X	X	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	* 7
19	Hildesheimer Str. /: Höhe Stadt-bahnhal-testelle „Stein-feld“	1.	S R	ohne Foto	X	X	X	X	X	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	* 8
	Rethen											
20	Hildesheimer Str. /: Höhe Stadt-bahnhal-testelle „Patten-ser Straße“	in Planung	S R		X	X	X	X	X	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	* 9
21	Hildesheimer Str. / Stadt-bahnhal-testelle	1.	S R		X	X	X	X	X	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	o

* 7 Wegeverbindung in die Quartiere barrierefrei herstellen

* 8 Wegeverbindung nach Grasdorf-Steinfeld barrierefrei sicherstellen

* 9 Radverkehr prüfen und verbessern (vgl. Stellungnahme)

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger			Was muss gemacht werden?		Art der Querung	Kosten
				gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	
22	Hildesheimer Str. / Bernhard-Ehlers-Straße / Zur Sehlwiese	1.	S R		X	X	X		+
23	Hildesheimer Str. / Zuckerrstraße / Steinweg	1.	S R	ohne Foto	X	X	X		+
24	Hildesheimer Str. / Stadtbahnhaltstelle Galgenbergweg	in Planung	S R	ohne Foto	X	X	X		k.A. * 1 0
25	Gleidingen								
25	Hildesheimer Str. / Stadtbahnhaltstelle Orpheusweg bis Kreuzung: Osterstraße / Ritterstraße	1.	S R	ohne Foto	X	X	X		o

*10 vgl. Stellungnahme

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger	Was muss gemacht werden?							Kosten
				gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	
26	Hildesheimer Str. / Stadtbahnhaltestelle: Thorstraße bis Höhe: Thorstraße	1.	S R		X	X					o
	Ingeln-Oesselse										
27 a	Gleidinger Str. / Bushaltestelle St. Nicolai-Kirche	1.	S R		X	X			X	*	+ bzw. -
27 b	Gleidinger Str. / Bushaltestelle St. Nicolai-Kirche (Gegenrichtung)	1.	S R		X	X			X	*	+ bzw. -
28	Querungsstelle Höhe Einkaufsmarkt / neues Wohngebiet	1.	S R	ohne Foto	X	X	X	X		*	+

*11 barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle einschl. Zuwegung

*12 Anbindung an Nahversorgung barrierefrei sicherstellen

Tab. 6.2: Handlungs-/Maßnahmenschwerpunkte Stadt Laatzen (nach Ortsteilen)

Der vorliegende VEP Teil 3 Barrierefreiheit ist Basis der weiteren verkehrlichen Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Laatzen für die nächsten 10 Jahre.

Hannover, den 17. Oktober 2018



Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Anlagen

- Anlage 1: Alt-Laatzens: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte
- Anlage 2: Laatzen-Mitte / Grasdorf-Nord: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte
- Anlage 3: Rethen / Grasdorf-Süd: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte
- Anlage 4: Gleidingen: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte
- Anlage 5: Ingeln-Oesselse: Barrierefreies Wegenetz / Maßnahmenschwerpunkte