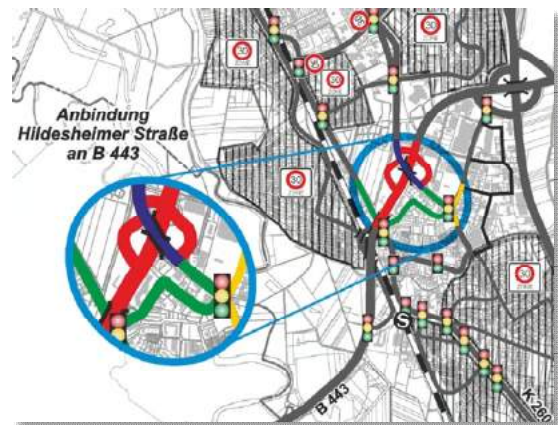




Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen

Teil 4: Handlungsprogramm Kfz-Verkehr



**Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Laatzen
Teil 4: Handlungsprogramm
Kfz-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.-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 rechtsab- weisenden 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 Ortsteilen 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.

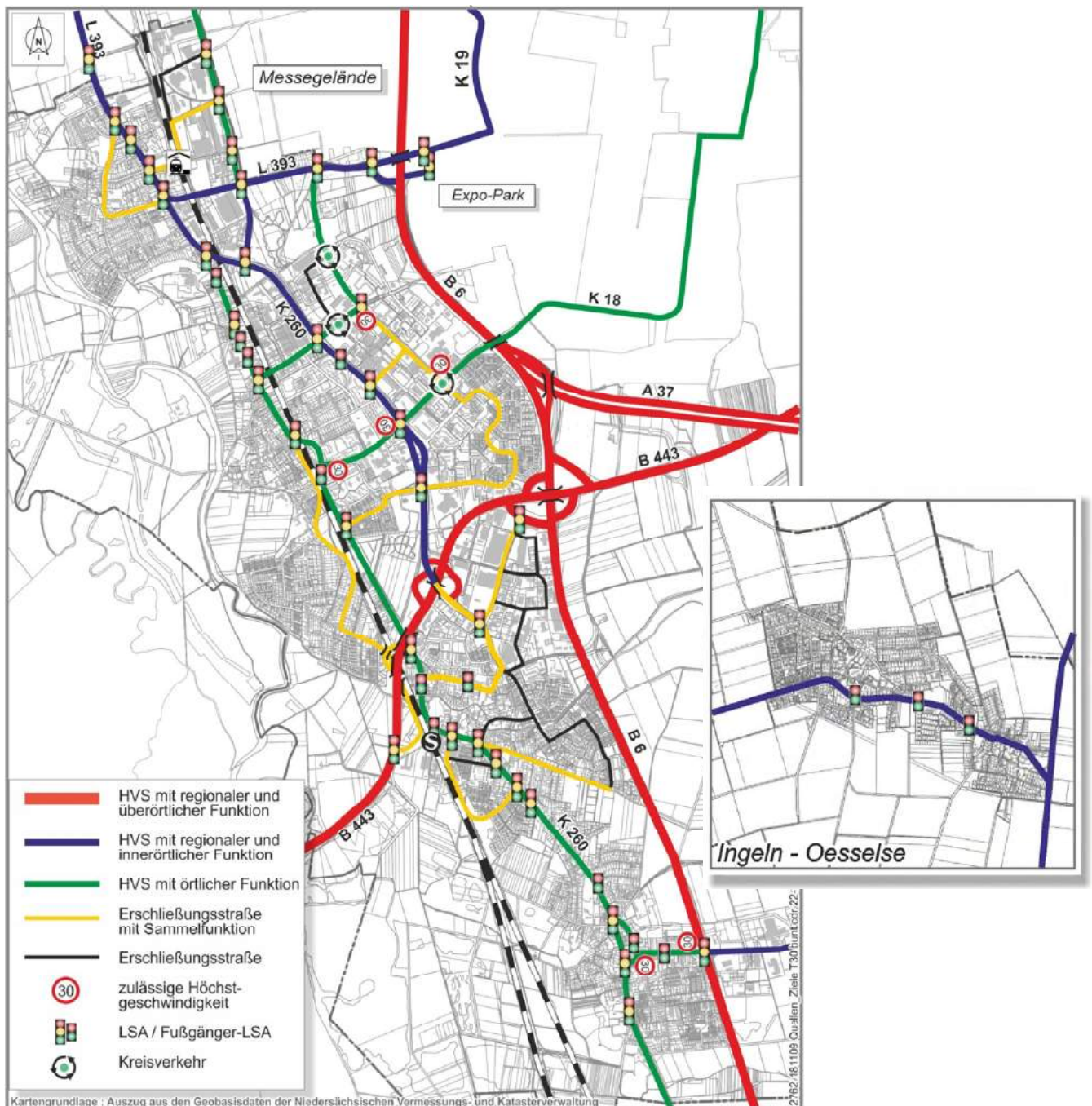


Abb. 2.1: Straßenverkehrsnetz

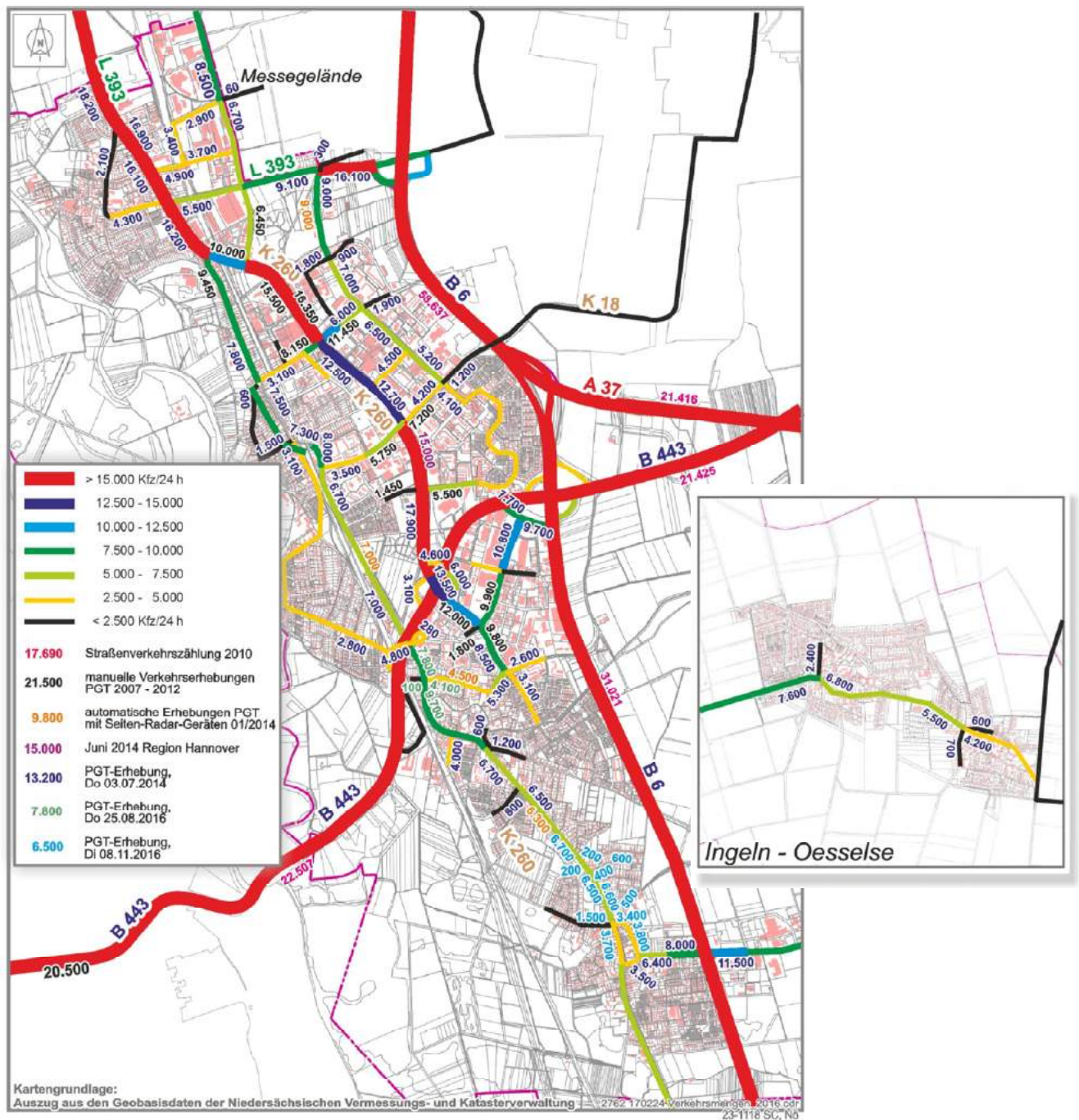


Abb. 2.2: Verkehrsmengen (Kfz/24 h)

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.

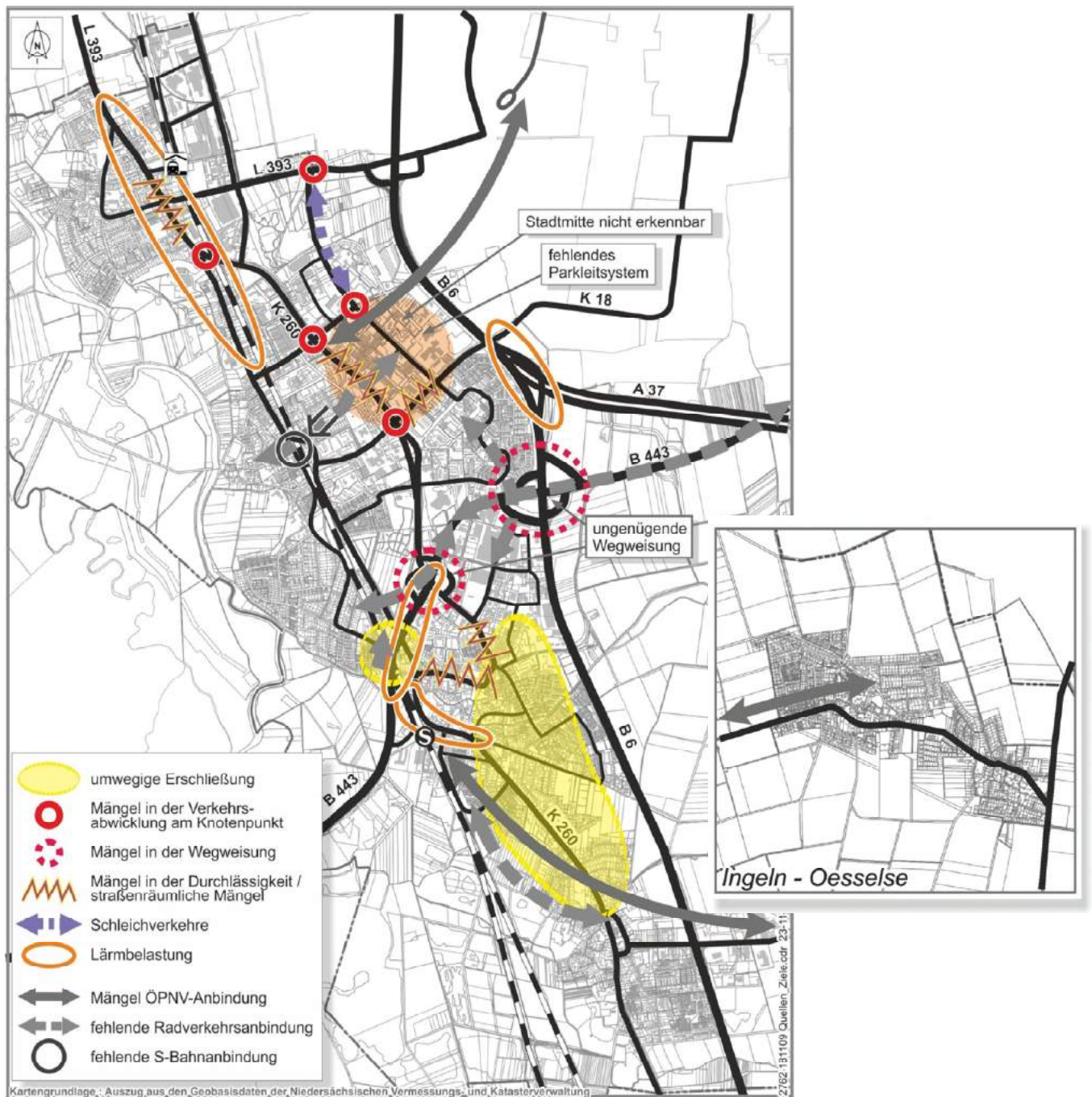


Abb. 2.3: Mängel und Konflikte im Straßennetz ²

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 Fußverkehr 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 % Neuverkehre 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:

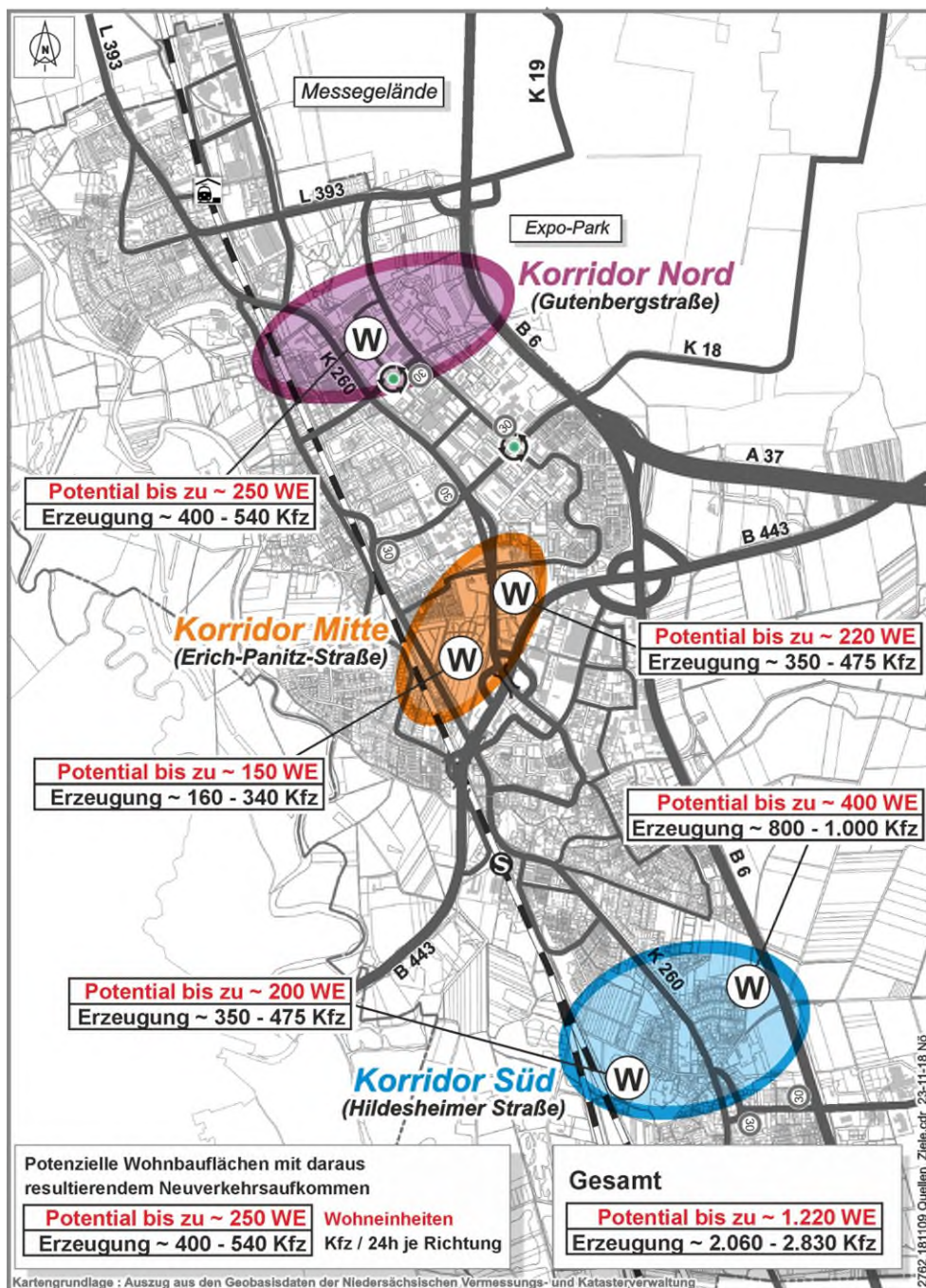


Abb. 3.1: Entwicklungskorridore für Siedlungsentwicklung

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, Fahrstreifenzahl 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 anzuordnen. 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

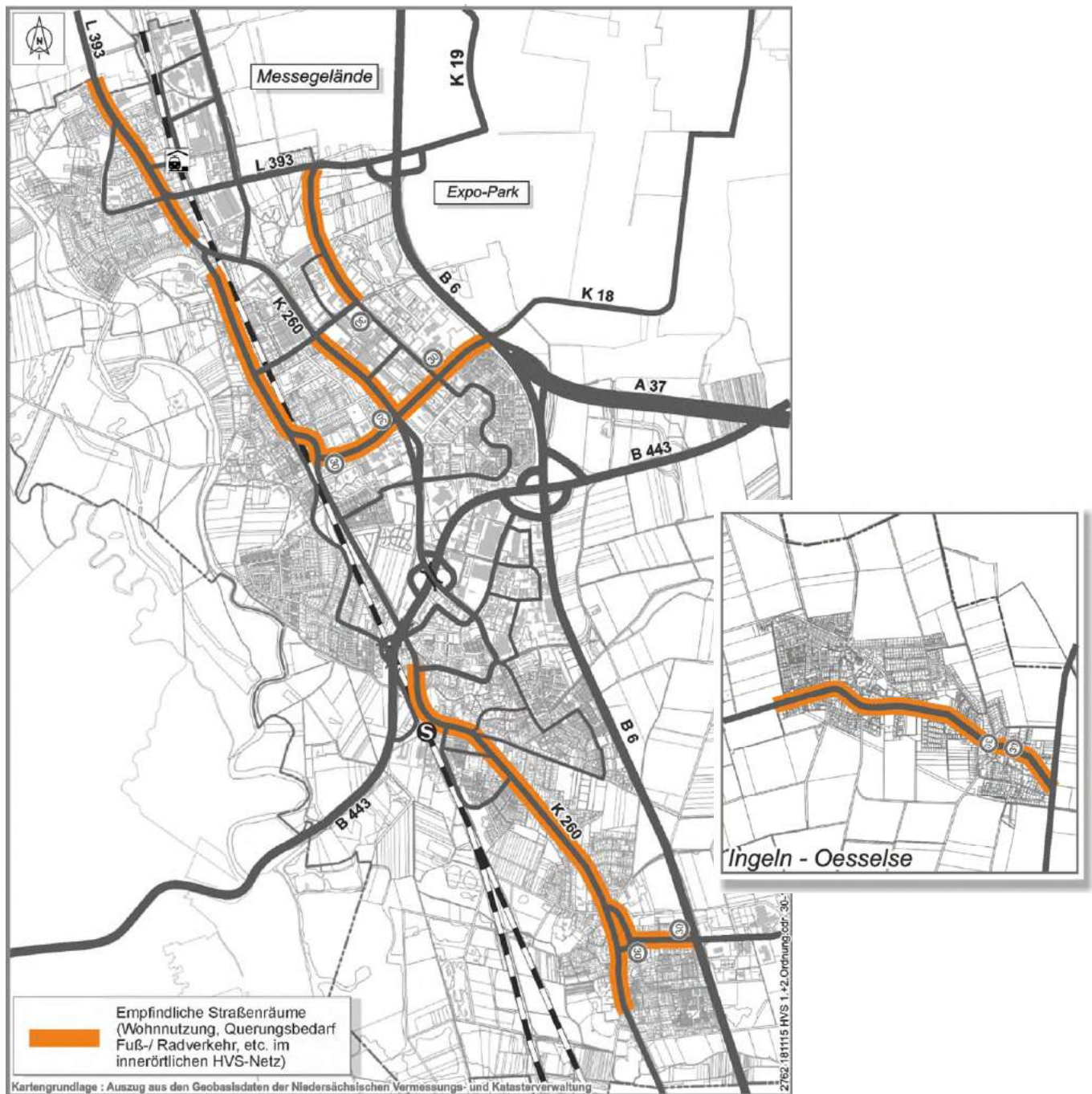


Abb. 5.1: Nutzungsempfindliche Abschnitte des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes

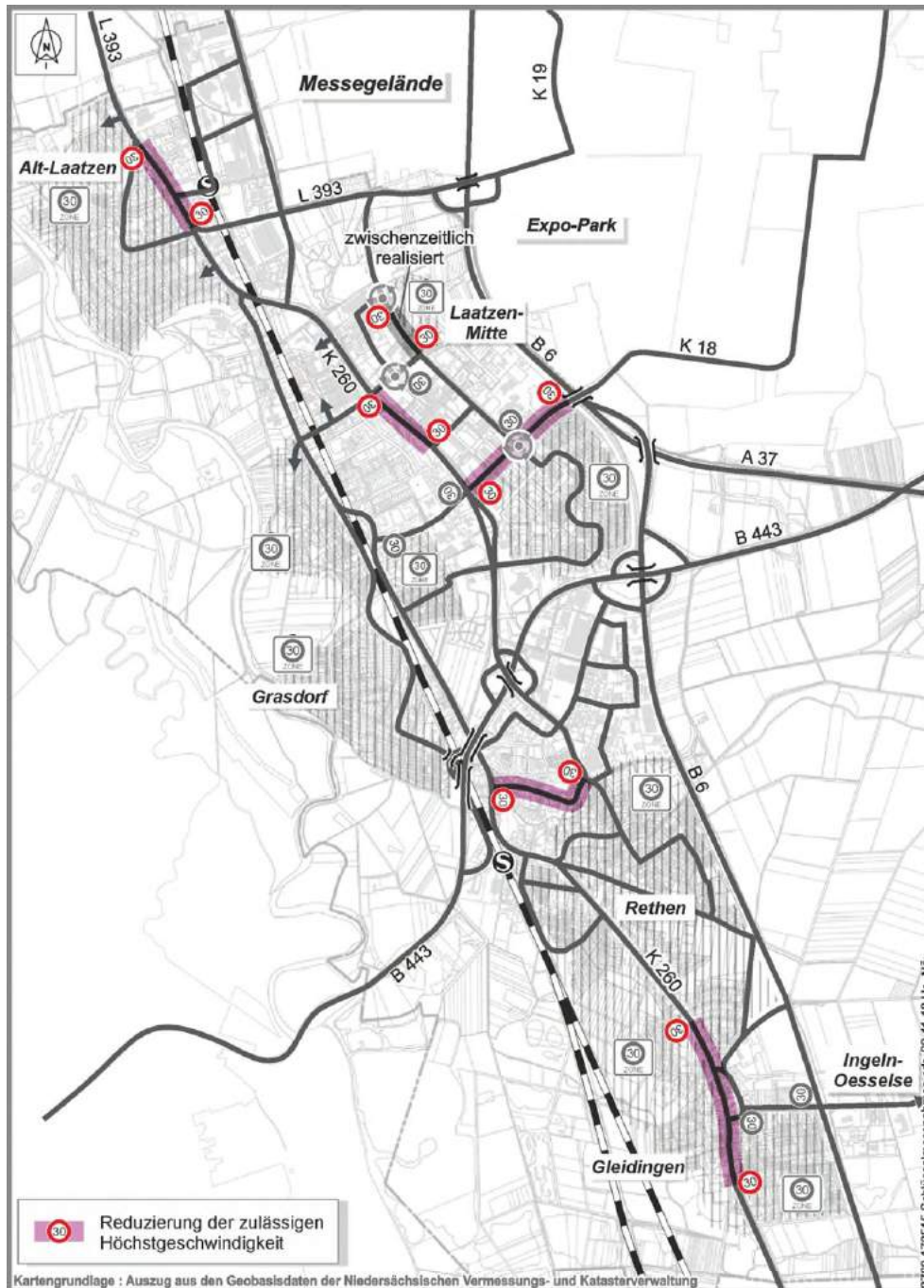


Abb. 5.2: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im HVS-Netz

5.2 Straßennetz im Norden und Anbindung Laatzten-Mitte

Ausgehend von der B 6, Messeschnellweg und über die L 393 / Gutenbergstraße und Karlsruher Straße wird die Anbindung Laatzten-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).

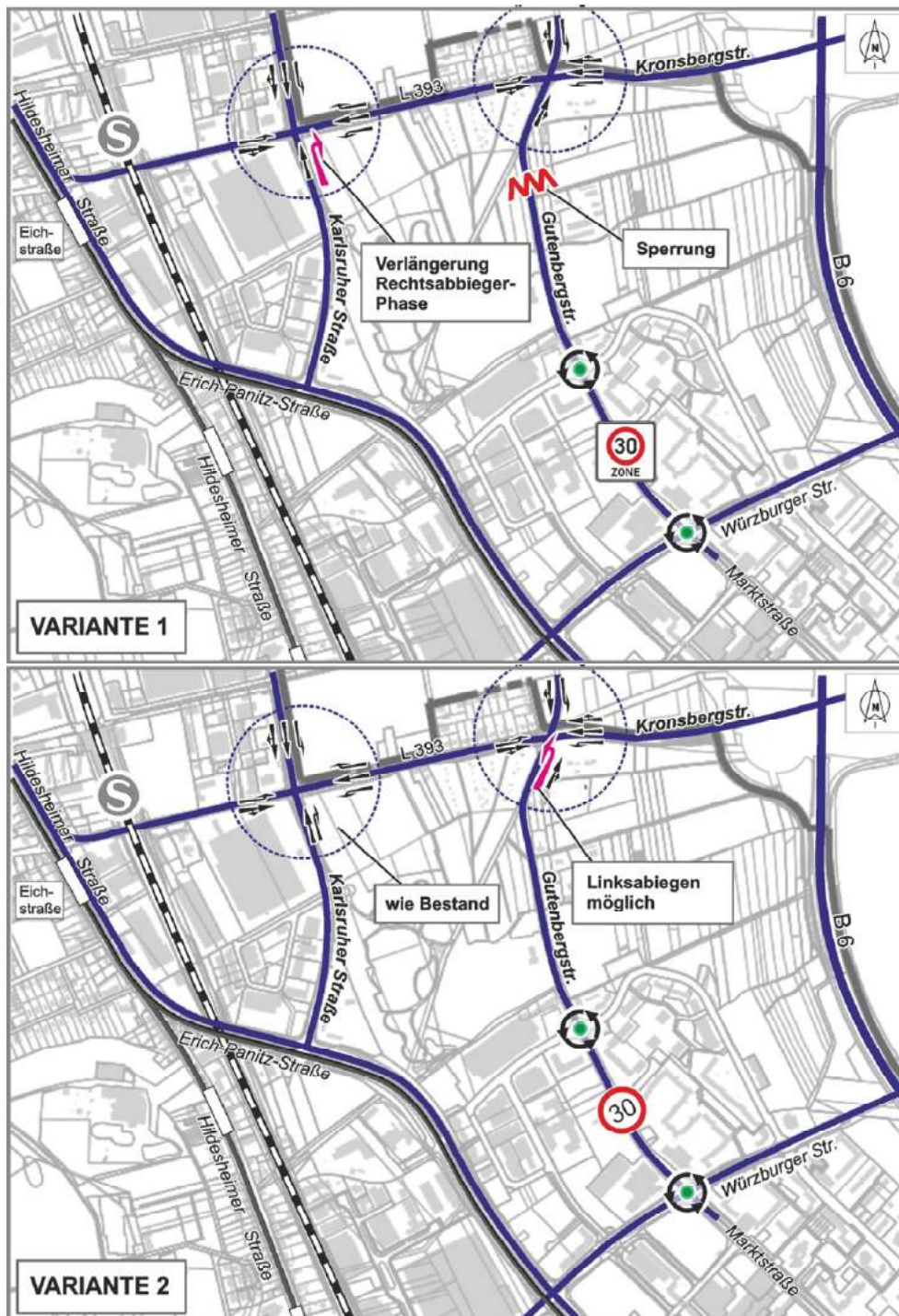


Abb. 5.3: Varianten Gutenbergstraße

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 **Verbindungsfunktion** 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 südlicheren Bereich wird eine schmalere Fahrbahn empfohlen.

Die Maßnahmen zur angemessenen Verkehrsabwicklung und Querungsstellsicherung sollten durch Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ergänzt werden. Ein zwischenzeitlich realisierter Minikreiselsichert 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.

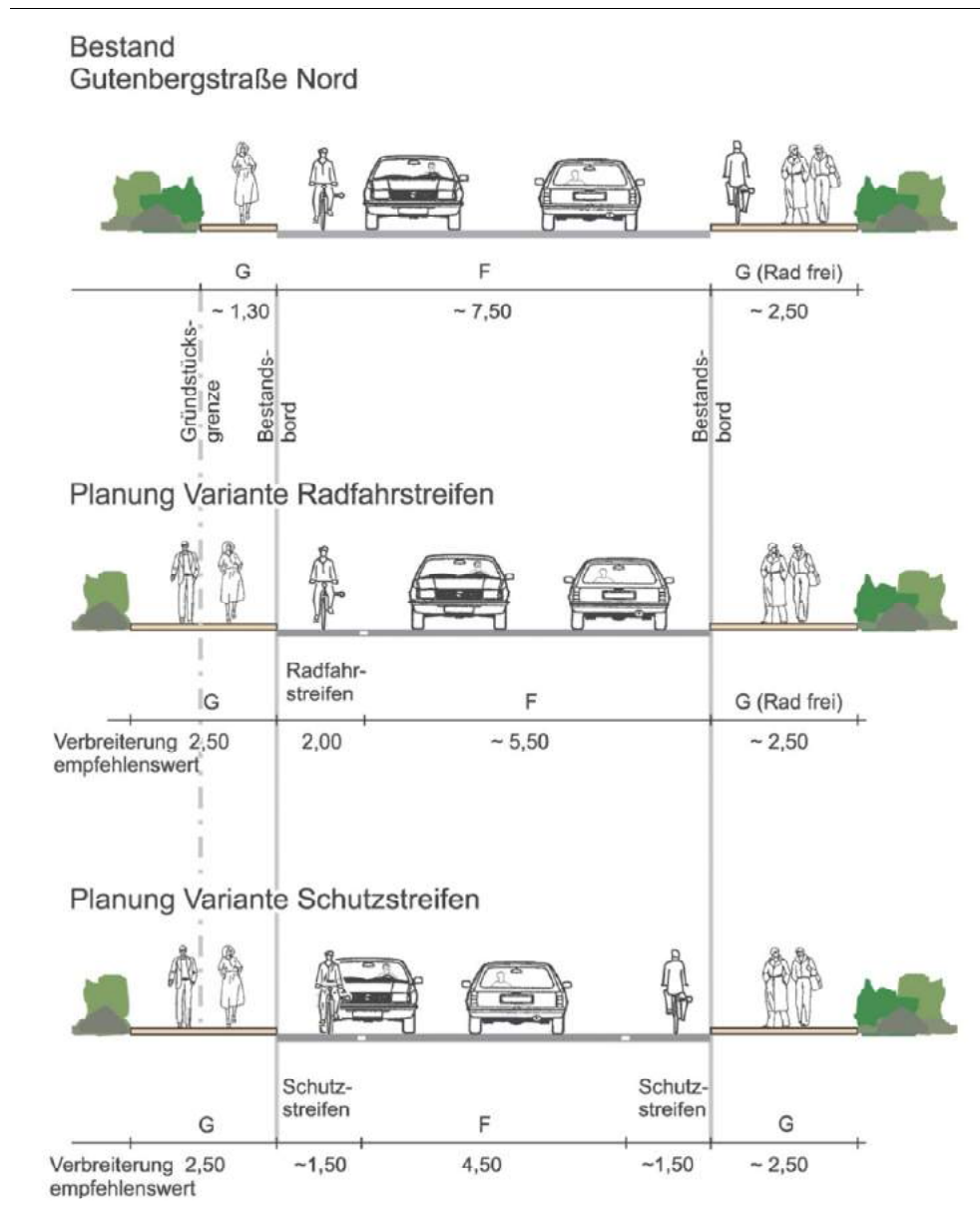


Abb. 5.4: Querschnitt Gutenbergstraße Nord

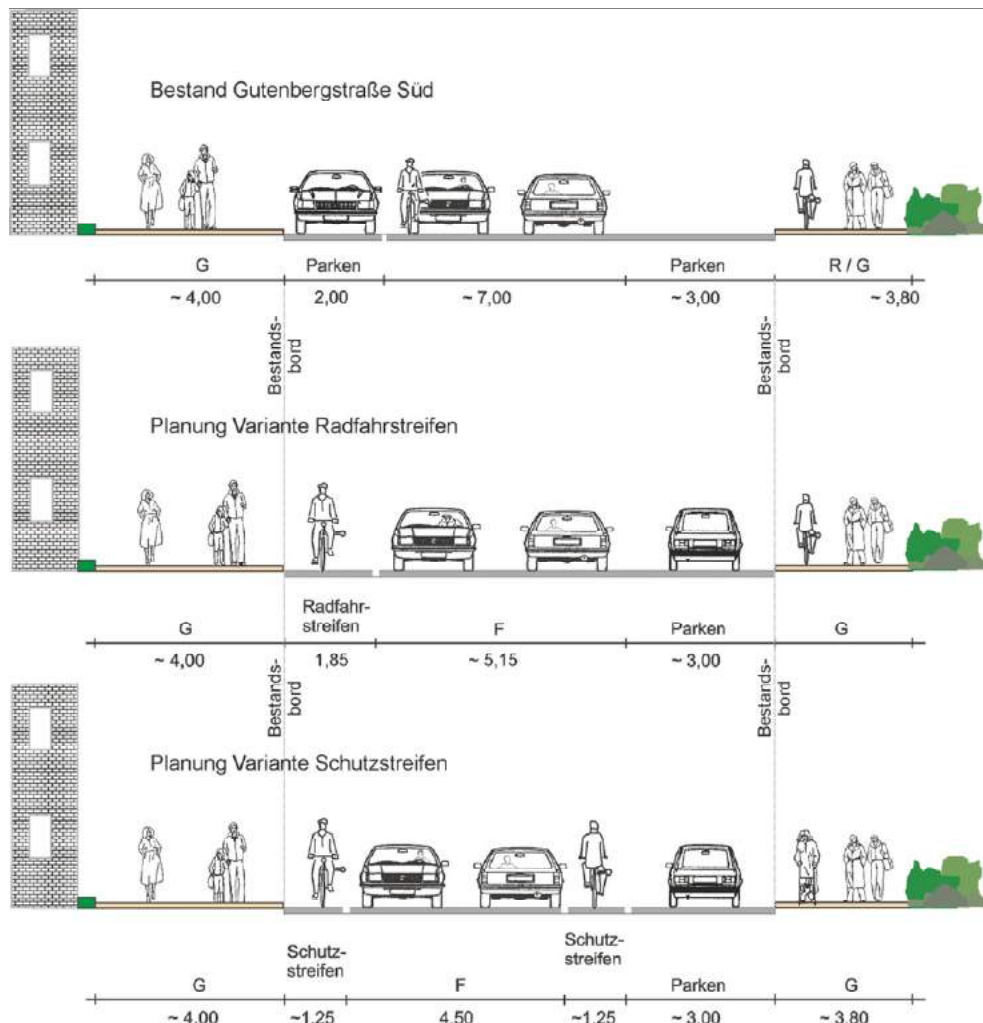


Abb. 5.5: Querschnitt Gutenbergstraße Süd –
Bestand und Planungsvarianten mit einseitigem Radfahr-
streifen (1,85 m) bzw. beidseitigen Schutzstreifen (je 1,25 m)

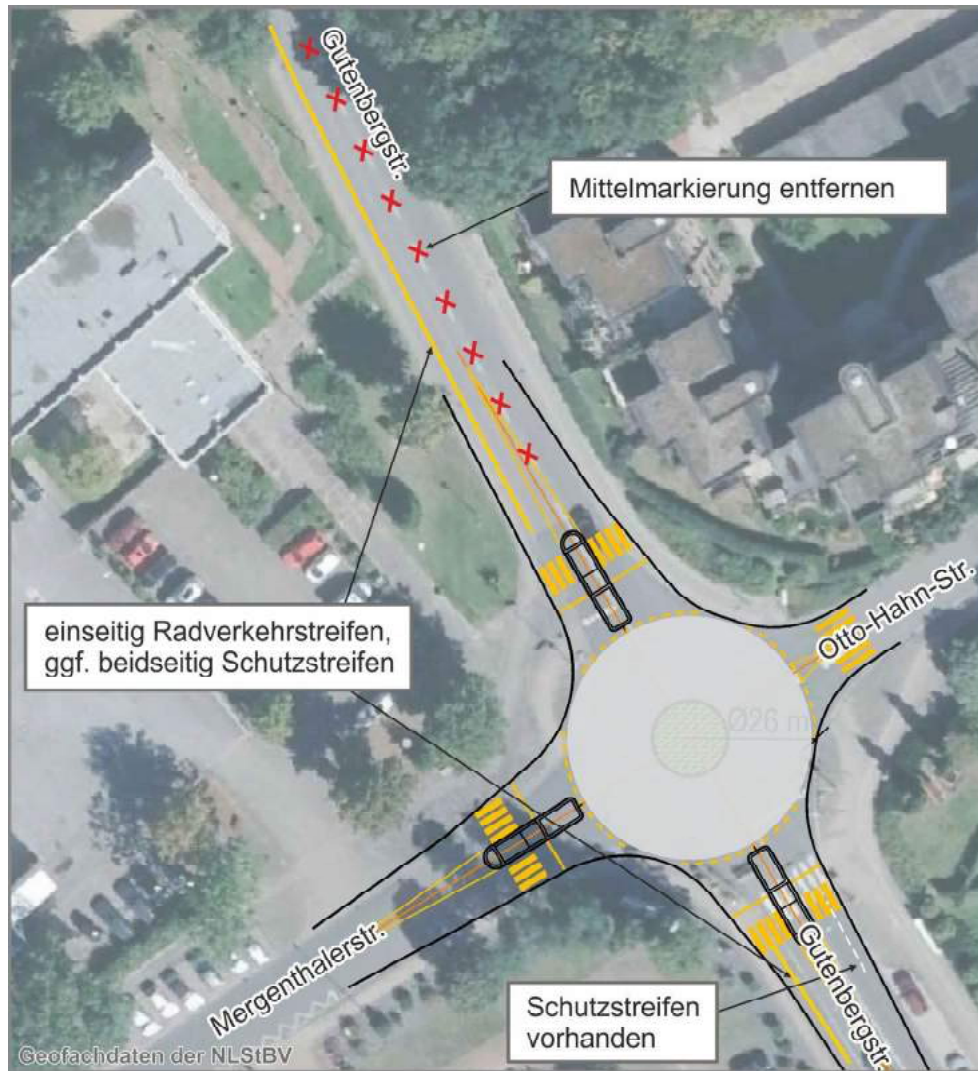


Abb. 5.6: *Vorschlag Umgestaltung Gutenbergstraße
(teilweise bereits umgesetzt)*

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.

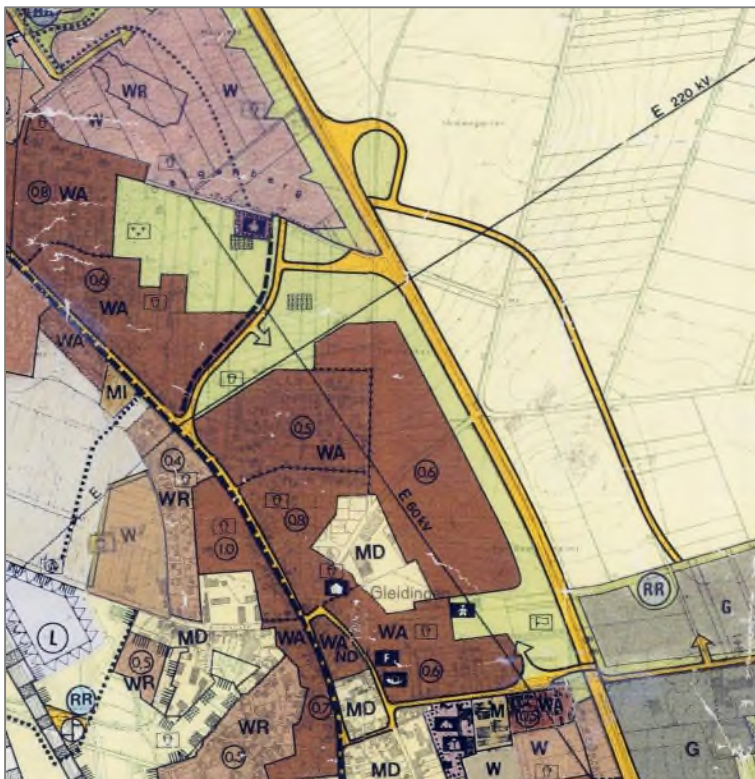
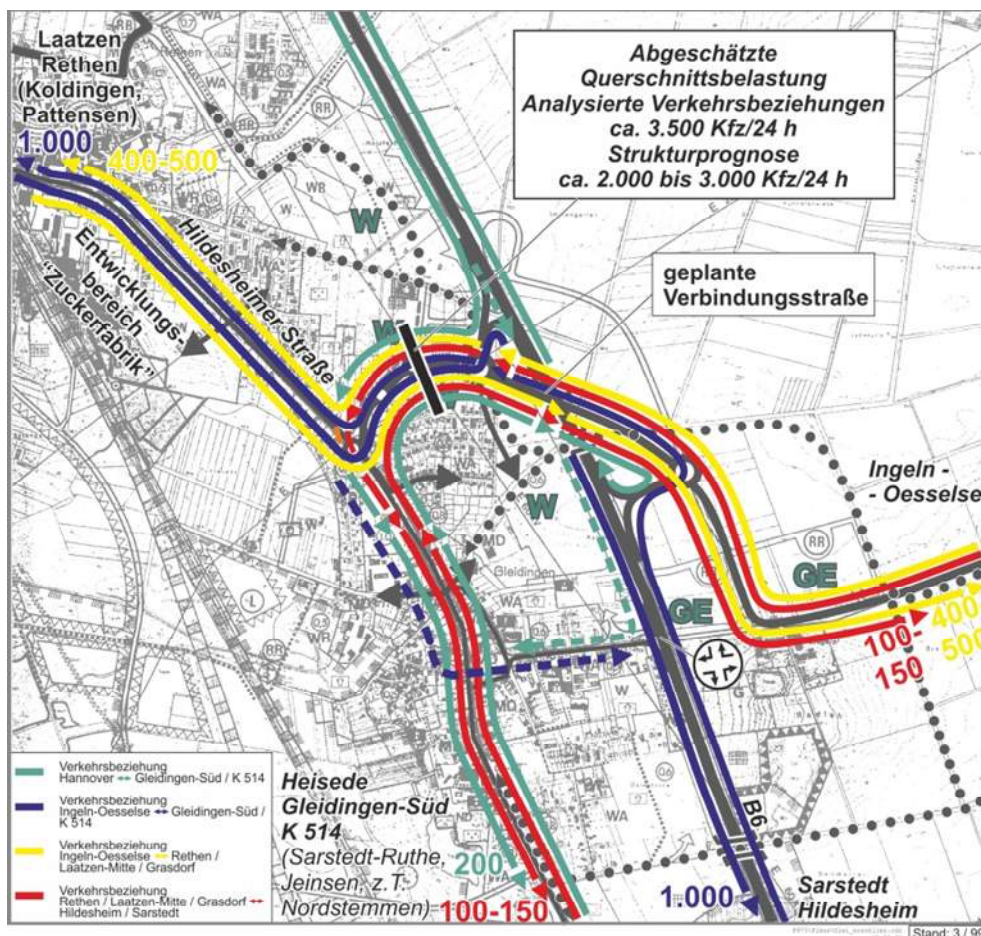


Abb. 5.8 Neue Anbindung Gleidingen/Rethen, Ausschnitt aus F-Plan der Stadt Laatzen⁷

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 6*⁹

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

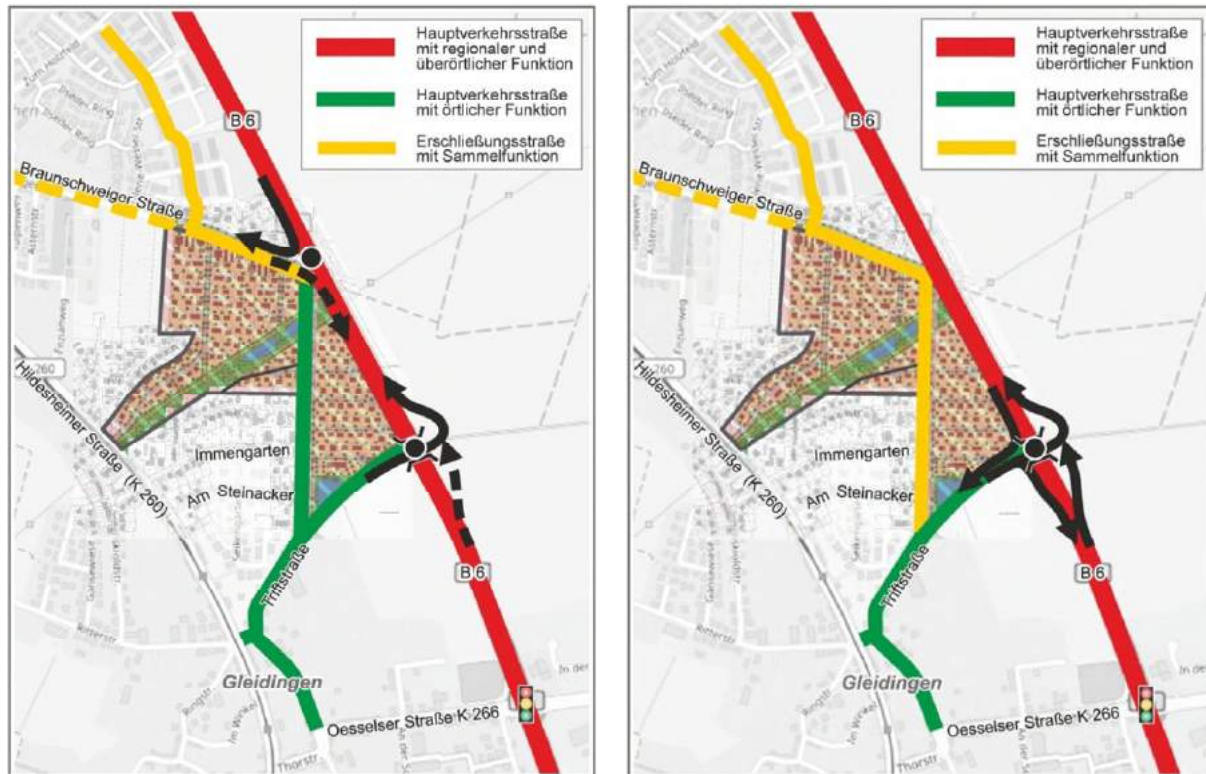


Abb. 5.10: Varianten zur neuen Anbindung B 6 mit einer Abfahrt von Norden zur Braunschweiger Straße und einer Auffahrt an der Triftstraße bzw. eine Auf- und Abfahrt an der Triftstraße

Prognostisch ist die neue Anbindung für bis zu ca. 6.000 Kfz/24 h eine gute Option. Deutliche Entlastungen in der Oesselser 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.

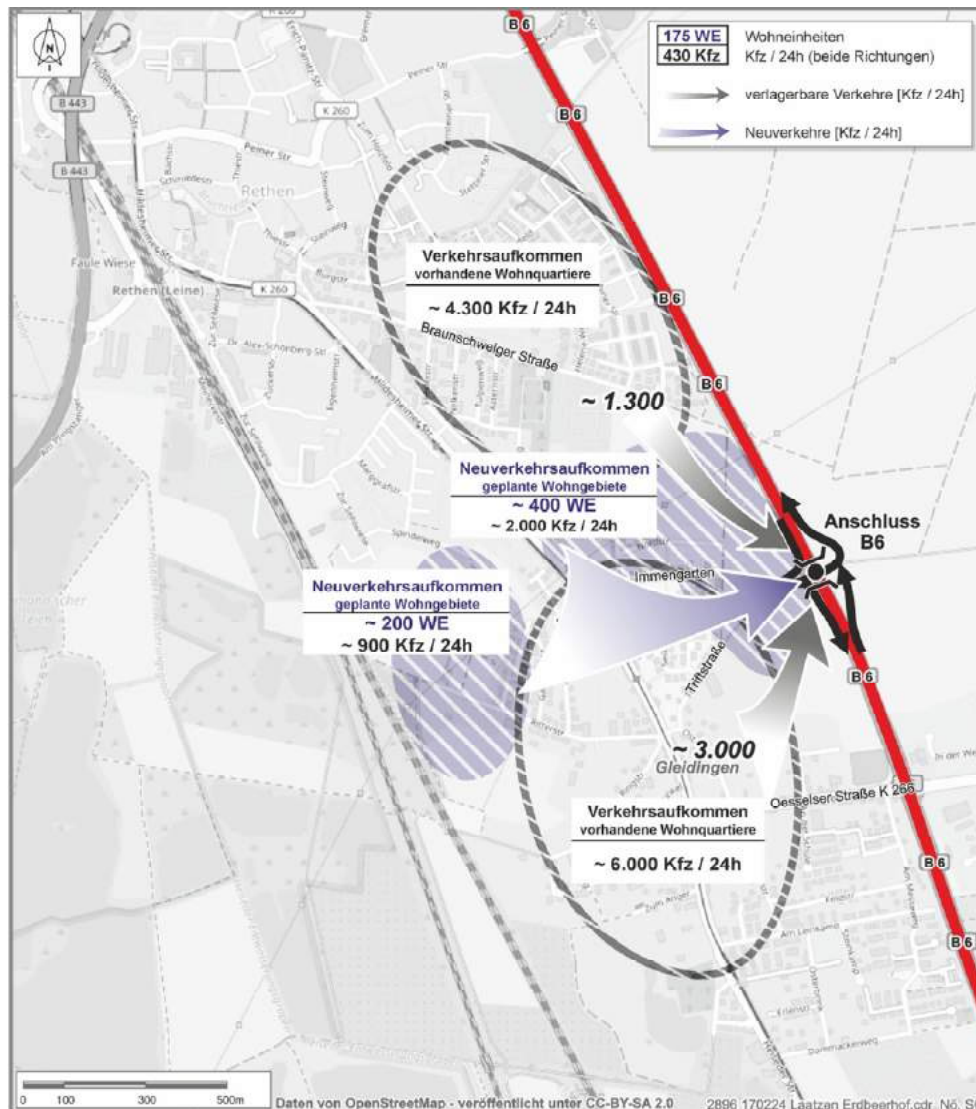


Abb. 5.11: Verkehrsverteilung mit zusätzlicher Anbindung B 6

5.5 Allgemeine Verkehrswegweisung

Die Stadt Laatzten 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 rechtsab weisenden 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 inwieweit 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 (Laatzten 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.

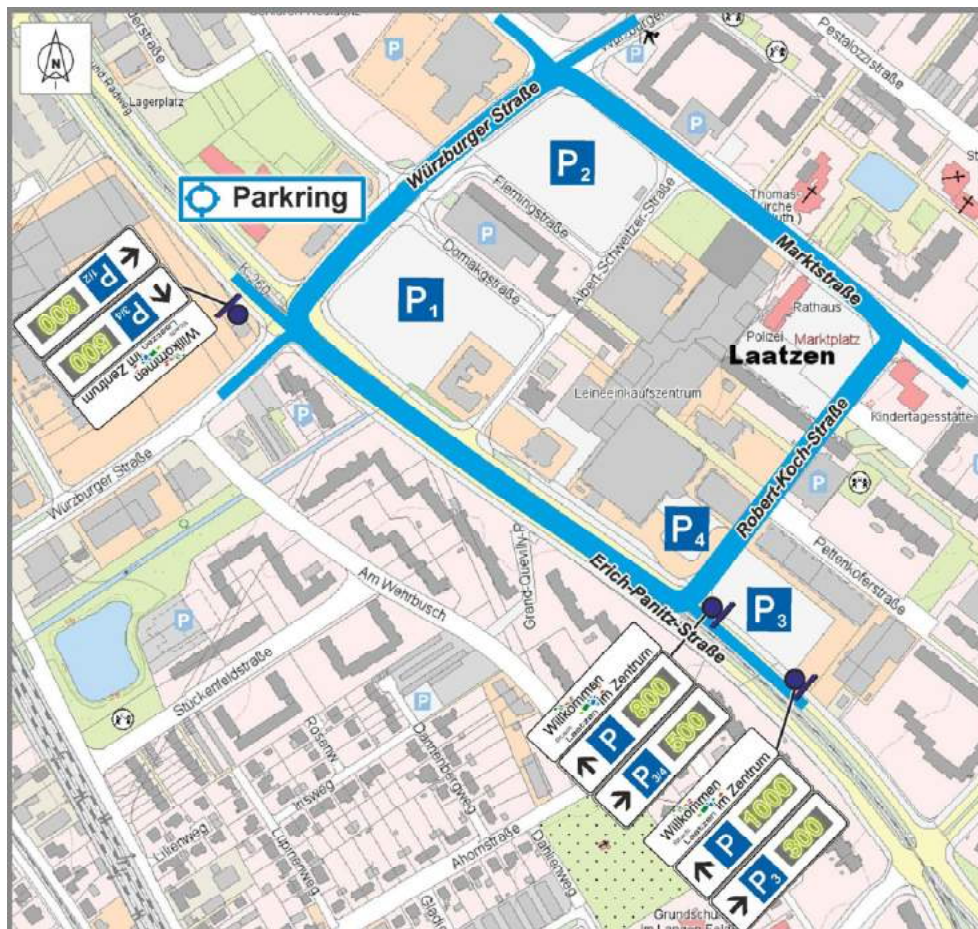


Abb. 5.14: Beispiel für dynamisches Parkleitsystem Laatzten-Zentrum in die Erich-Panitz-Straße

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-Laatzen 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.

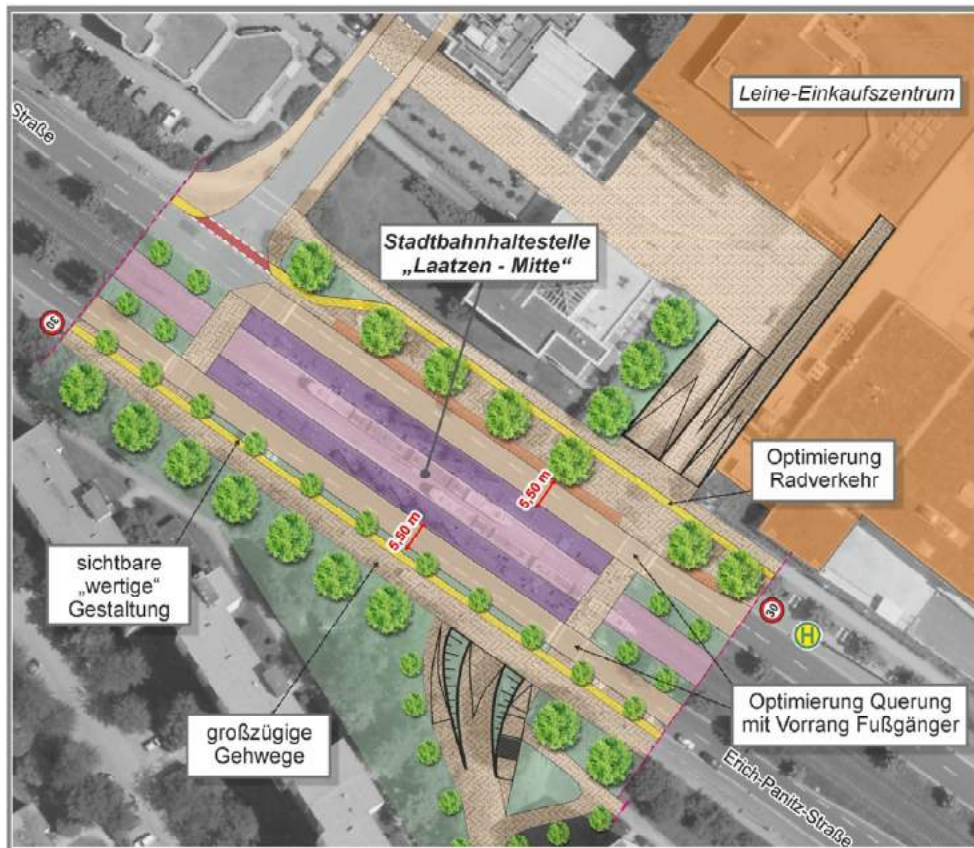


Abb. 5.15: Beispiel Umgestaltung Erich-Panitz-Straße Höhe LEZ

Alt-Laatzen

Für den Geschäftsbereich Alt-Laatzen 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.

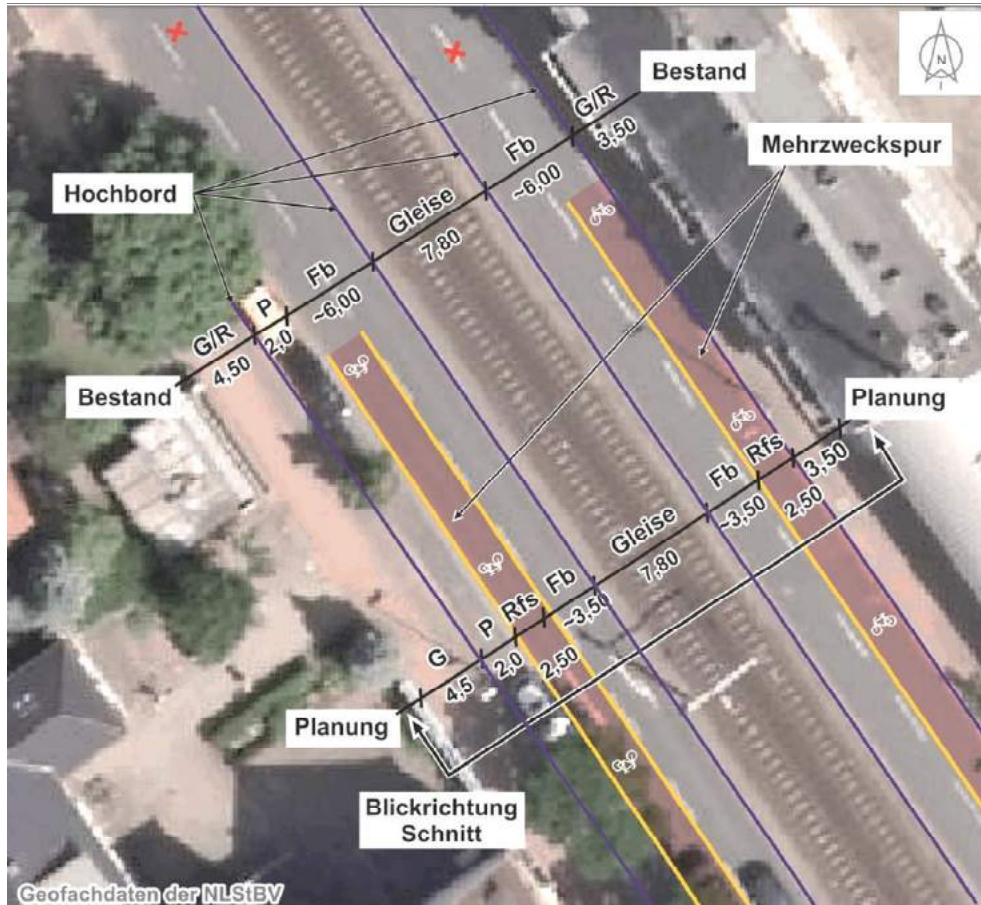


Abb. 5.16: Beispiel für die Umgestaltung in Alt-Laatzen, Geschäftsbe-
reich Hildesheimer Straße

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 Verfügung zu stellen. Die veränderte Markierung und eine entsprechende Regelung für den Mehrzweckstreifen mit einer definierten Vorgabe von Lieferzeiten sichert die Nutzung für den fahrbahnintegriert fahrenden Radverkehr. Eine Geschwindigkeitsregelung von 30 km/h ist darüber hinaus empfehlenswert für diesen Abschnitt.

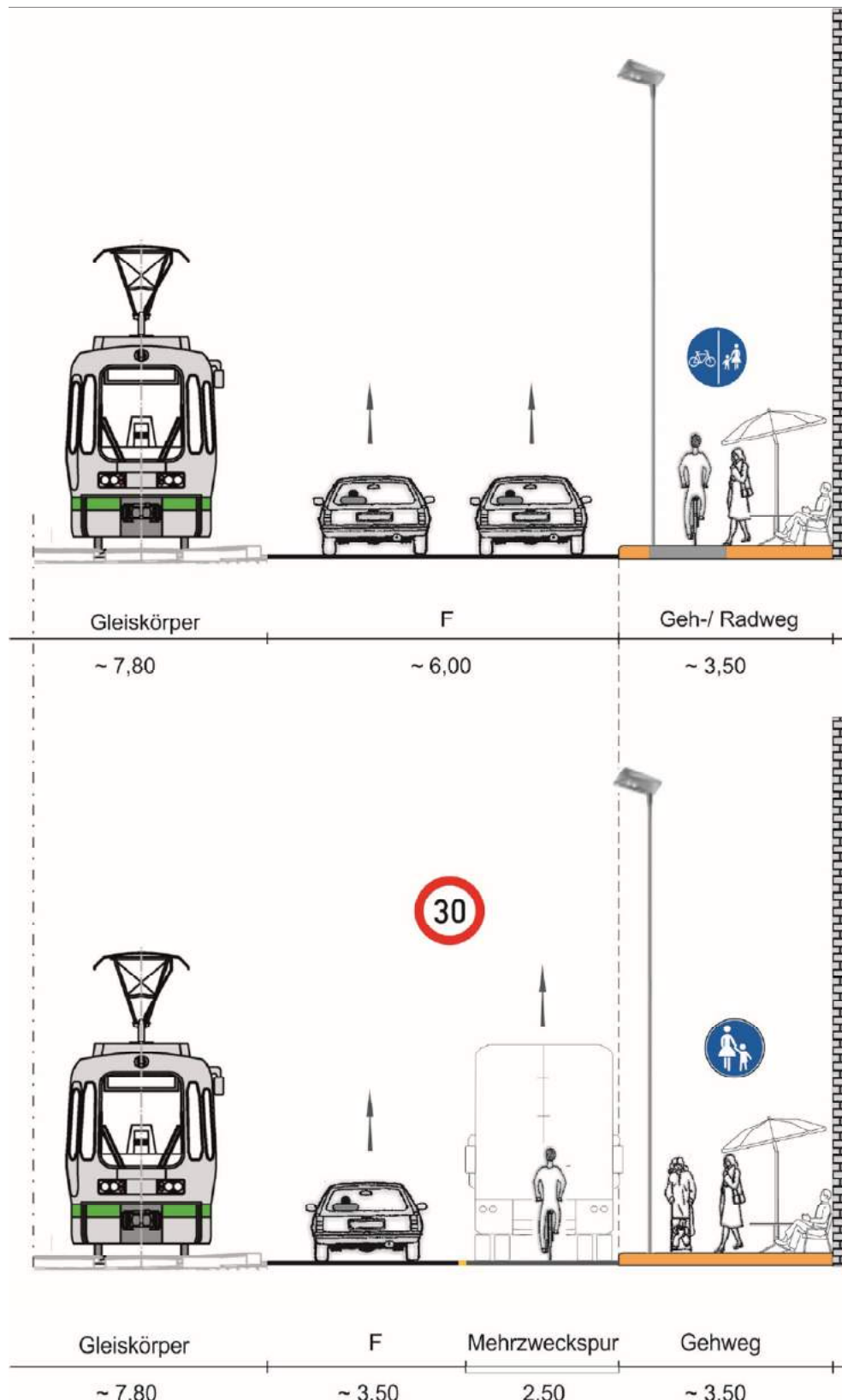


Abb. 5.17: Beispiel Umgestaltung Alt-Laatzen Geschäftsbereich Hildesheimer Straße (Querschnitt)

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 Erschließung, 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 Neubaustrasse 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 auszugestalten, 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	Prüfaufrag
weiterer Zubringer B6, es gab viele Befürworter	Prüfaufrag
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 Verkehrsentwicklungsplanung
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-Laatzen 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 Quersungssituation,
- 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.

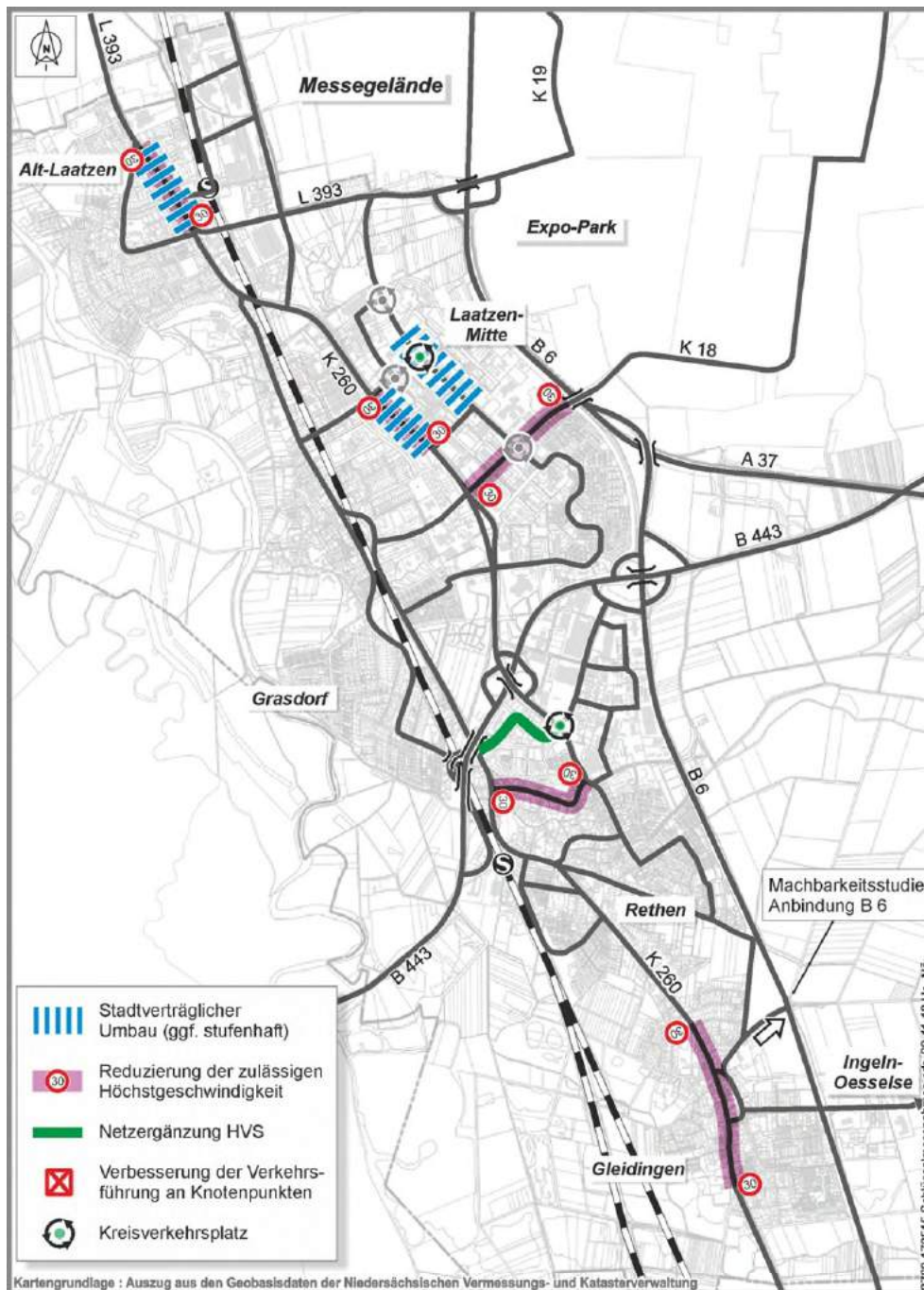


Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen Kfz-Verkehr

Hannover, den 29.11.2018

Dipl.-Ing. Heinz Mazur - Geschäftsführer -