Laatzen
Stadt der Sinne

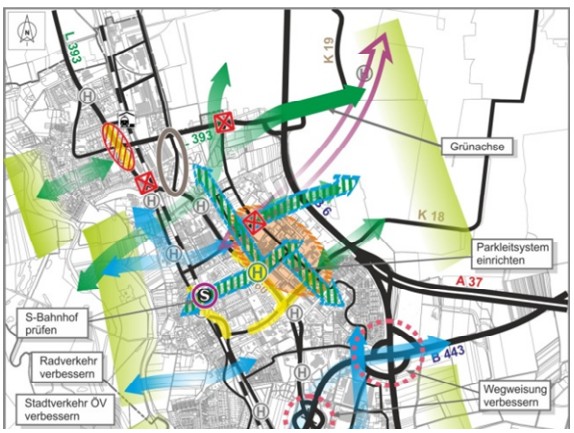


Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen
Teil 1: Leitbild Verkehr – „Zukunftsfähige Mobilität für Laatzen“









PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Laatzen
Teil 1: Leitbild Verkehr

Endfassung 08/ 2019

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

AUFTRAGNEHMER: **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
TYPOSCRIPT:	**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 bürgernah! 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 Wülferoder 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 „Laatzen 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
Bestandssituation	■	■	■	■											
Verkehrserhebung							■								
Dauerzählstellen	■														
Bewertung der heutigen Situation		■	■	■	■										
Erarbeitung von Zielsetzungen					■	■	■								
Leitbild							■	■	■	■	■	■	■	■	■
AK Verkehr					■					■					■
Bürgerinformation													Anfang 2015		
	2014												2015		

Tab. 2.1: Zeitschiene Erarbeitung Leitbild Verkehr

Aufbauend auf dem „Leitbild Verkehr“ werden die verschiedenen Programmbausteine 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.

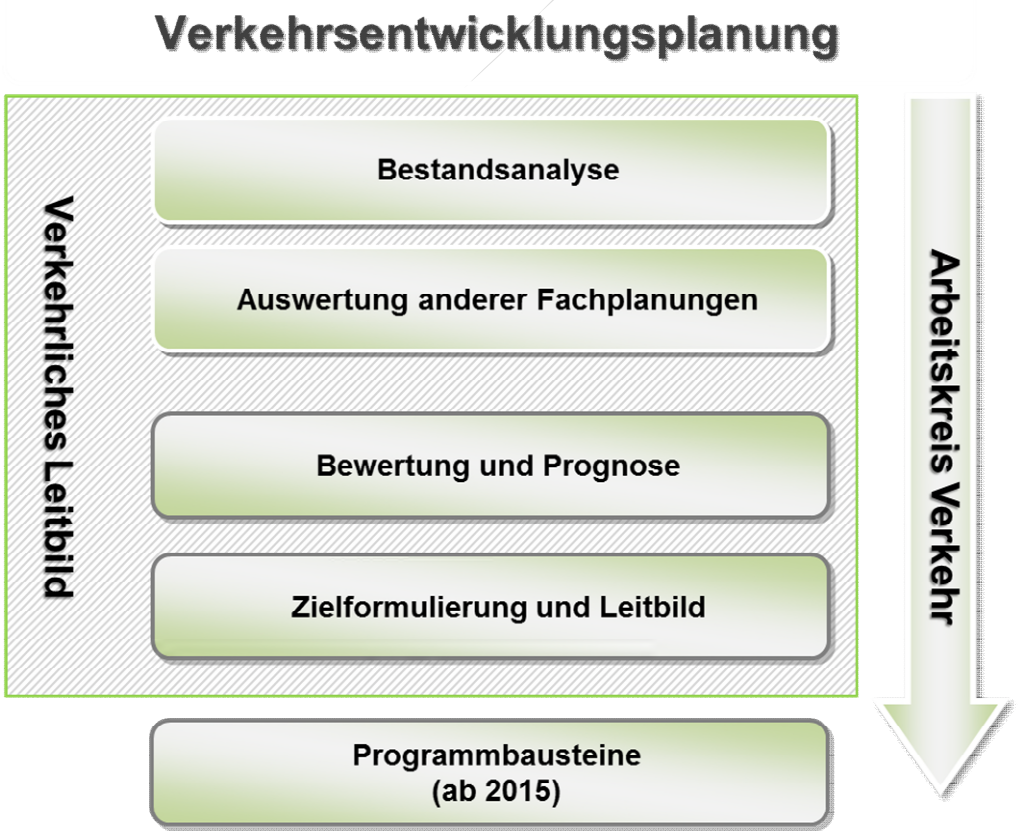


Abb. 2.2: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplanung

Teilnehmer Arbeitskreis Verkehr	
Verwaltung	Tiefbau Stadtplanung Straßenverkehrsbehörde Gleichstellungsbeauftragte
Ortsbürgermeister	Gleidingen Grasdorf Ingeln-Oesselse Laatzen 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 (Laatzen, 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-Laatzen, 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 Einkaufscenters in Rethen-Süd erfolgt.

Bezogen auf die städtebauliche bzw. verkehrliche Entwicklung in den letzten Jahren ist die Stadtsanierung 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 Leineaue 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.

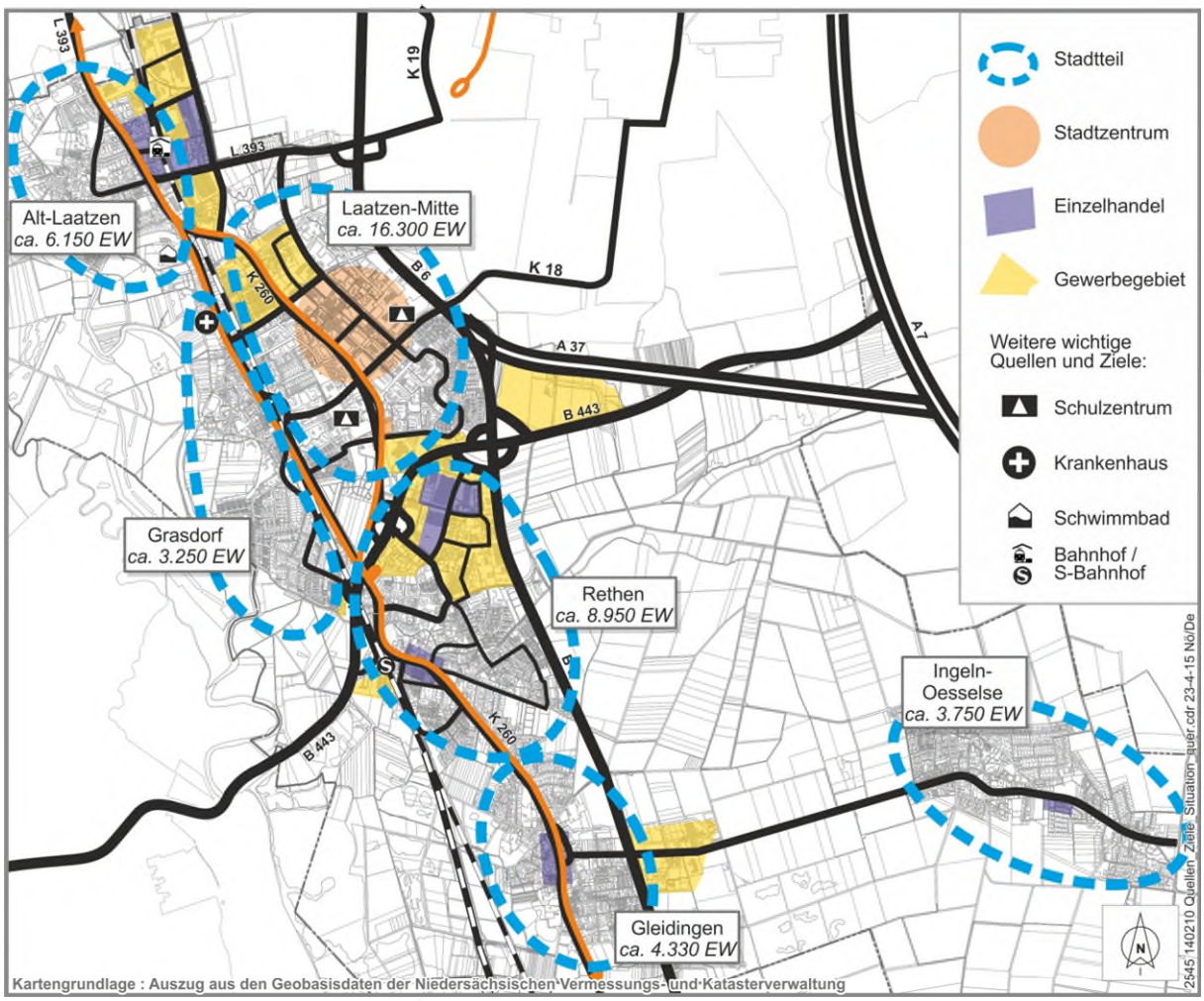


Abb. 3.1. Quellen und Ziele

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 konfliktträchtig. 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 Wülferoder Straße ist die Querbarkeit der Straßen für den Fußverkehr – insbesondere aufgrund des vierstreifigen Ausbaus der Straßen – problematisch.

Hervorzuheben ist das in weiten Teilen gut ausgebaute 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 Wülferoder 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 Verbindungsrouten 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-Oesselse 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 Verbindungsrouten in der Leinemasch werden ebenfalls hohe Radverkehrsmengen in Richtung Hannover, aber auch in Richtung Laatzen-Mitte erreicht.

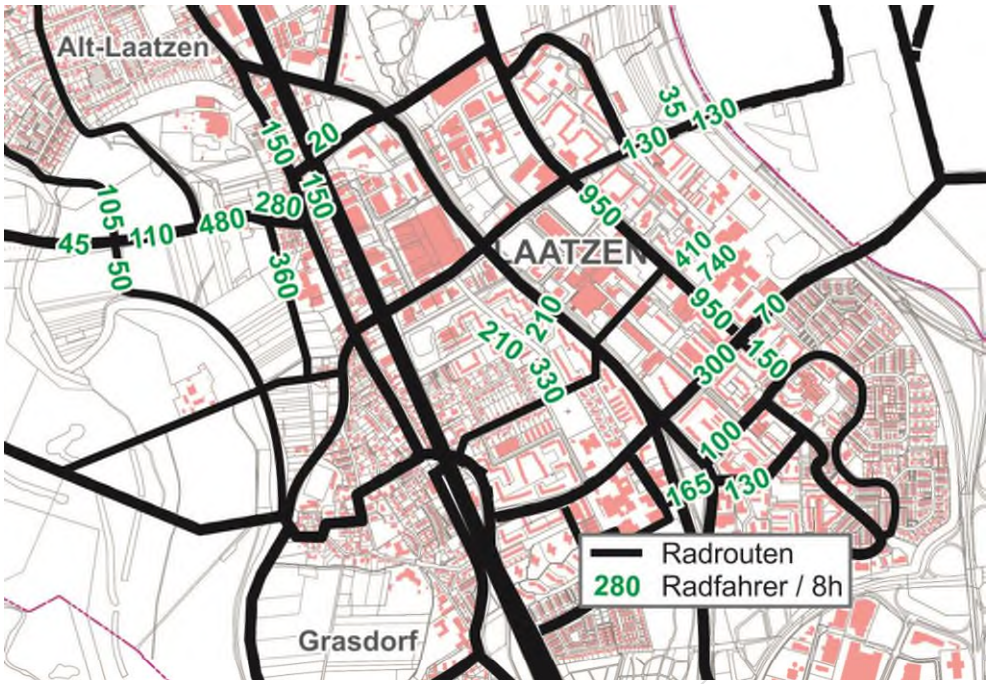


Abb. 3.2: Radverkehrsmengen (Radfahrer / 8 h)

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 fahrbahnanliegender Radwegführung, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen ist nicht vorhanden. Radverkehr ist im Stadtbild 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.



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.: Beete 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.	~~Gutenbergstr.: Starker Bewuchs engt 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 Gutenbergstr.	-	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 Wülferoder 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 Drängelgittern 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 Nahverkehrsplan[1] 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

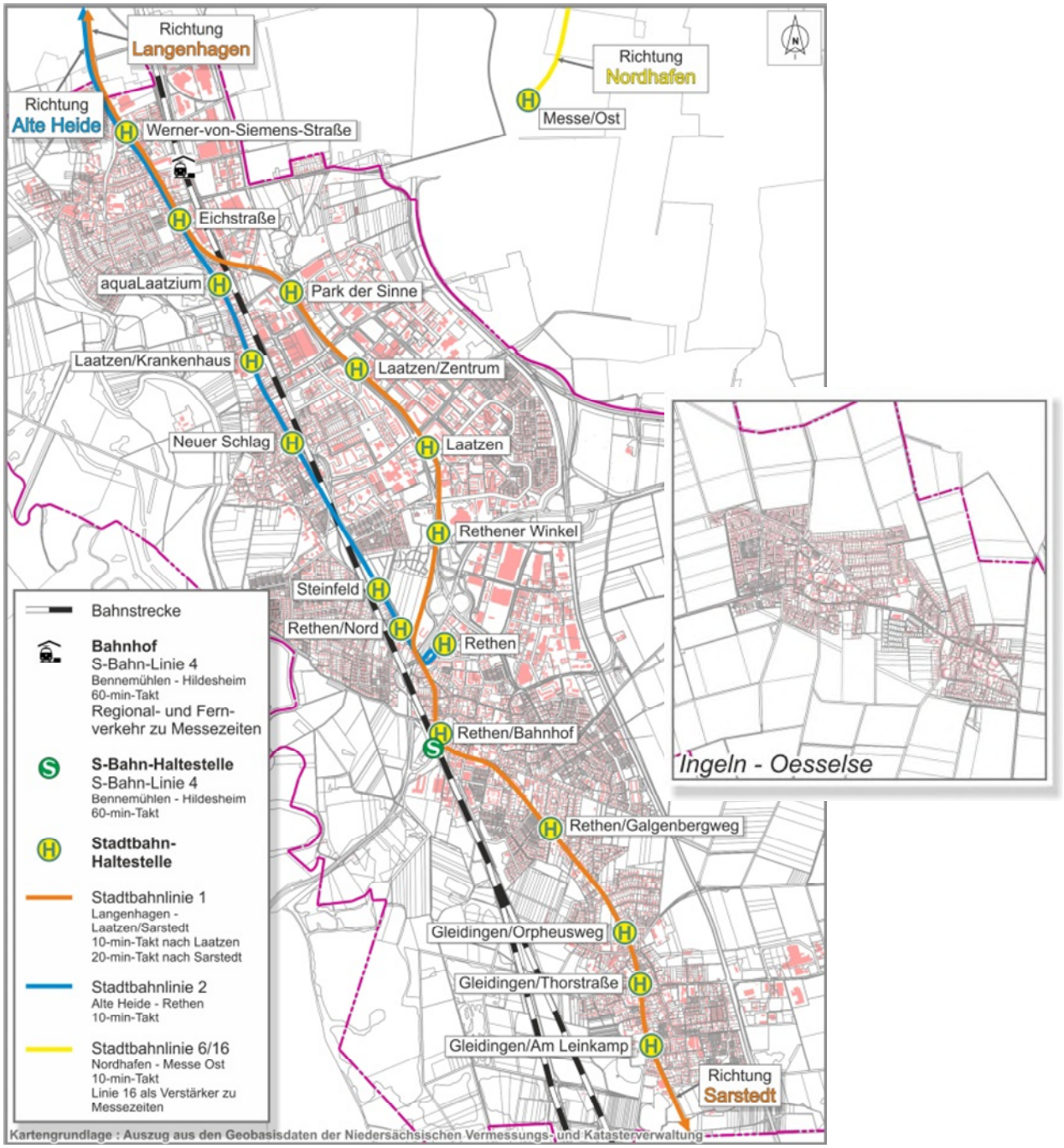


Abb. 3.3: Derzeitiges S-Bahn-/Stadtbahnnetz

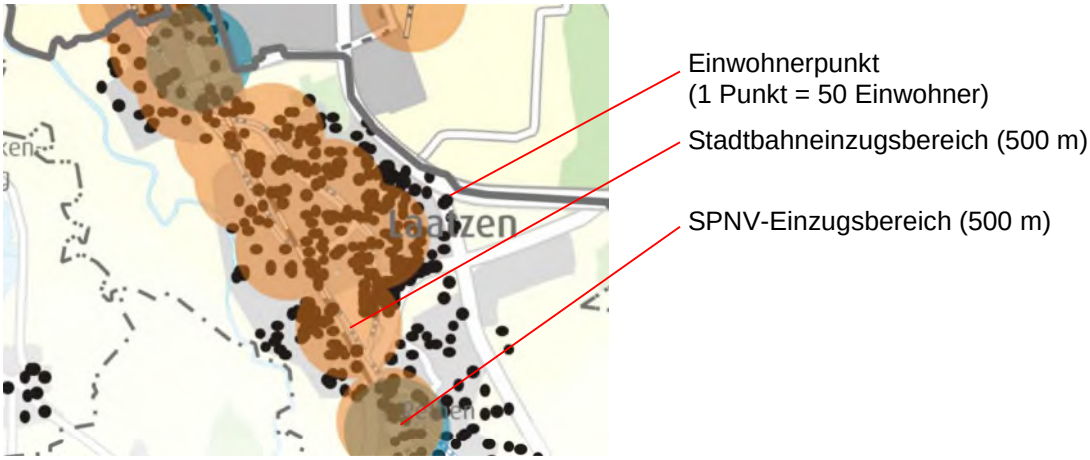


Abb. 3.4: Schienenerschließung Laatzen[2]

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.

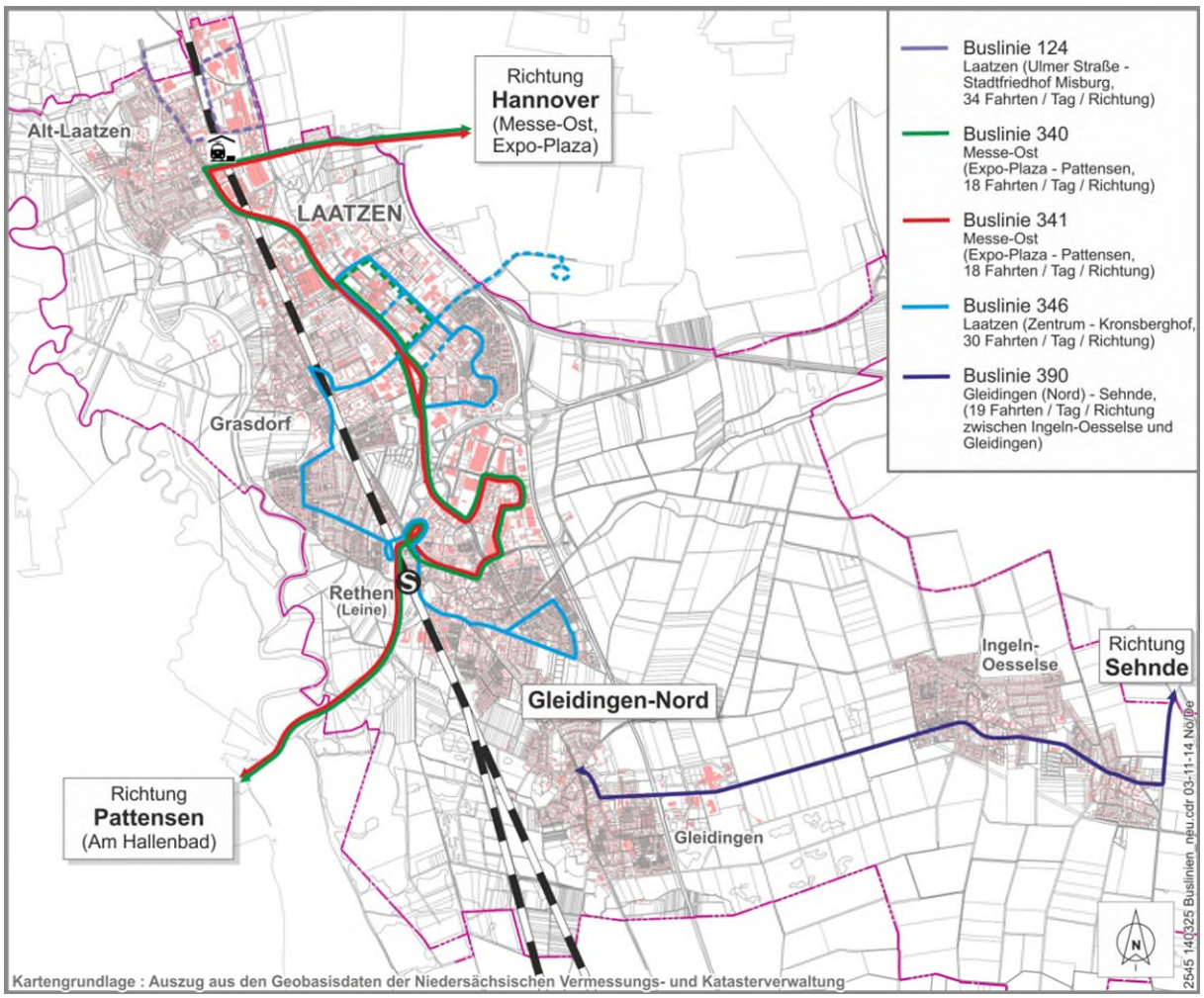


Abb. 3.5: Busliniennetz



Abb. 3.6: Erschließung / Mindestbedienung durch den ÖPNV[3]

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 Straße[4] 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 Stadteilen 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).

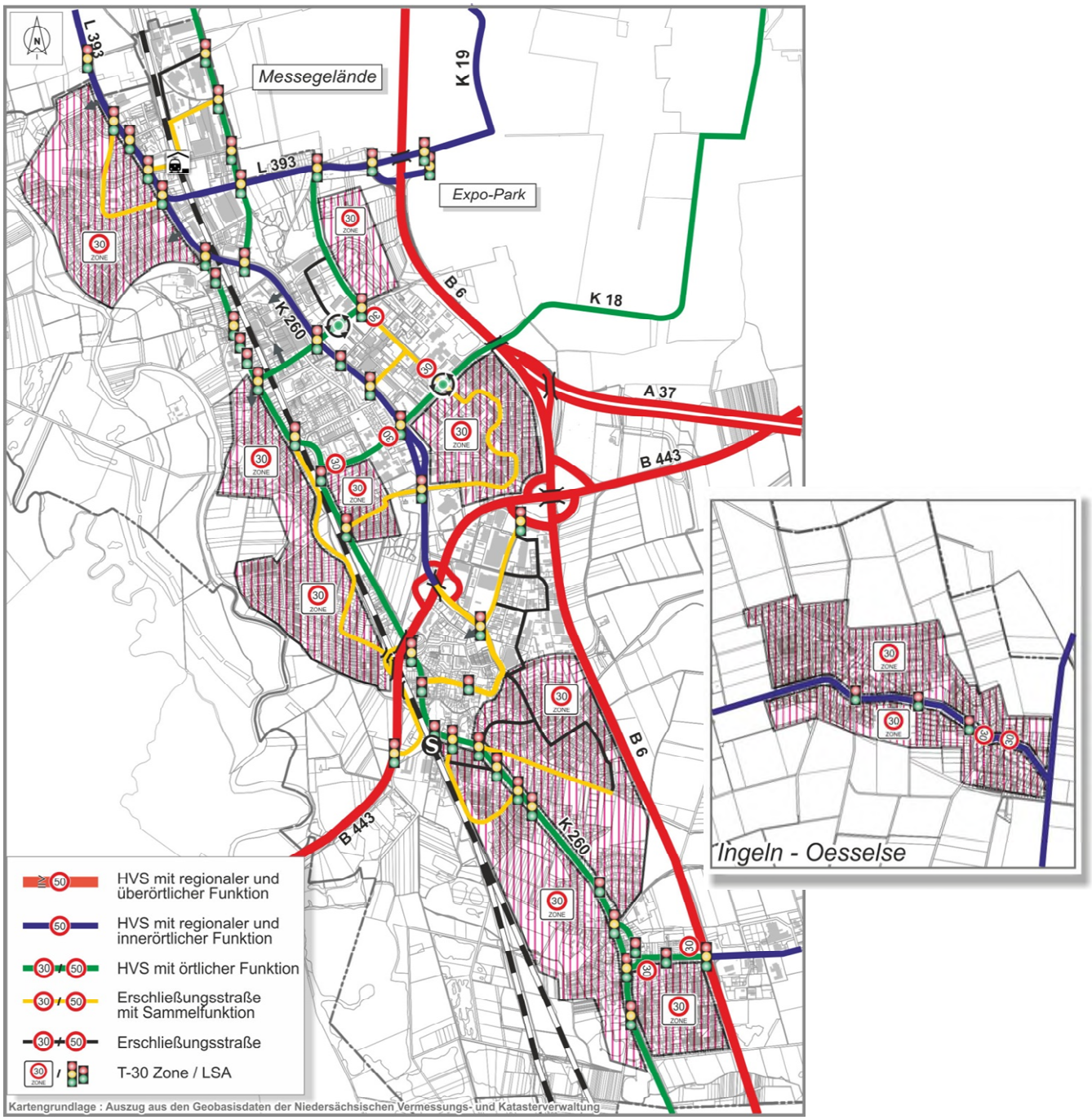


Abb. 3.7: Straßennetzhierarchie und zulässige Höchstgeschwindigkeiten

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	Lkw/24 h	%	Kfz/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“

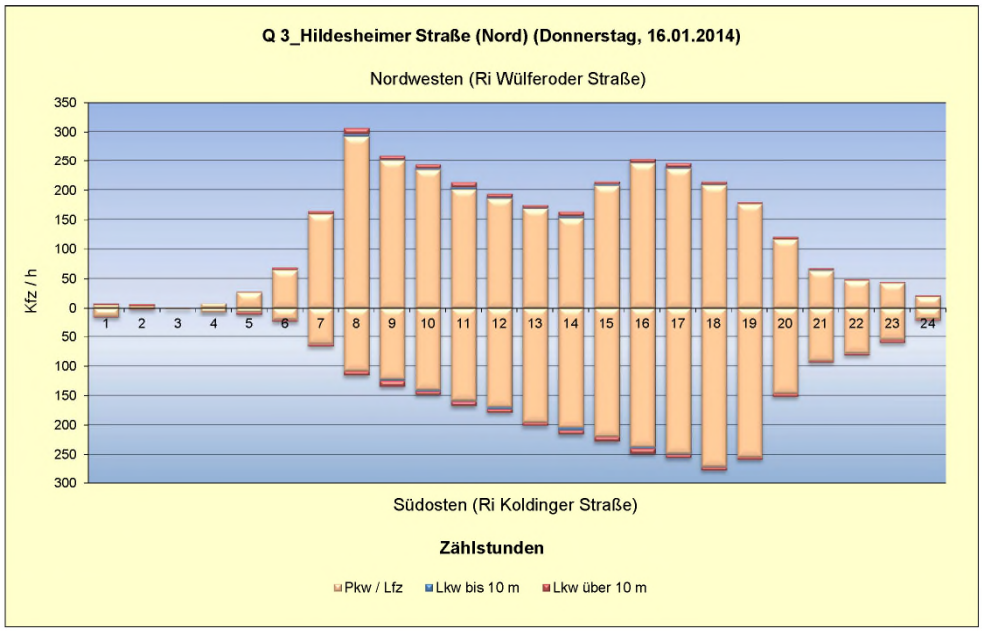


Abb. 3.8: Bsp. Tagesganglinie in der Hildesheimer Straße zwischen Wülferoder und Koldinger Straße

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.

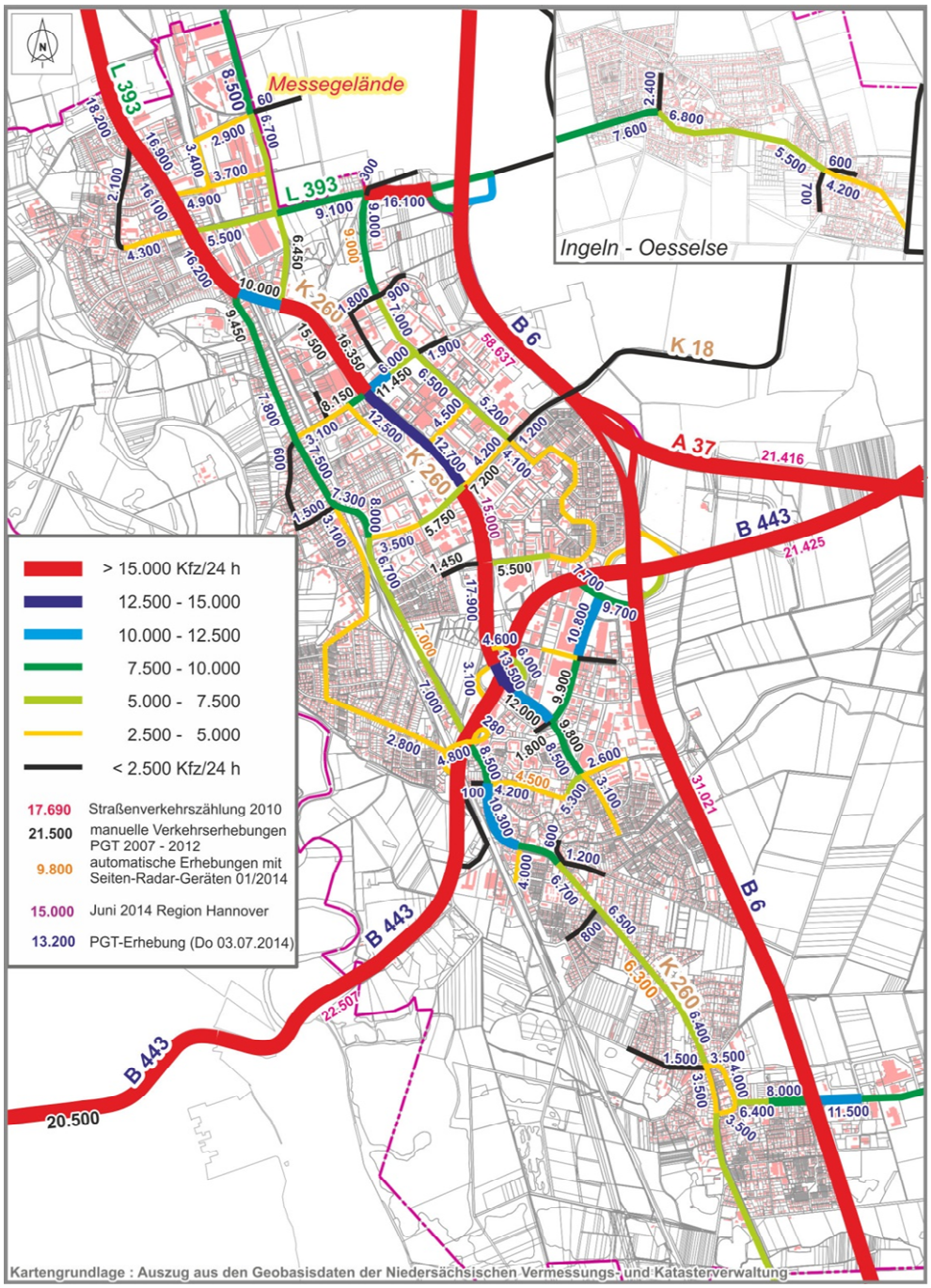


Abb. 3.9: Kfz-Verkehrsmengen [Kfz/24 h]

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.

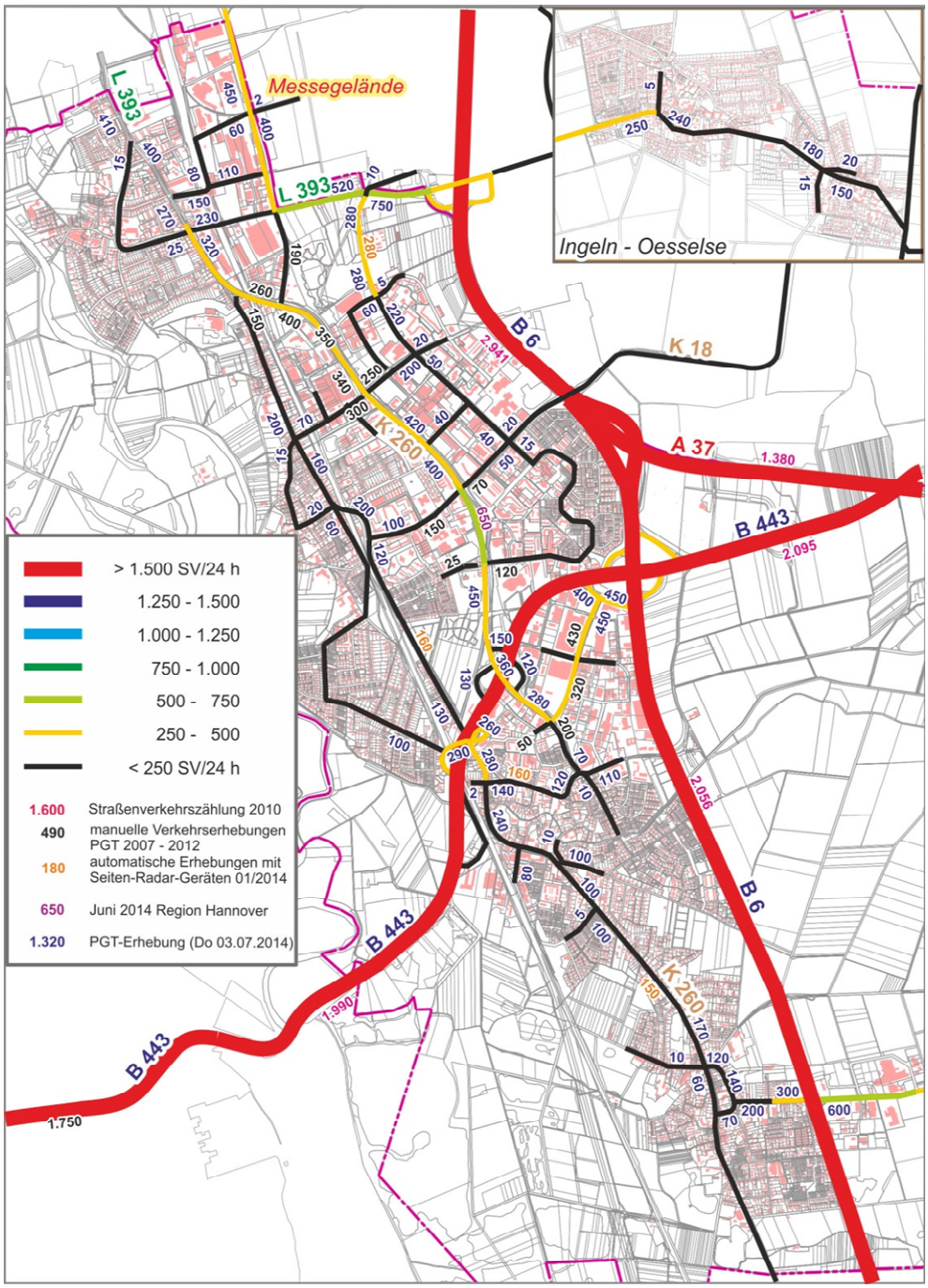


Abb. 3.10: Schwerverkehrsmengen [SV/24 h]

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 Leineaue 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-Laatzen 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

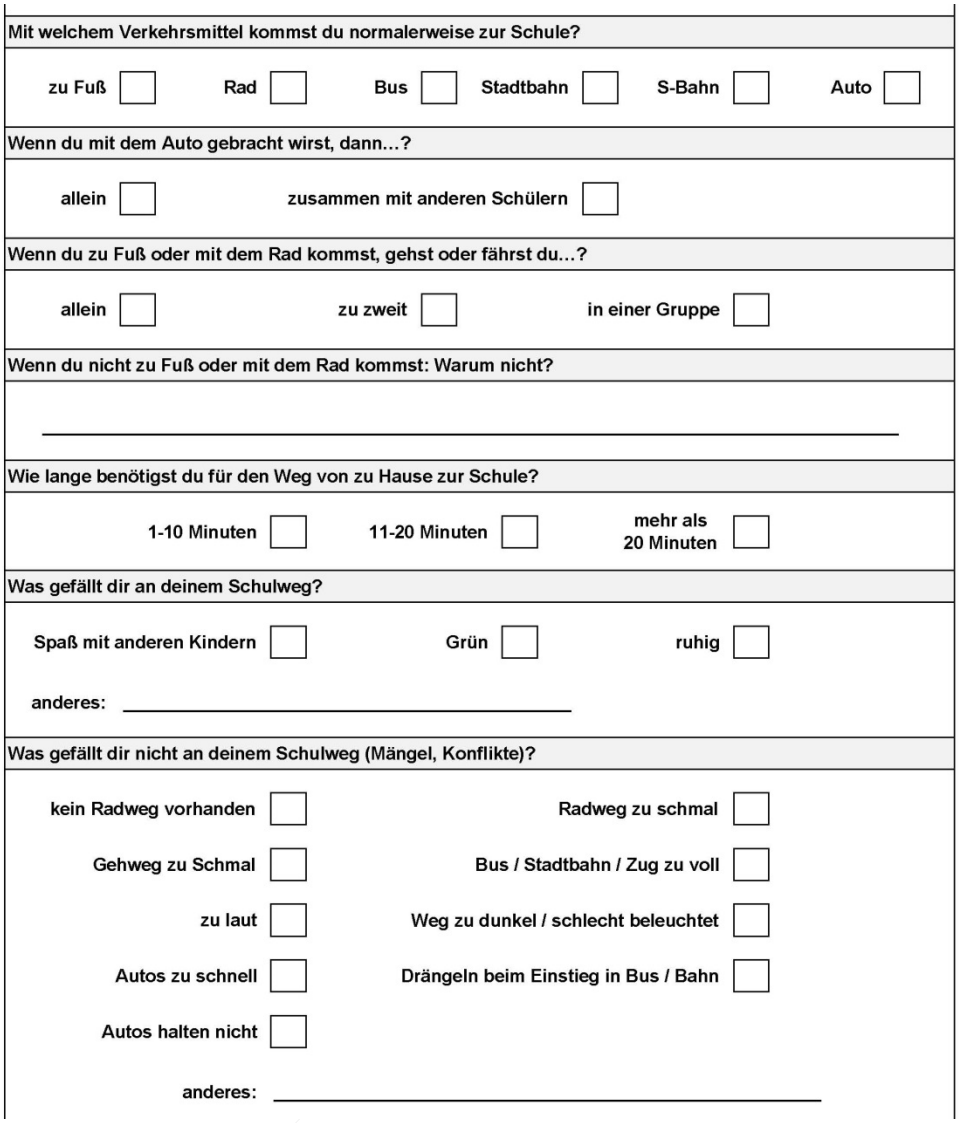
„Wünsche“ auf Karteikarten zusammengetragen und dokumentiert. Auffällig war die rege Beteiligung nahezu aller Schüler/innen. Die Ergebnisse der Befragung und der Unterrichtseinheit sind der nachfolgenden Darstellung zu entnehmen.



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 ☐ Rad ☐ Bus ☐ Stadtbahn ☐ S-Bahn ☐ Auto ☐

Wenn du mit dem Auto gebracht wirst, dann...?

allein ☐ zusammen mit anderen Schülern ☐

Wenn du zu Fuß oder mit dem Rad kommst, gehst oder fährst du...?

allein ☐ zu zweit ☐ in einer Gruppe ☐

Wenn du nicht zu Fuß oder mit dem Rad kommst: Warum nicht?

_____

Wie lange benötigst du für den Weg von zu Hause zur Schule?

1-10 Minuten ☐ 11-20 Minuten ☐ mehr als 20 Minuten ☐

Was gefällt dir an deinem Schulweg?

Spaß mit anderen Kindern ☐ Grün ☐ ruhig ☐

anderes: _____

Was gefällt dir nicht an deinem Schulweg (Mängel, Konflikte)?

kein Radweg vorhanden ☐ Radweg zu schmal ☐

Gehweg zu Schmal ☐ Bus / Stadtbahn / Zug zu voll ☐

zu laut ☐ Weg zu dunkel / schlecht beleuchtet ☐

Autos zu schnell ☐ Drängeln beim Einstieg in Bus / Bahn ☐

Autos halten nicht ☐

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/Stadtbahn
– 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
– Grundschulampel:
  - 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

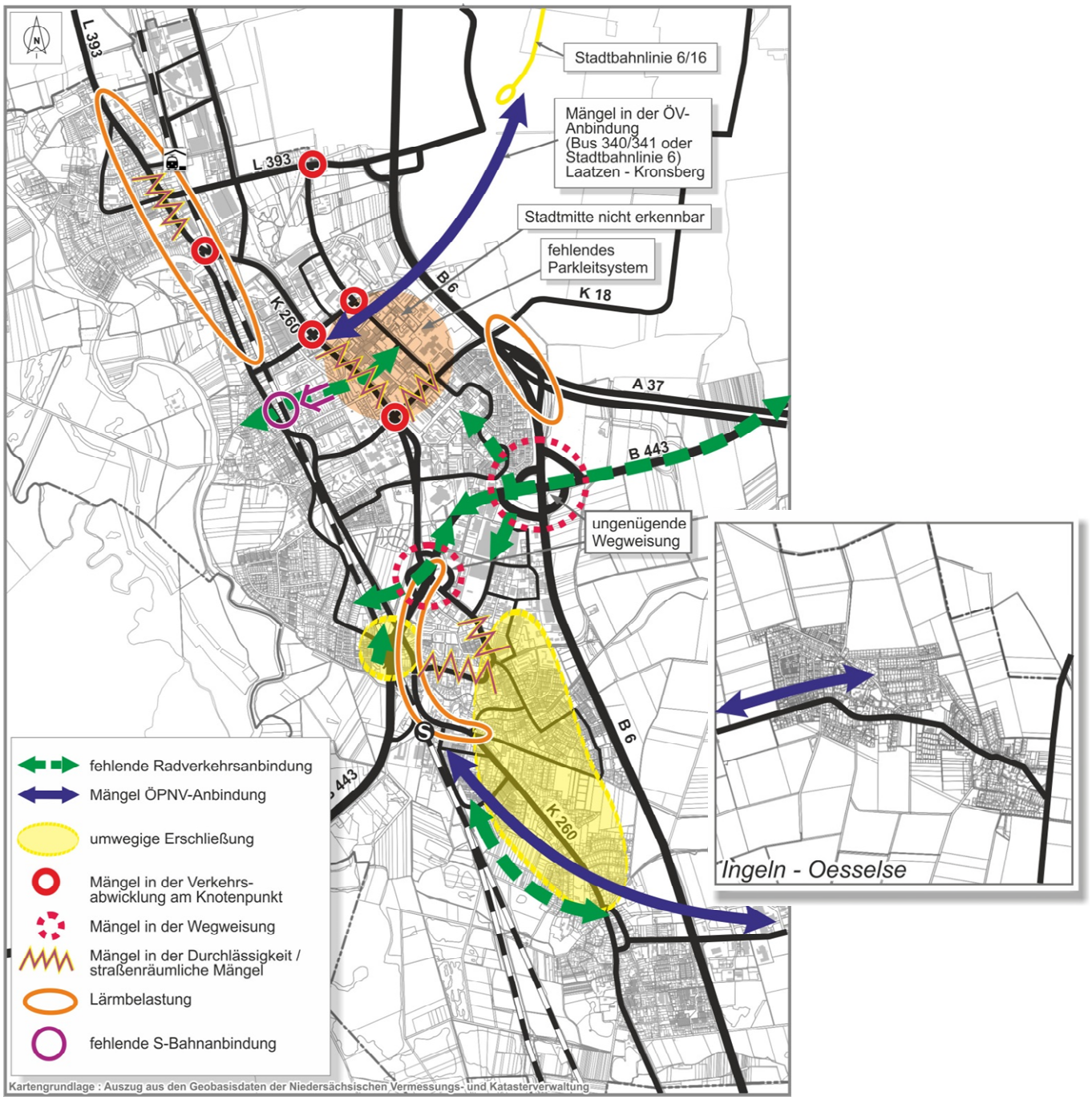


Abb. 3.12: Mängel und Konflikte

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 vorgesehen 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.

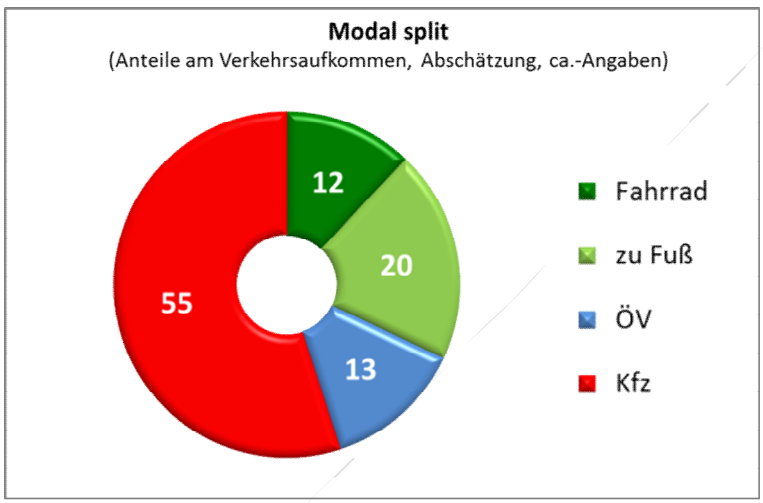


Abb. 3.13: Derzeitiger Modal split (Abschätzung)

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.

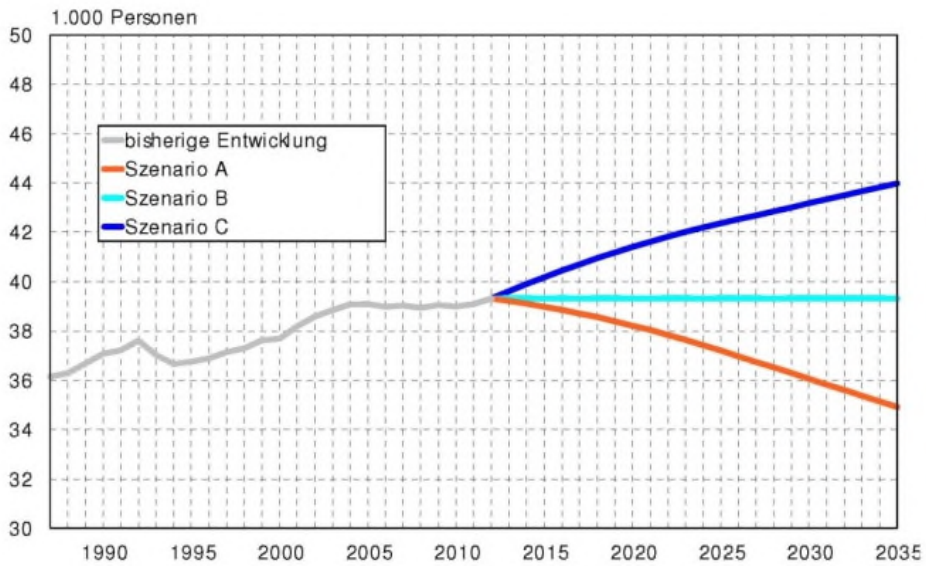


Abb. 4.1: Szenarien zur Entwicklung der Einwohnerzahl in der Stadt Laatzen – eine Stagnation bzw. leichte Zunahme (Szenario B) ist wahrscheinlich[5]

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

Die allgemeine Verkehrsentwicklung[6], die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplanes und die ergänzenden Rahmenbedingungen, die durch den Verkehrsentwicklungsplan „Pro Klima“ der Region Hannover[7] sowie den „Masterplan Mobilität“ der Landeshauptstadt Hannover[8] 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 bürgernah!
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.

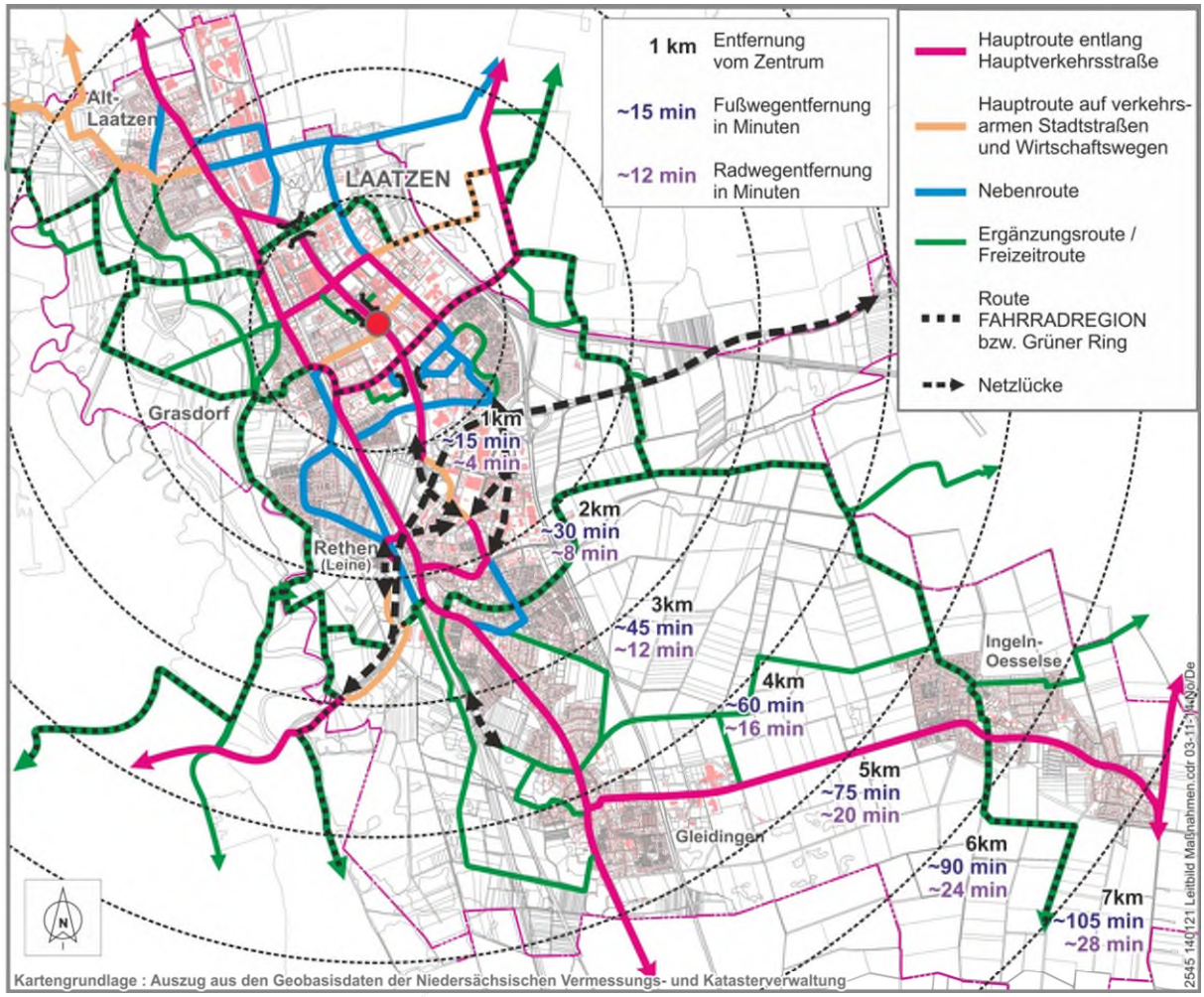


Abb. 5.1: Die topografische Lage der Stadt Laatzen lädt zum Radfahren ein

5. Busse und Bahnen bürgernah!

⇒ 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 multimodule 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 Bahn[9].

➢ Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover

Der Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover ist ein Konzept zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO_2-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

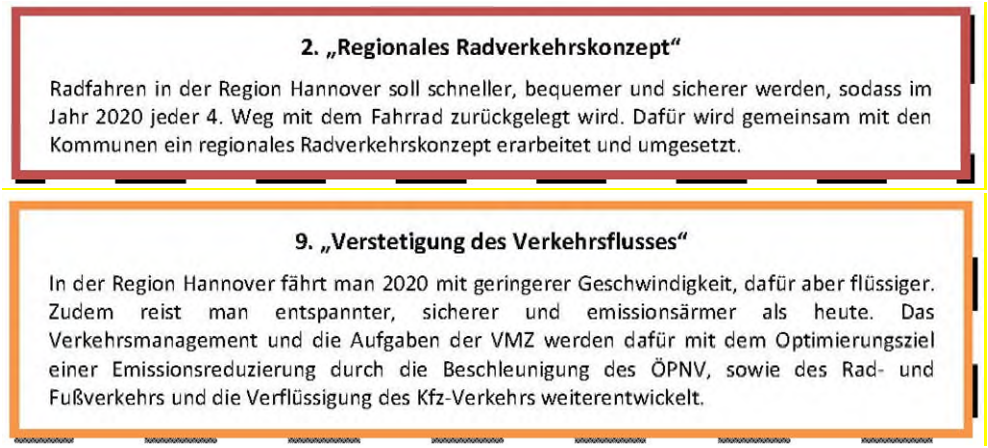


Abb. 5.2: Auszüge aus „Handlungsfelder und Maßnahmenbündel VEP „pro Klima“ Region Hannover[10]

- 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

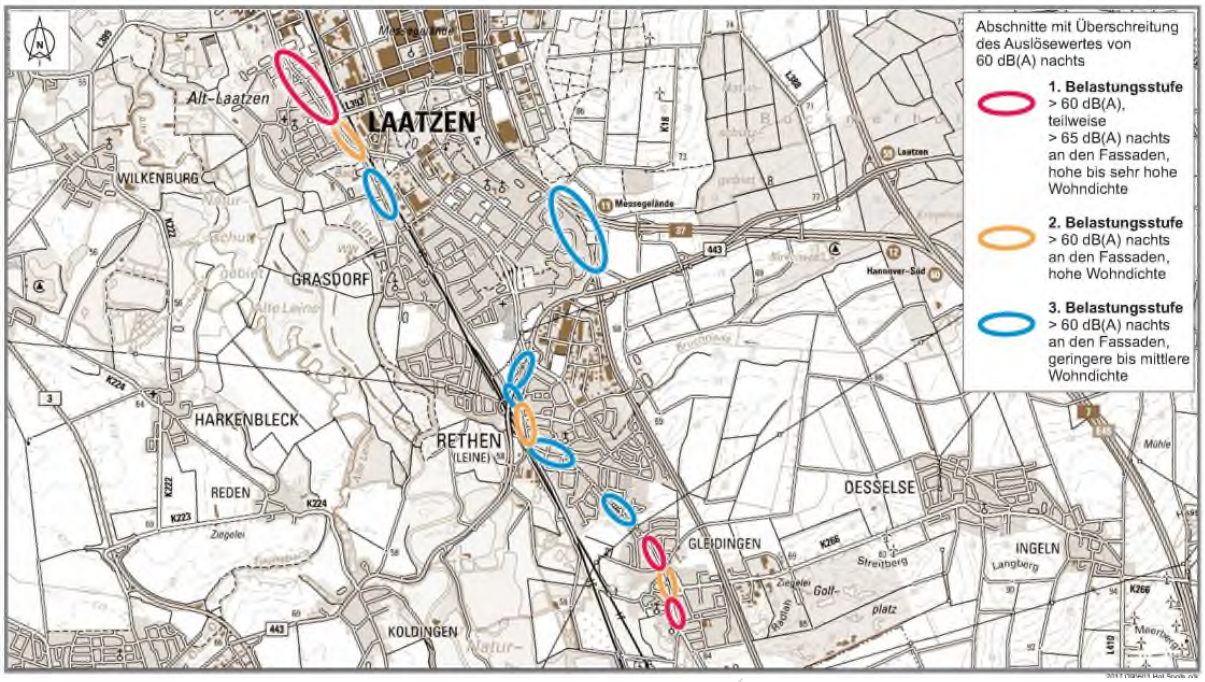


Abb. 5.3: Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Belastungsschwerpunkte durch Straßenverkehrslärm[11]

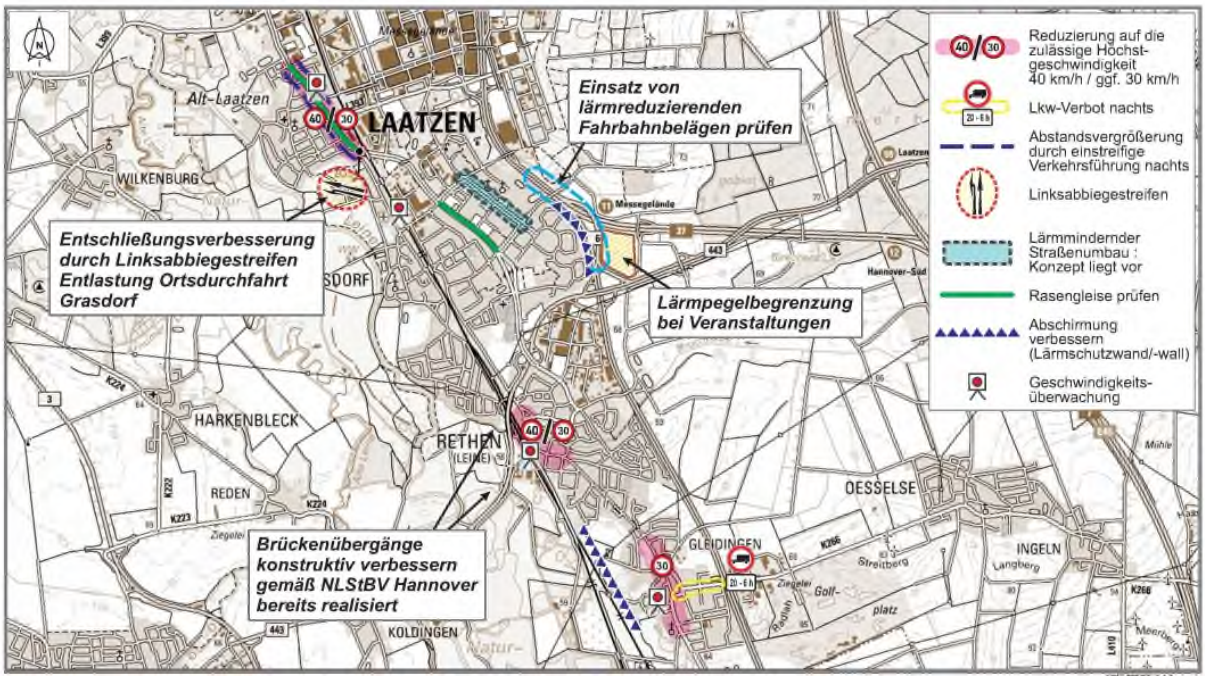


Abb. 5.4: Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Maßnahmengrobkonzept[12]

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



Abb. 6.1: Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle[15]

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.

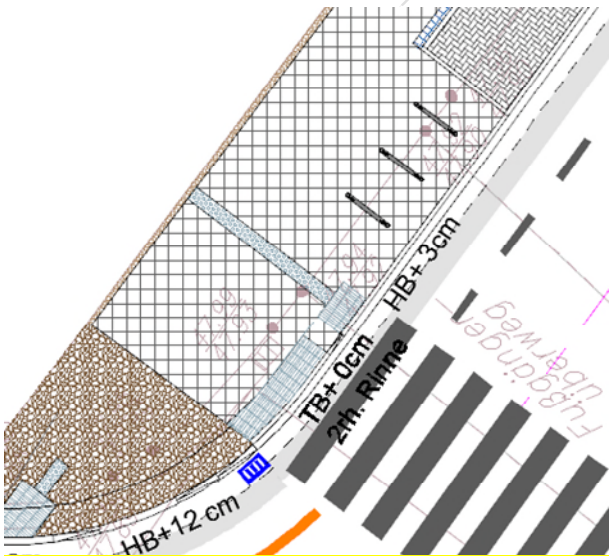


Abb. 6.2: Beispiel Querungsstelle mit Ausstattung für Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte

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 umliegend) 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 Fußgängerverkehr zu vermeiden, ist ein häufiger Streitpunkt, der zu einer einvernehmlichen „Laatzener 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.

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.

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,

– 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.

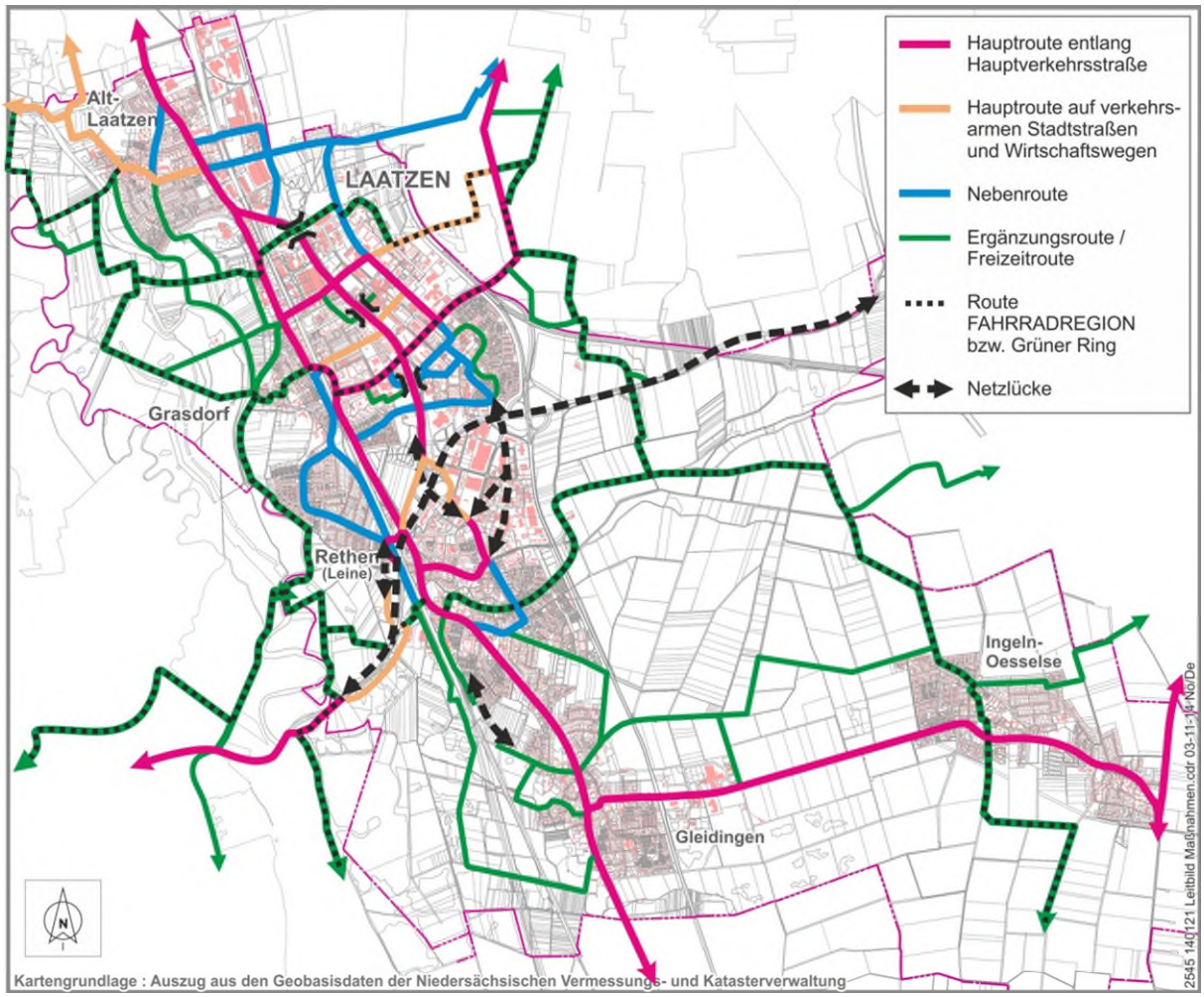


Abb. 6.3: Radverkehrsnetz - Entwurf
„Task-Force-Rad“!

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.



Abb. 6.4: Maßnahmenbeispiele Radverkehr

6.5 Busse und Bahnen bürgernah!

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 Wülferoder 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 „Laatzen-Stadtmitte“ ist zu prüfen. Alternativ ist ein Einschleifen auf die Strecke der Stadtbahnlinie 1 denkbar.

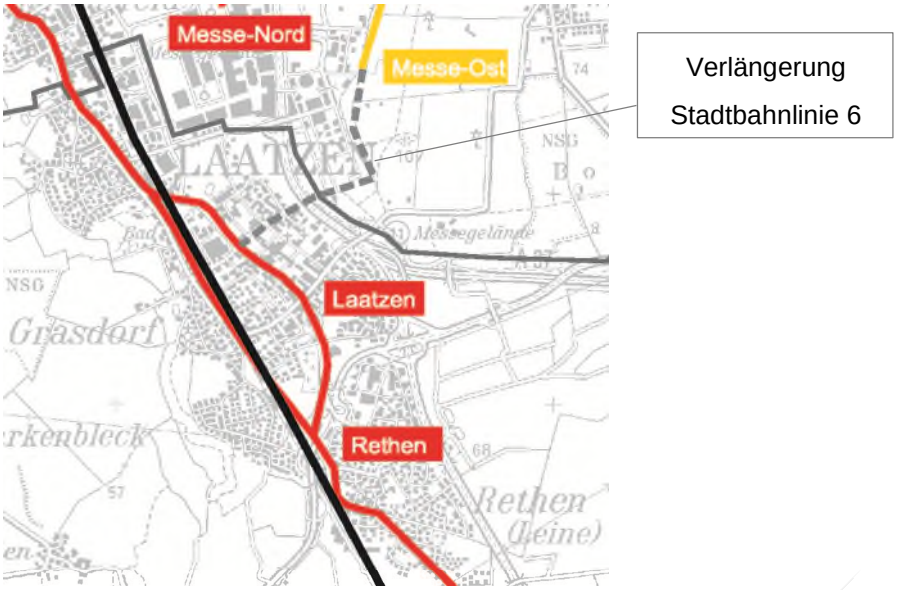


Abb. 6.5: Mögliche Stadtbahnverlängerung nach Laatzen (Auszug aus RROP 2005)[16]

Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnhaltestellen ist voranzutreiben, vgl. hierzu den Entwurf der Haltestelle Rethen-Pattenser Straße[17] im Zuge der geplanten Streckenverlängerung.



Abb. 6.6: Planung barrierefreier Ausbau Stadtbahnhaltestelle Rethen-Nord[18]

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 Umsteigebeziehungen zu den S-Bahn-Strekken 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.

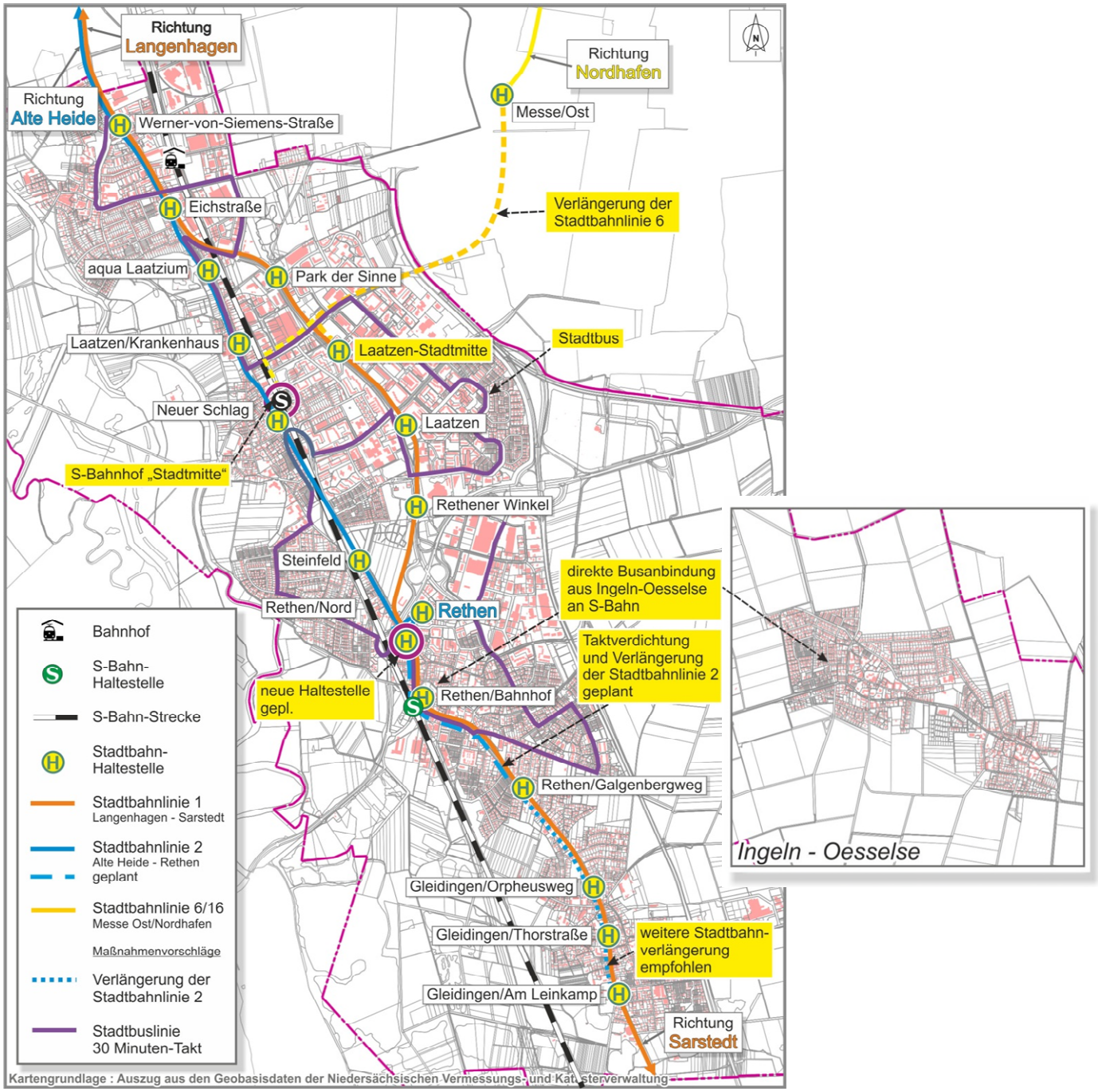


Abb. 6.7: Programmbausteine des Leitbild Busse und Bahnen (ÖPNV)

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 Mittelinseln 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 Querspange 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:

- Wülferoder Straße:
  Die Wülferoder Straße als Teil eines zusammenhängenden Wohngebietes ist eine Hauptverkehrsstraße mit Sammelfunktion (Kategorie HS IV gem. RASt 06). Sie sollte bedarfsgerecht auf Zweistreifigkeit 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.

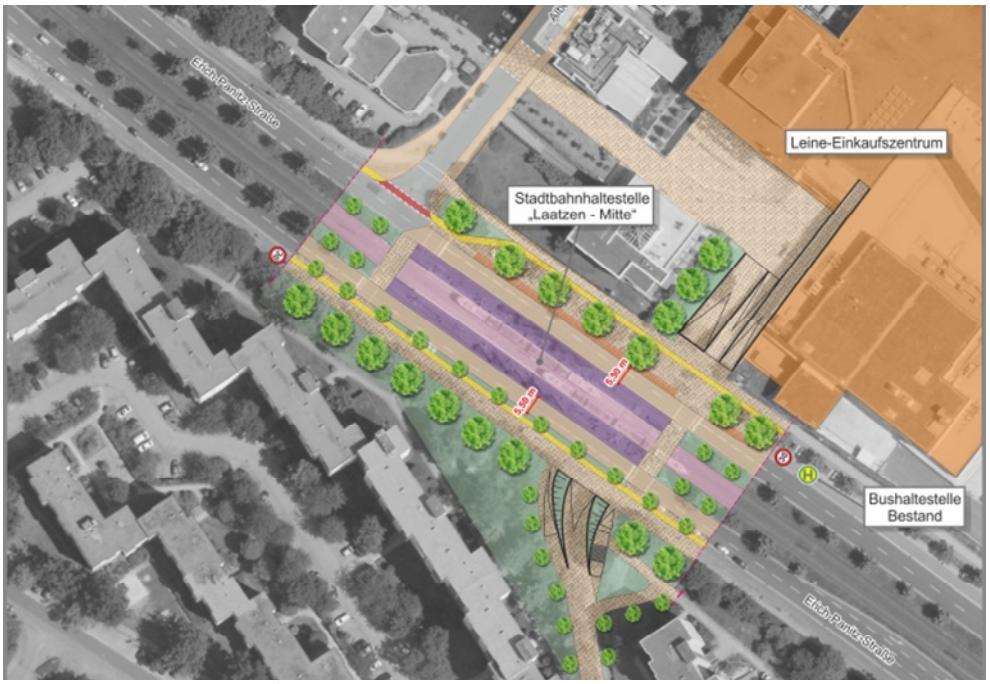


Abb. 6.9: Beispiel für eine mögliche Umgestaltung der Erich-Panitz-Straße im wichtigen Bereich des „Gelenks“

– Peiner Straße:

  Für die Peiner Straße sollte ein integrativer Umbau erfolgen, der die Belange 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 gezielt 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 Gewerbepark 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 Radverkehrsnutzung 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, lärmminderndes 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.

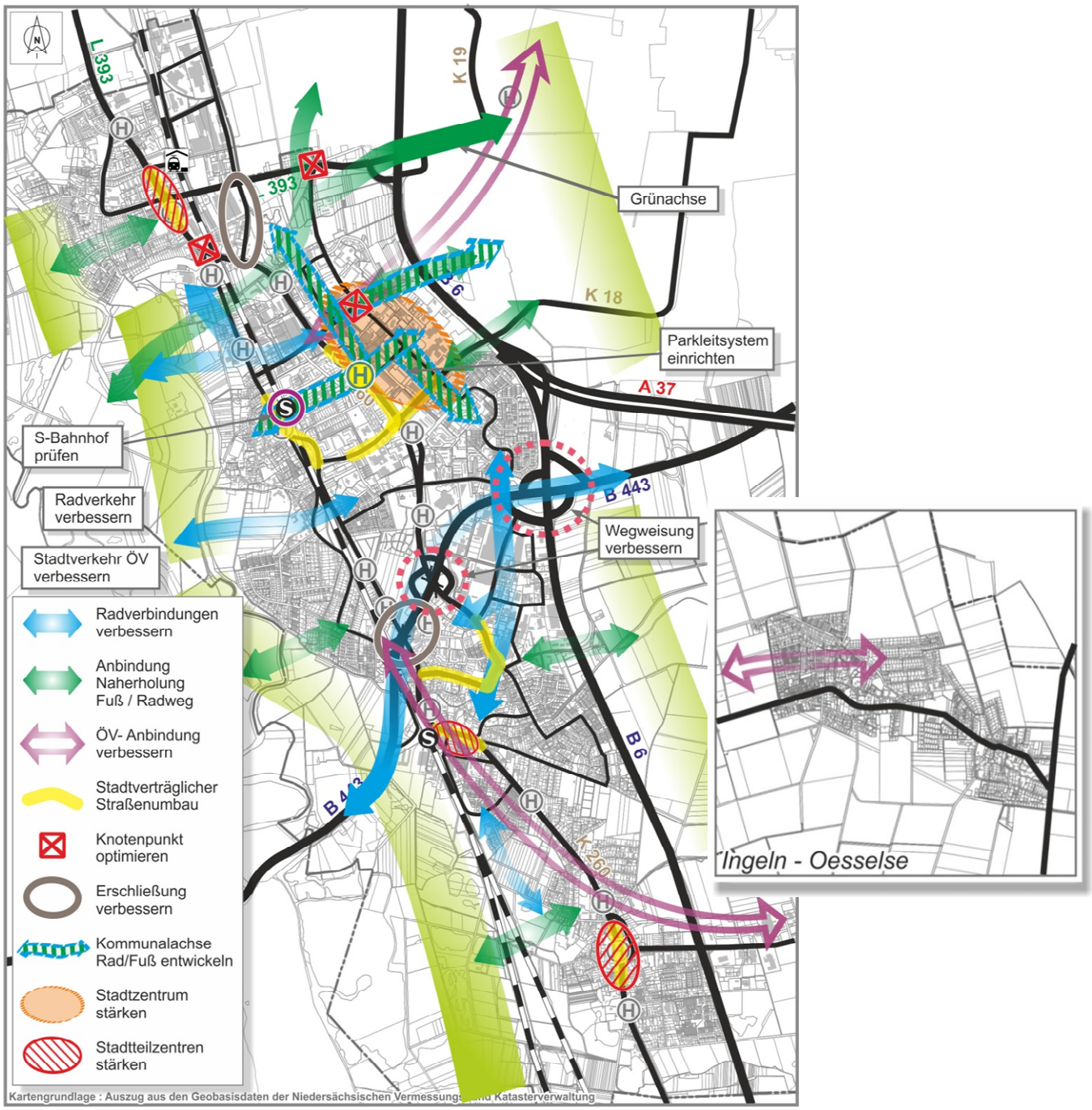


Abb. 6.10: Leitbild Verkehr für die Stadt Laatzen

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-Laat-zen	Laat-zen - Mitte	Gras-dorf	Rethen	Glei-dingen	Ingeln-Oes-selse
Stadt der kurzen Wege fördern!	+	+	+	+	+	+
Fußverkehr fördern!	0	+	0	0	+	0
Barrierefreiheit ver-bessern und Gen-der-Aspekte umset-zen!	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 innovati-ver 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 Programmbausteine dienen. Mit den bislang erarbeiteten 11 Handlungsfeldern und ersten Maßnahmenansätzen können erste Schritte in die Richtung einer „zukunftsfähigen 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