

4. „Stadt im Wandel“ / Prognose 2030

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

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

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

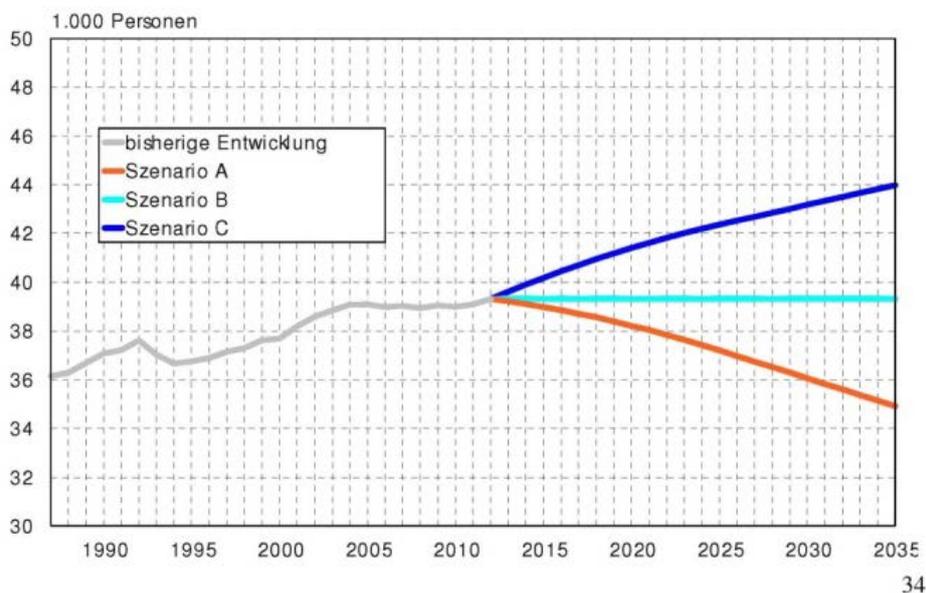


Abb. 4.1: Szenarien zur Entwicklung der Einwohnerzahl in der Stadt Laatzen – eine Stagnation bzw. leichte Zunahme (Szenario B) ist wahrscheinlich⁵

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

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

Stärkeren Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben die veränderten demografischen Rahmenbedingungen.

- Aufgrund der eingeschränkten Reaktionsfähigkeiten und Mobilität der älter werdenden Bevölkerung wird insgesamt langsamer gefahren.
- Die Nutzung von Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu ist heute schon im Straßenraum sichtbar.
- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Die geschwindigkeitsunterschiede zwischen elektrounterstützten Verkehrsmitteln und Fußgängern werden größer. Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe auf Gehwegen werden steigen.
- Die Diversifizierung auf dem Automobilmarkt mit hohen Absatzzahlen von SUV führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Schon heute reagieren Einzelhandelsketten auf diese Entwicklung mit breiteren Stellplätzen und breiteren Fahrgassen.



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

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

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

5. Leitbild

5.1 Leitbild und Ziele

Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans leiten sich zum einen aus einer Reihe von rahmensetzenden Werken ab, die auf europäischen bzw. bundesweiten umwelt- und sozialpolitischen festgeschriebenen Zielsetzungen (z.B. Klimaschutz, Lärmschutz, barrierefreie Mobilität für Alle) beruhen. Zum anderen stellt er eine ortsspezifische Planung dar, auf Basis der vorliegenden Bestandsanalyse und prognostischer Abschätzungen. Demzufolge ist ein umweltfreundlicher Verkehr für alle Menschen uneingeschränkt sicherzustellen. Das Leitbild Verkehr „**Zukunftsfähige Mobilität in Laatz**“ 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.

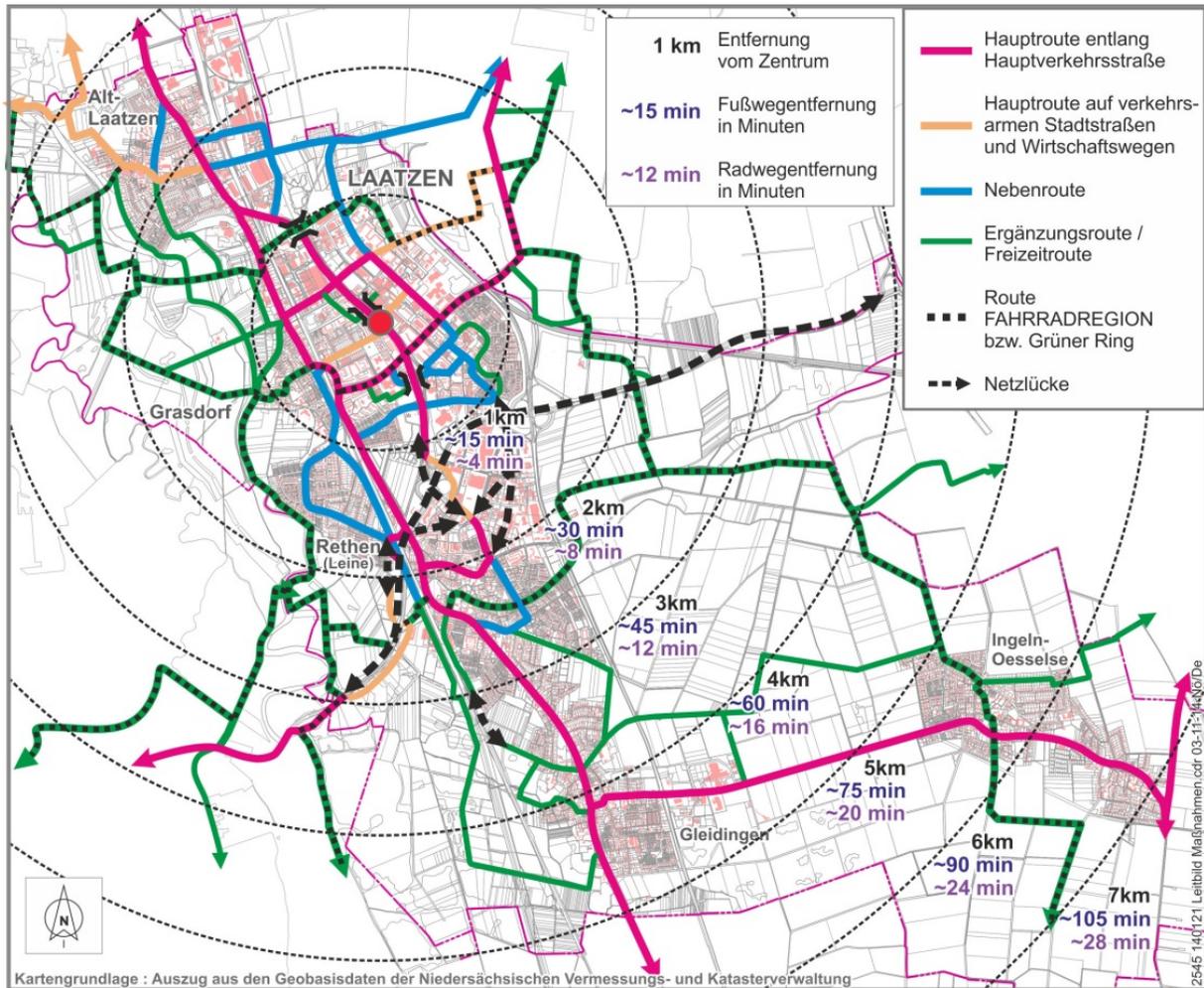


Abb. 5.1: Die topografische Lage der Stadt Laatzten läßt zum Radfahren ein

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 Laatzten-Mitte und dessen verkehrliche Anbindung an das Fuß- und Radnetz.
- ⇒ Vervollständigung des Stadtbahnnetzes mit Weiterführung der Linie 6
- ⇒ Aufbau eines geeigneten innerstädtischen Busverkehrs
- ⇒ weitere Modernisierung und Optimierung der Haltestellen

6. Verkehrssicherheit erhöhen!

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

7. Straßennetz optimieren!

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

8. Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern!

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

9. Orientierung im Verkehr verbessern!

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

10. Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!

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

11. Öffentlichkeit herstellen!

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

5.3 Ziele anderer Fachplanungen

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

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

➤ Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover

Der Verkehrsentwicklungsplan „pro Klima“ der Region Hannover ist ein Konzept zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und listet u.a. verschiedene Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Verkehrssituation und des Klimaschutzes auf, zu de-



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

nen u.a. vorrangig die Förderung des Radverkehrs, die Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten und die Verstetigung des Verkehrsflusses zählen.

2. „Regionales Radverkehrskonzept“

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

9. „Verstetigung des Verkehrsflusses“

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

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

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

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

- Flächennutzungsplan Stadt Laatzen

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

- Lärmaktionsplan

Die Stadt Laatzen hat im Jahr 2012 einen Lärmaktionsplan für die wesentlichen Belastungsschwerpunkte („Hot Spots“) aufgestellt und eine weitreichende Bürgerbeteiligung in Form einer Bürgerbefragung durchgeführt.

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

Das im Zuge weiterer Planungen zu berücksichtigende Maßnahmenkonzept liegt vor.

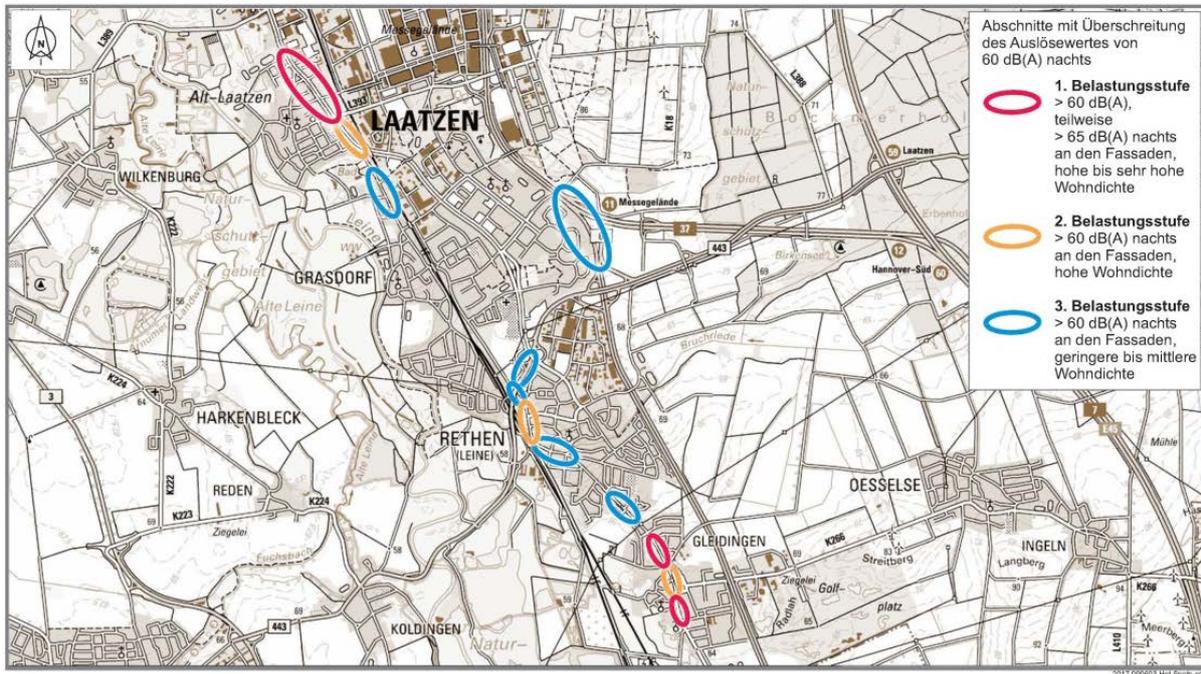


Abb. 5.3: Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Belastungsschwerpunkte durch Straßenverkehrslärm¹¹

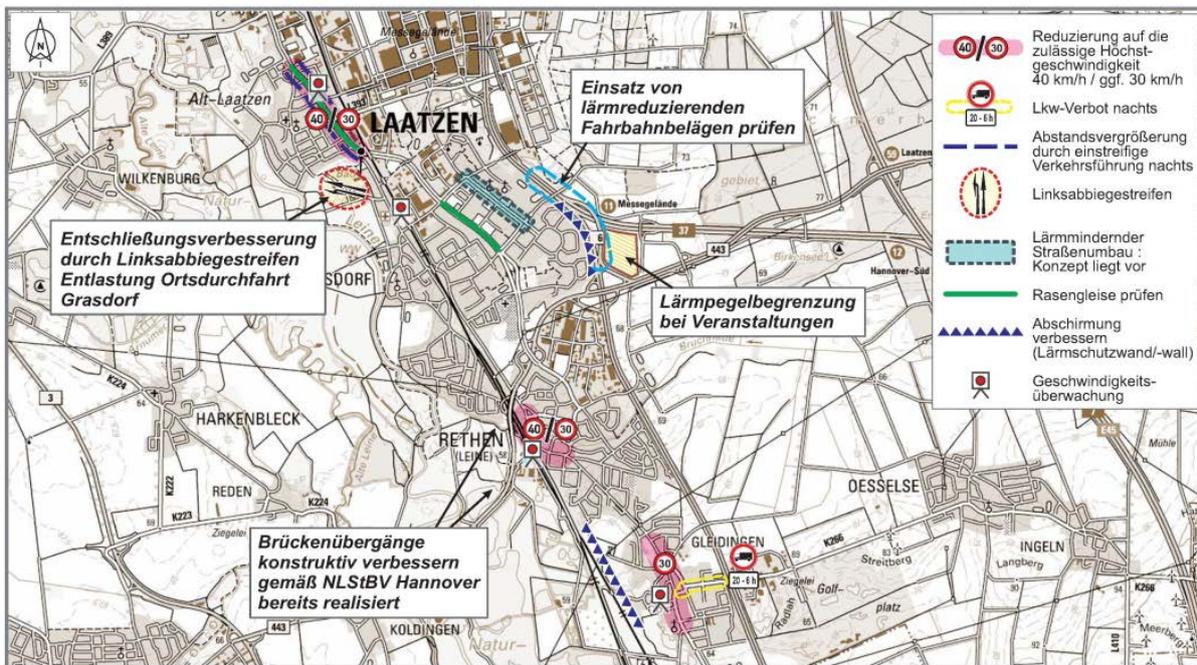


Abb. 5.4: Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Maßnahmengrobkonzept¹²

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

Weitere Planungen die in den Verkehrsentwicklungsplan einfließen sind

u.a:

- Landschaftsplan
- Einzelhandelskonzept

Entwurf

¹² Quelle: ebenda

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 zu fördern.

Die Nahversorgung ist zu sichern, der Standort Laatzten-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 und dem Schützenplatz bzw. dem Park der Sinne sowie
- der Stadtmitte bzw. Marktstraße und Rethen-Nord.

Querungsstellenprogramm aufstellen!

Die Sicherung von Querungsstellen für Fußgänger wird in Laatzen unterschiedlich geregelt. Neben Zebrastreifen und signalgesicherten Überwegen

gibt es auch Fahrbahnteiler als Querungshilfen. Hilfreich wäre, eine einheitliche „Sprache“ für die Querung zu entwickeln.

Einzelne Städte setzen dabei auf eine „Renaissance“ des Zebrastreifens. Im Rahmen der einzelnen Programmbausteine ist zu überlegen, ob nicht auch in Laatzen ein „Zebrastreifen-Programm“ eingeführt werden kann, das an zahlreichen Stellen innerhalb des Stadtgebietes die Querungssicherheit für Fußgänger deutlich verbessert.

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

Fuß- und Radverkehr trennen!

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

6.3 Barrierefreiheit und Gender-Belange umsetzen!

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)¹³, das die rahmensetzende Gesetzgebung der EU sicherstellen soll, ist 2006 in Kraft getreten. Durch die darin definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit kommt dem barrierefreien Infrastrukturausbau eine große Bedeutung zu. Aufgrund der demografischen Entwicklung einer „Aging Society“ und dem „Gender Mainstreaming“ wird dies umso wichtiger. Die gesamte Infrastruktur muss selbstverständlich von Menschen mit und ohne Behinderung, von Jungen und Alten, von Frauen und Männern benutzt werden können. Erforderlich ist ein „Design für Alle“¹⁴.

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

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

Barrierefreiheit



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

Empfohlen wird einheitliche Standards zu entwickeln und in einem barrierefreien Wegenetz vorrangig umzusetzen (vgl. Abb.6.2 und 6.3). Dies sollte mit Behindertenverbänden, Seniorenbeirat und Radfahrverbänden 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.

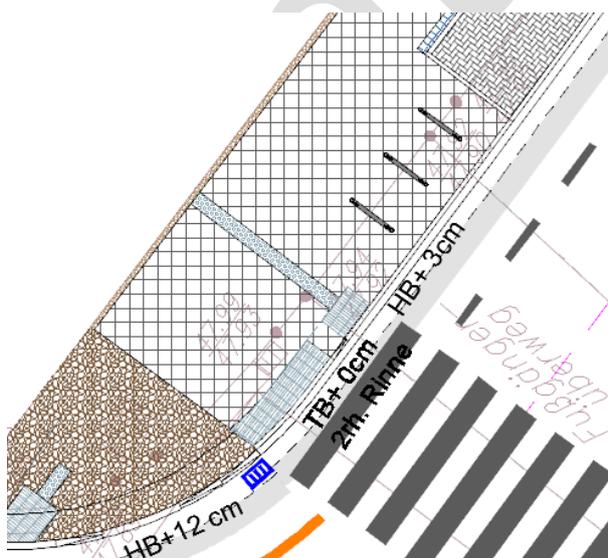


Abb. 6.2: Beispiel Querungsstelle mit Ausstattung für Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte

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-Adroutennetz und nimmt Abschnitte des Freizeitrouennetzes auf. Es sollte nach dem politischen Beschluss Bestandteil des F-Plans werden.

Hauptrouen (stadtteilverbindende Rouen)

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

Nebenrouen

bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouen mit Schwerpunkt auf Komfort sowie nachgeordnet wichtige Rouen bspw. zwischen den Stadtteilen.

Ergänzungsrouen/Freizeitrouen (kleinräumige, stadtteilbezogene Rouen und Radwanderwege)

Ergänzungsrouen umfassen wichtige kleinräumige, stadtteilbezogene Rouen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptrouennetz. Die Freizeitrouen 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.

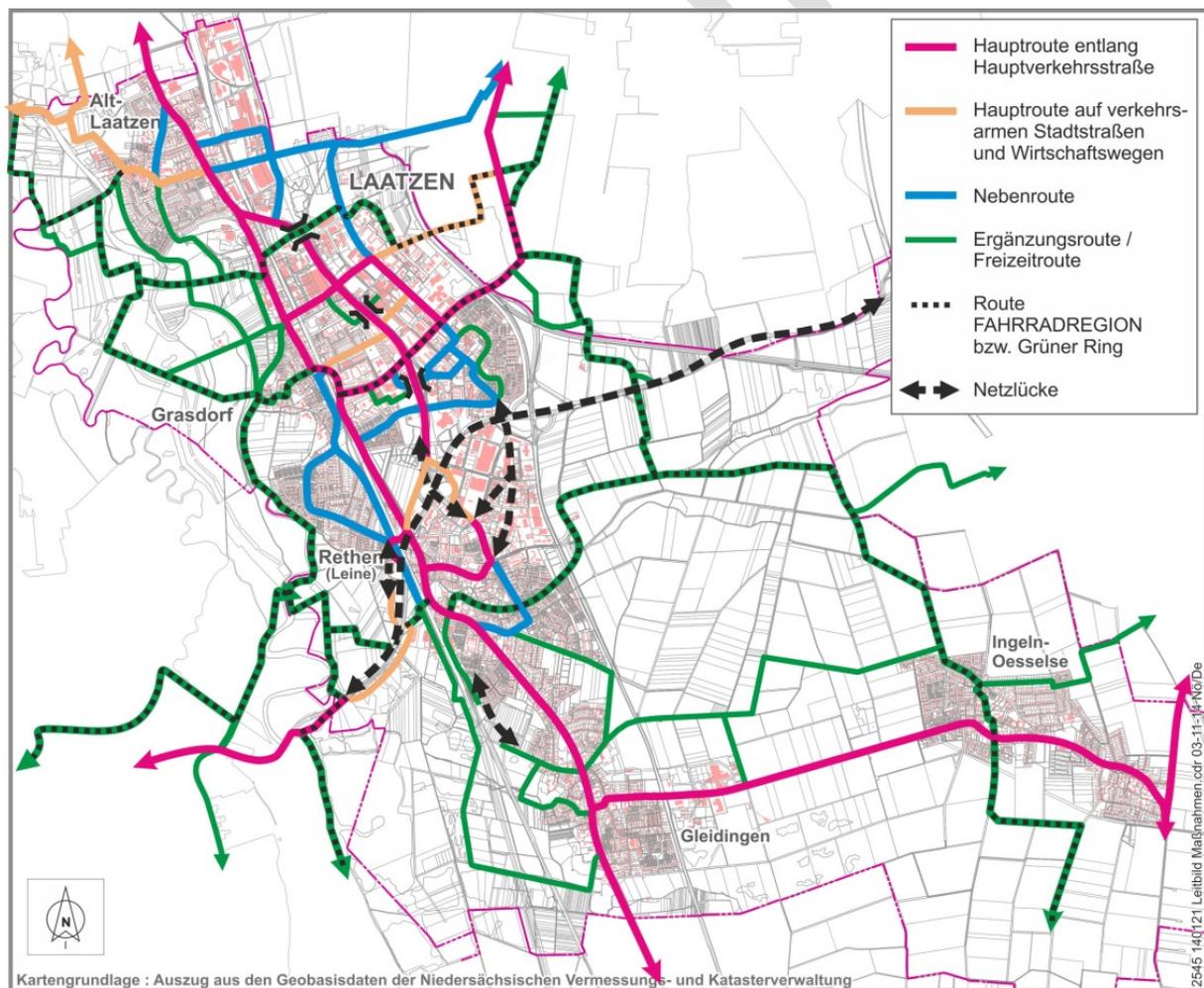


Abb. 6.3: Radverkehrsnetz - Entwurf

„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.

MABNAHMENBEISPIELE RADVERKEHR



Führung im Längsverkehr

- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Fahrradstraße

Führung an Knotenpunkten und wichtigen Querungsstellen

- direkte Führung
- nicht abgesetzte Führung
- Furtenmarkierung
- bevorrechtigte Führung
- Querungshilfen



Ergänzende Radinfrastruktur

- Radabstellanlagen (zentral, dezentral, wohnstandortnah, überdacht)
- Wegweisung
- Infotafeln für das Routennetz

Schnittstellen mit ÖV

- Fahrradmitnahmemöglichkeiten (verbessern, zusätzliche Kapazitäten)
- Bike+Ride
- barrierefreier Ein-/ Ausstieg

Öffentlichkeitsarbeit

- Leitbild Radverkehr
- Schulen, Medien
- Veranstaltungen
- Kampagnen
- individuelles Marketing
- Flyer, Kartenmaterial

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.

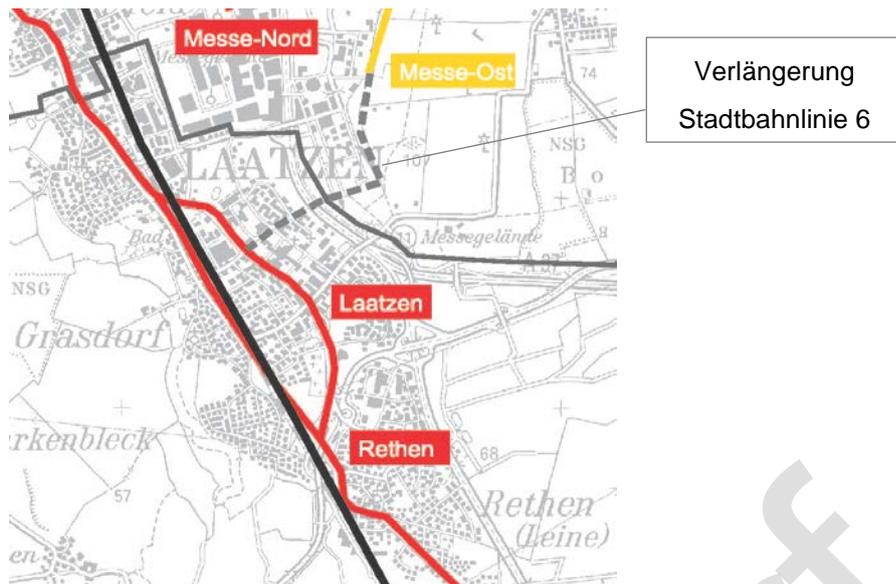


Abb. 6.5: Mögliche Stadtbahnverlängerung nach Laatzten (Auszug aus RROP 2005)¹⁶

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



Abb. 6.6: Planung barrierefreier Ausbau Stadtbahnhaltestelle Rethen-Nord¹⁸

¹⁶ Region Hannover, Ausschnitt RROP 2005, Hannover 2005

¹⁷ TransTec und infra, Hannover 2012

¹⁸ Ebenda (4)

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

Busverkehr

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

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

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

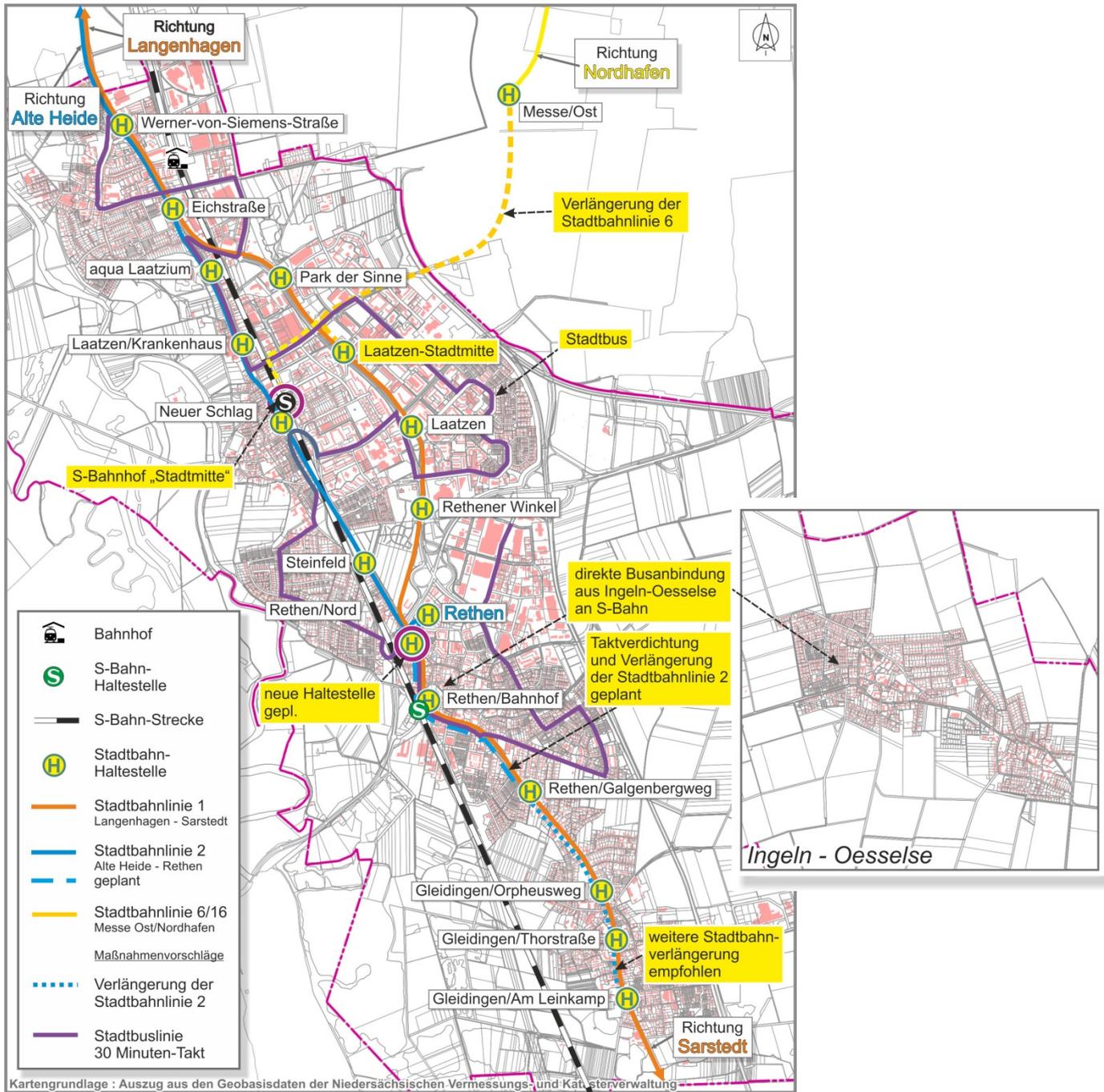


Abb. 6.7: Programmbausteine des Leitbild Busse und Bahnen (ÖPNV)

6.6 Verkehrssicherheit erhöhen!

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

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen,
- Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen, insbesondere durch 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. RSt 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 instanzzusetzen 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“. Laatzon 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 Laatzten informieren, wie z.B. Benutzungspflicht von Radwegen, Schutzstreifen, Minikreisverkehre etc.,
- Hinweise zum Verkehrsverhalten, wie z.B. Radverkehr in Kreisverkehren, lärminderndes Fahren, Verkehrssicherheit erhöhen etc.,
- Aktionstage wie z.B. zu autofreier Tag, Klimaschutz, Lärmschutz,
- Plakataktionen „Laatzener fahren Rad“ und „Barrierefreiheit – aber wie?“ sowie
- themenbezogene Workshops und Beteiligungen, z.B. zu Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitskonzept, Radverkehrsführung.

Empfohlen wird eine regelmäßige Präsenz in den Medien und im Straßenbild. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Beteiligung von Kindern und Schülern. Hier ist die Durchführung von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ oder Verkehrssicherheitstraining sinnvoll.



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

6.12 Schlüsselmaßnahmen!

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

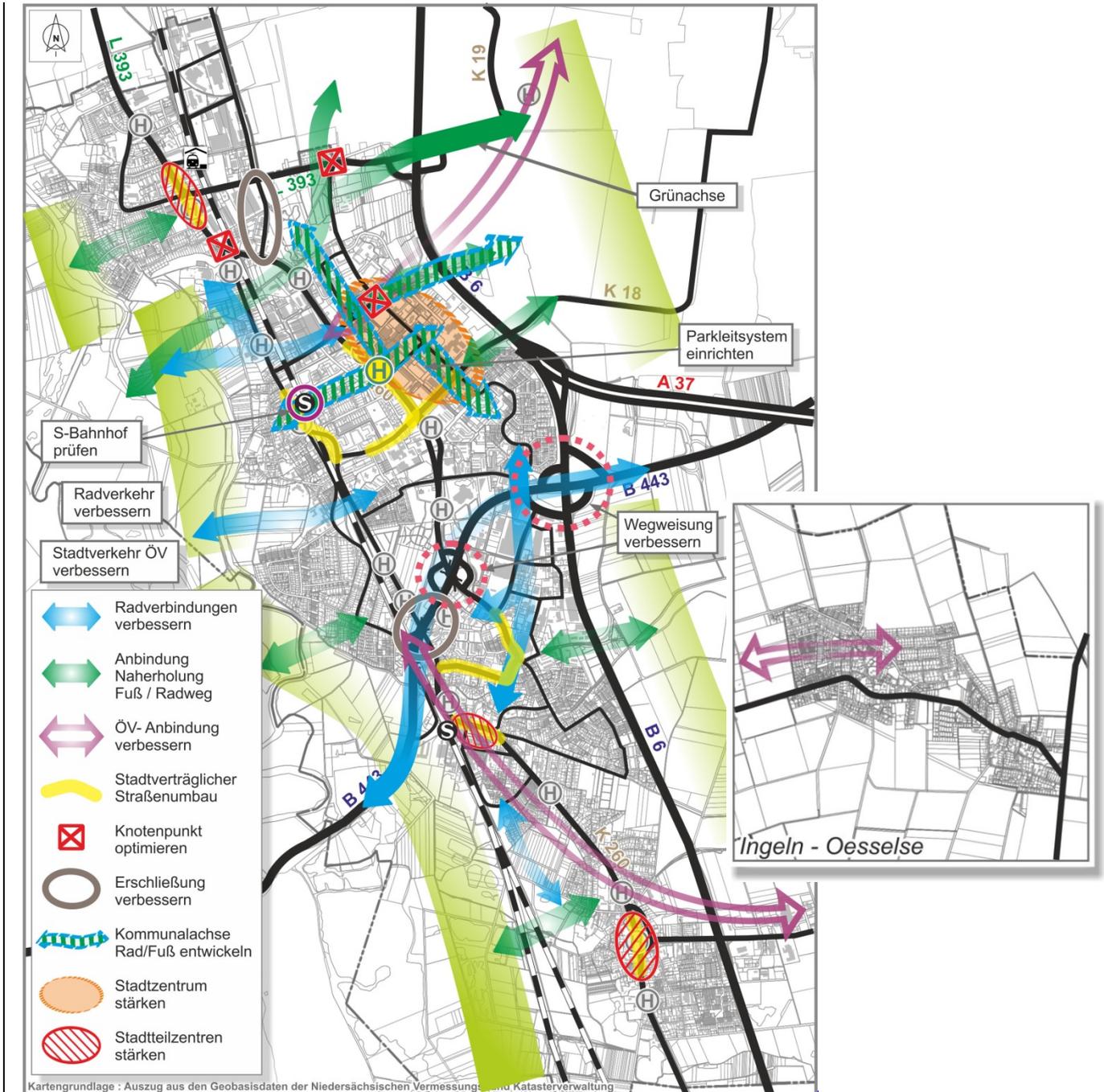


Abb. 6.10: Leitbild Verkehr für die Stadt Laatzten

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 Laatzens 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 Laatzens“ die verkehrspolitischen Ziele und Maßnahmen für die nächsten Jahre strukturiert werden.

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

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

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

+ unbedingt empfohlen, dringender Handlungsbedarf
0 empfohlen

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

8. Fazit / Weiteres Vorgehen

Das vorliegende „Leitbild Verkehr“ soll die strategische Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung der nächsten 15 Jahre in der Stadt Laatzen festlegen und als Basis für die Erarbeitung der erforderlichen konkreten 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 22. April 2015



Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH