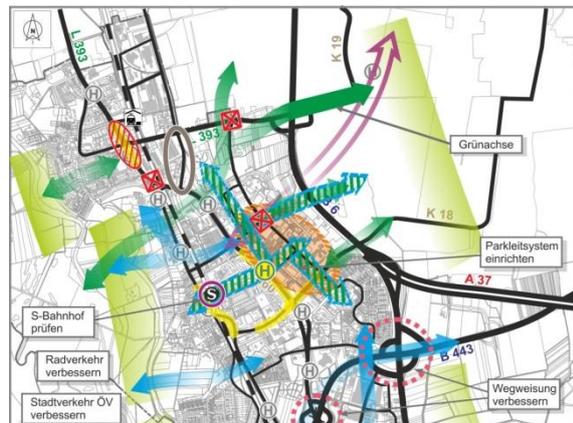




Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzten

Teil 3: Handlungsprogramm: Barrierefreiheit und Gender-Aspekte umsetzen!



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

Stand 15.01.2019

AUFTRAGGEBER: STADT LAATZEN, MARKTPLATZ 13, 30880 LAATZEN

**AUFTRAGNEHMER: PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
VORDERE SCHÖNEWORTH 18, 30167 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 4-0
TELEFAX: 0511/38 39 450
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

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

HANNOVER, 15.01.2019

P2762_T_190115 LAATZEN_VEP BARRIEREFREIHEIT.DOCX



INHALTSVERZEICHNIS:	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Heutige Situation und Zielsetzung.....	2
3. Vorgehen	4
4. Räume für barrierefreie Mobilität.....	5
4.1 Anforderungen zur Entwicklung eines Fußwegenetzes	5
4.2 Das Hauptfußwegenetz.....	6
4.3 Festlegung des vorrangigen Ausbaus barrierefreies Wegenetz	8
5. Technische Infrastruktur in den Räumen für barrierefreie Mobilität.....	10
5.1 Rahmenbedingungen für den Ausbaustandard	10
5.2 Standardisierter Ausbau von Querungsstellen	11
5.4 Standards für Materialien	17
5.4 Gestaltung der freien Strecke.....	18
5.5 Barrierefreiheit an Bus- und Stadtbahnhaltestellen	18
5.6 Zonierung von Verkehrsflächen / Begrenzungsstreifen	20
5.7 Beispiele aus der Stadt Laatzen.....	21
6. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	25
7. Maßnahmenschwerpunkte	27
Anlagen	36

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 3.1:	Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle.....	3
Abb. 5.1:	Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen gesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe	13
Abb. 5.2:	Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen gesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe.....	13
Abb. 5.3:	Akustische Signalgeber mit ergänzenden taktilen Informationen.....	14
Abb. 5.4:	Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen ungesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe.....	15
Abb. 5.5:	Beispiel bevorrechtigte Querungsstelle (Stadt Norden, Marktstraße)	15
Abb. 5.6:	Beispiel nicht bevorrechtigte Querungsstelle (Stadt Norden, Burggraben)	16
Abb. 5.7:	Beispiel für sonstige Querungsbereiche mit Aufmerksamkeitsfeld (Sehnde, OT Bilm, Reuteranger).....	16
Abb. 5.8:	Beispielhafte Ausgestaltung von Querungsangeboten (Luckenwalde, Haag)	17
Abb. 5.9:	Muster-Bushaltestelle (Region Hannover).....	19
Abb. 5.10:	Schnitt: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover)	19
Abb. 5.11:	Beispiel: Barrierefreie Haltestelle mit Aufmerksamkeitsfeld und Leitstreifen aus Kleinpflaster (Bahnhof Burgdorf)	20
Abb. 5.12:	Begrenzungsstreifen mit Großnoppenplatten (Göttingen – Radschnellweg, Nikolausberger Weg).....	21
Abb. 5.13:	Laatzen-Mitte - Marktstraße: Barrierefreier Ausbau Kreisverkehrsplatz.....	22
Abb. 5.14:	Laatzen-Mitte / Robert-Koch-Straße: Taktile Leitelemente Höhe Querung FGÜ zum Leine-Center	22
Abb. 5.15:	Rethen / Steinweg: Taktile Leitelemente im Zuge eines Schulwegs	23
Abb. 5.16:	OT Rethen: Bushaltestelle mit Buskapsteinen und taktilen Leitsystem.....	23
Abb. 5.17:	Laatzen-Mitte - Marktstraße: Querungshilfe Höhe Schulzentrum	24

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 4.1:	Systematik Barrierefreiheit Stadt Laatzen.....	6
Tab. 4.2:	Straßenabschnitte Hauptfußwegenetz	8
Tab. 4.3:	Straßenabschnitte barrierefreies Vorrangnetz	9
Tab. 6.1:	Maßnahmenprioritäten und Realisierungshorizonte	27
Tab. 6.2:	Handlungs-/Maßnahmenswerpunkte Stadt Laatzen (nach Ortsteilen)	34

ANLAGENVERZEICHNIS

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

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

LITERATURVERZEICHNIS
Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)
BMV: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personalverkehrs. Schriftenreihe „direkt“, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden , Heft 51. Bad Homburg v.d.H. 1997
BMVBW: Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Schriftenreihe „direkt“ , Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Heft 54. Bad Homburg v.d.H. 2000
FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011
http://designforall.org/design.php
Infas und DLR, Mobilität in Deutschland 2008, Bonn und Berlin 2010
Kohaupt, B. und J., Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen, Köln 2015
PGT Umwelt und Verkehr GmbH, VEP Stadt Laatzen, Teil 1: „Zukunftsfähige Mobilität Laatzen“, Hannover 2015
Region Hannover, Fachbereich Verkehr, Team Planung- und Bau Verkehrsinfrastruktur, 2016
Region Hannover, FB Verkehr, Leitfaden für die Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover
Region Hannover, Nahverkehrsplan 2015, Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 138, Hannover, 2015

1. Ausgangslage

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

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

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

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

2. Heutige Situation und Zielsetzung

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

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

Ziele:

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

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

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

² ebenda

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

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

- Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)³ stellt die rahmensetzende Gesetzgebung der EU dar und definiert die Anforderungen an die Barrierefreiheit.
- Aufgrund der demografischen Entwicklung einer „alternden Gesellschaft“ und dem „Gender Mainstreaming“ wird ein barrierefreier Ausbau der Verkehrsanlagen umso wichtiger.
- Die gesamte Infrastruktur muss selbstverständlich von Menschen mit und ohne Behinderung, von Jungen und Alten, von Frauen und Männern benutzt werden können. Erforderlich ist ein „Design für Alle“⁴.

Barrierefreiheit



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

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

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

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

3. Vorgehen

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

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

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

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

4. Räume für barrierefreie Mobilität in Laatzten

4.1 Anforderungen zur Entwicklung eines Fußwegenetzes

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

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

Sinnvoll ist es ein Netz zu entwickeln für:

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

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

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

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

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

Tab. 4.1: Systematik Barrierefreiheit Stadt Laatzten

4.2 Das Hauptfußwegenetz

Das barrierefreie Vorrangnetz umfasst zum Beispiel:

- die Verbindungen zwischen den zentralen Haltestellen des ÖPNV, dem Rathaus, dem Leine-Center Laatzten sowie weiteren wichtigen Einkaufszentren wie:
 - „Turm-Center“ im Bereich Karlsruher Straße / Stuttgarter Straße,
 - Marktzentrum Rethen,
 - Gleidingen Ortsmitte,
 - Nahversorgungszentren Ingeln-Oesselse.

- Verbindungen zu wichtigen, öffentlichen Einrichtungen mit starkem Publikumsverkehr, wie
 - Stadtbad AquaLaatzium,
 - Agnes-Karll-Krankenhaus,
 - Park der Sinne u.a.

- Die Haltestellen des ÖPNV, S-Bahn, Stadtbahn und stark frequentierte Bushaltestellen. Viele Haltestellen des ÖPNV verfügen mittlerweile über eine barrierefreie Ausstattung, jedoch sind die Querungen zu den Haltestellen nicht barrierefrei ausgestaltet. Berücksichtigt wurden alle S-Bahn und Stadtbahnhaltestellen sowie Bushaltestellen mit werktäglich über 50 Ein-/Aussteigern

- Verbindungen zu Schulen, die aufgrund der Inklusion zunehmend von mobilitätseingeschränkten Personen besucht werden,

- Einzugsbereiche von größeren Altenwohnanlagen.

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

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

Alt Laatzen

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

Laatzen-Mitte

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

Grasdorf

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

Rethen

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

Gleidingen

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

Ingeln-Oesselse

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

Tab. 4.2: Straßenabschnitte Hauptfußwegenetz

4.3 Festlegung des vorrangigen Ausbaus barrierefreies Wegenetz

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

Alt Laatzten

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

Laatzten-Mitte

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

Grasdorf

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

Rethen

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

Gleidingen

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

Ingeln-Oesselse

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

Tab. 4.3: Straßenabschnitte barrierefreies Vorrangnetz

Innerhalb des Hauptfußwegenetzes sollen barrierefreie Bedingungen sukzessive hergestellt werden.

5. Technische Infrastruktur in den Räumen für barrierefreie Mobilität

5.1 Rahmenbedingungen für den Ausbaustandard

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

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

Die Infrastruktur muss:

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

sein.

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

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

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

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

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

- Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums¹⁰
- Leitfaden für die Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover¹¹

Folgende grundlegende Anforderungen an barrierefreie Räume bestehen:

- Vernetzung der barrierefreien Wegebeziehungen.
- *Das „Zwei-Sinne-Prinzip“*: zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Fühlen (Tasten) müssen angesprochen werden,
- Gestaltung wichtiger Querungsbereiche gemäß der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung,
- Einhalten der Grundmaße der Verkehrsräume für mobilitätseingeschränkte Menschen, d.h. ausreichende Gehwegbreiten mit mindestens 2,20 m Breite, Regelbreiten liegt bei mindestens 2,50 m „lichter Verkehrsraum“,
- Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen von Wegen und Plätzen, $\leq 3\%$ Querneigung, Rampen nicht mehr als 6% auf max. 6m Länge,
- Beachtung der Grundfunktionen: Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung,
- Einrichten von akustischen Signalgebern an LSA-geregelten Knotenpunkten.

5.2 Standardisierter Ausbau von Querungsstellen

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

- **wichtige Querungsstellen**: bspw. im Zuge von wichtigen Hauptfußwegen, an Zebrastreifen, ampelgeregelten Knotenpunkten und an stark frequentierten Haltestellen,

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

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

- **Querungsangebote:** in Bereichen der Nebenfußwege,
- **sonstige Querungen:** an Straßeneinmündungen.

Die Sicherung der Querungsstellen sollte unterscheiden in

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

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

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

Wichtige Querungsstellen

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

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

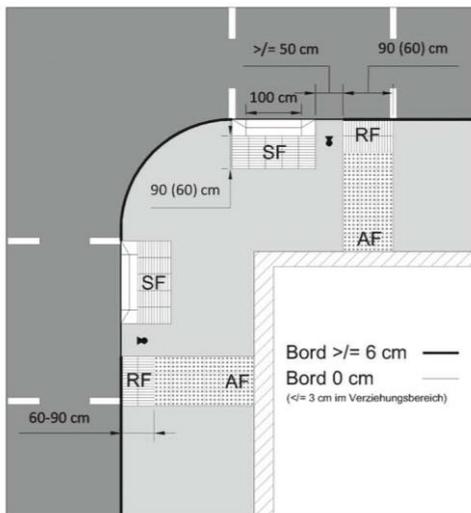


Abb. 5.1: Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen gesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe ¹²

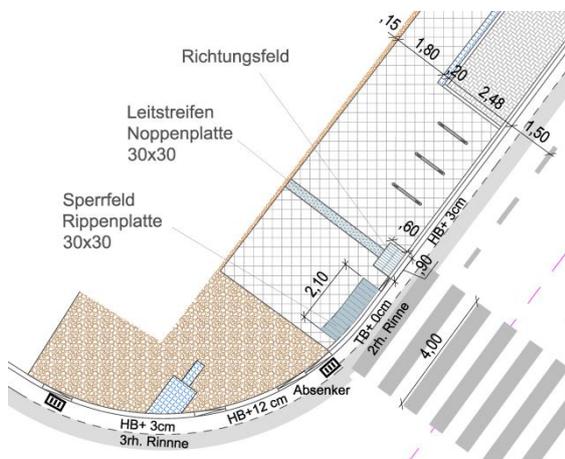


Abb. 5.2: Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen gesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe

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

An **gesicherten Querungsstellen** wie z.B. Zebrastreifen und Ampeln sollen Sehbehinderte **mit zusätzlichen Auffindestreifen** zur Querungsstelle geleitet werden. Die Auffindestreifen weisen den Sehbehinderten auf die gesicherte Führung Bevorrechtigung hin (vgl. Abb. 5.1). Vor der Tastkante wird ein Richtungsfeld angeordnet und zwar derart, dass die Rippen in die vorgesehene Geh-/Querungsrichtung zeigen. Für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzung ist eine Nullabsenkung vorgesehen, die durch ein Sperrfeld für Sehbehinderte gesichert ist (vgl. auch Abb. 5.2).

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

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



Abb.5.3: Akustische Signalgeber mit ergänzenden taktilen Informationen¹⁴

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

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

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

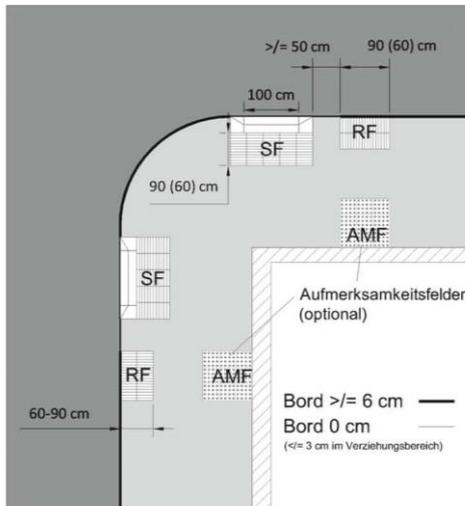


Abb. 5.4: *Beispielhafte Ausgestaltung einer wichtigen ungesicherten Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe¹⁵*

Die Abbildungen 5.5 und 5.6 zeigen Beispiele.



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

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



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

Sonstige Querungsangebote

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

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

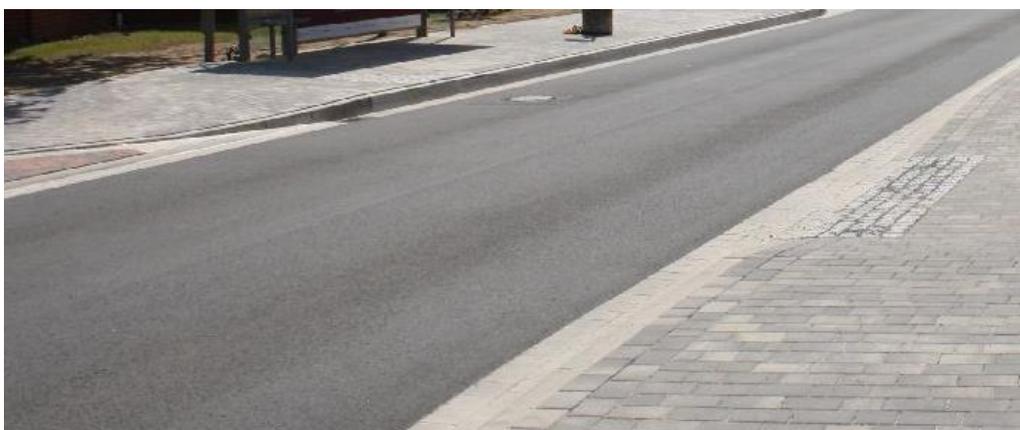


Abb. 5.7: *Beispiel für sonstige Querungsbereiche mit Aufmerksamkeitfeld (Sehnde, OT Bilm, Reuteranger)*

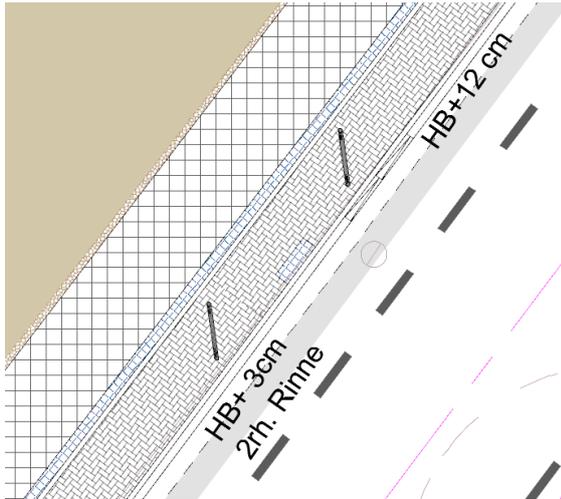


Abb. 5.8: Beispielhafte Ausgestaltung von Querungsangeboten (Lückenwalde, Haag)

5.4 Standards für Materialien

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

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

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

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

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

5.4 Gestaltung der freien Strecke

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

Für die Führung auf Streckenabschnitten ist die Führung mittels „innerer Leitlinie“ ausreichend. „Diese wird in der Regel durch Gebäudekanten oder taktil erfassbare Elemente markiert (z.B. Rasenkantensteine mit einer Höhe von mindestens 3 cm, Sockelmauern oder taktil unterscheidbare Beläge).“

¹⁶

5.5 Barrierefreiheit an Bus- und Stadtbahnhaltestellen

Für die Barrierefreiheit an Bushaltestellen wird aus praktischen Erwägungen die Übernahme der Gestaltungsvorgaben der Region Hannover¹⁷ vorgeschlagen (vgl. Abb. 5.9 und 5.10):

- Bushaltestellen mit Einstiegs-Aufmerksamkeitsfeld von 60 x 60 cm (bzw. 90 x 90 cm) und -daran anknüpfend- ein Auffindestreifen (s. Abb. 5.9).
- Hochbord-Buskapstein mit 16 oder 18 cm Bordhöhe (s. Abb. 5.10).

¹⁶ FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Köln 2011, S. 28

¹⁷ Region Hannover, Fachbereich Verkehr, Team Planung- und Bau Verkehrsinfrastruktur, 2016

Die barrierefreie Ausstattung der Stadtbahnhaltestellen erfolgt ebenfalls gemäß den Vorgaben der Region Hannover, in aller Regel durch den Vorhabenträger Region Hannover selbst. Eine verkehrssichere und komfortable Anbindung des Fuß- und Radverkehrs sowie eine barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen ist aber durch die Stadt sicherzustellen.

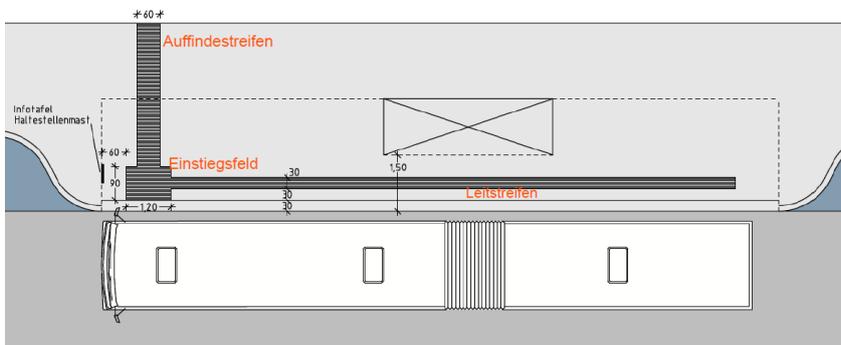


Abb. 5.9: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover¹⁸)

Die Berücksichtigung dieser Regularien erlaubt auch die einfachere Akquisition von Fördermitteln, wie sie beispielsweise bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) für den Umbau von Haltestellen beantragt werden können.

Querschnitt

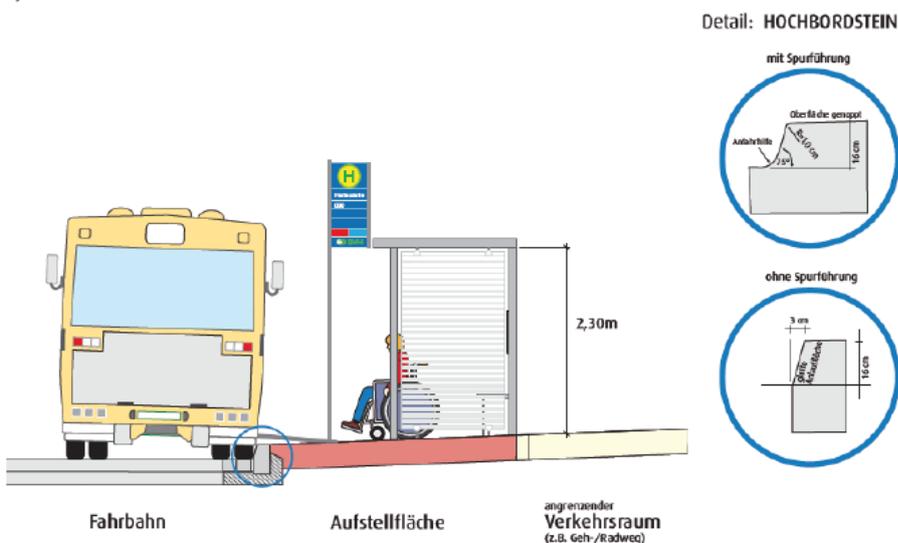


Abb. 5.10: Schnitt: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover¹⁹)

¹⁸ ebenda



Abb. 5.11: *Beispiel: Barrierefreie Haltestelle mit Aufmerksamkeitsfeld und Leitstreifen aus Kleinpflaster (Bahnhof Burgdorf)*

5.6 Zonierung von Verkehrsflächen / Begrenzungsstreifen

Begrenzungsstreifen sind erforderlich zur visuell und taktil erfassbaren Trennung von Fußgängerbereichen und niveaugleichen Verkehrsflächen für den Kfz- oder Radverkehr. Die Trennung ist insbesondere bei hochfrequentierten Geh- und Radwegen und bei Radwegen mit „schnellem“ Radverkehr wichtig. Im Stadtgebiet Laatzen sind hier bspw. Stellen im Zuge der vorgesehenen Kommunalachse von besonderer Bedeutung.

Die Begrenzungsstreifen sollten mindestens 30 cm breit sein. Zur Ausführung wird kontrastierendes Kleinpflaster als Trennstreifen vorgeschlagen. Spezielle Bodenindikatoren mit großnoppenartigen Strukturen sind ebenfalls geeignet, aber teuer (vgl. Abb. 5.12).

¹⁹ Region Hannover, Nahverkehrsplan 2015, Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 138, Hannover



Abb. 5.12: *Begrenzungsstreifen mit Großnoppenplatten (Göttingen – Radschnellweg, Nikolausberger Weg)*

5.7 Beispiele aus der Stadt Laatzen

Nachfolgend sind einige bereits umgesetzte Beispiele zur barrierefreien Gestaltung von Straßenräumen mit taktilen Elementen und Querungssicherung in der Stadt Laatzen dargestellt und kommentiert.

Durch die Region Hannover wurden in Laatzen den letzten Jahren ca. 10 Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Aktuell sind für verschiedene Stadtbahnhaltestellen barrierefreie Umbauten mit Hochbahnsteig in Vorbereitung.

Der Umbau des Knotenpunktes Marktstraße / Würzburger Straße zu einem Kreisverkehrsplatz ist insbesondere in Bezug auf die Radverkehrsführung stark umstritten. Normalerweise wären hier eine fahrbahnintegrierte Führung des Radverkehrs und eine bevorrechtigte Führung der Fußgänger auf den begleitenden, umlaufenden Zebrastreifen erforderlich. Ungeachtet der Diskussion um die Radverkehrsführung ist in Bezug auf die Barrierefreiheit hier bereits das System mit einer Ausgestaltung sowohl mit Tastkante für Sehbehinderte als auch mit Null-Absenkung realisiert worden (Abb. 5.13).



Abb. 5.13: Laatzten-Mitte - Marktstraße: Barrierefreier Ausbau Kreisverkehrsplatz

Der Umbau der Querungsstelle in der Robert-Koch-Straße ist zusätzlich mit einer verkehrsberuhigenden Aufpflasterung erfolgt. Positiv ist die Zuführung mit Auffindestreifen und entsprechendem Sperrfeld sowie Kontraststreifen. Eine Unterscheidung zusätzlich mit taktile erfassbare Kante und Null-Absenkung fehlt jedoch (Abb. 5.14).



Abb. 5.14: Laatzten-Mitte / Robert-Koch-Straße: Taktile Leitelemente Höhe Querung FGÜ zum Leine-Center

Die Querungsstelle am Steinweg unternimmt den Versuch, mittels eines Aufmerksamkeitsfeldes auf die Querungsstellen hinzuweisen und diese für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer getrennt (fühlbare Tastkante und Null-Absenkung) zu versehen. Unklar bleibt die Lage, da die eigentliche Fahrbahn erst 2 m vor der Tastkante beginnt. Ebenfalls kritisch ist der eingesetzte Schrägbord, der für Rollstuhlfahrer eine Hürde darstellt, die nur mit großer Anstrengung zu überwinden ist (Abb. 5.15).



Abb. 5.15: Rethen / Steinweg: Taktile Leitelemente im Zuge eines Schulwegs

Mehrere Bushaltestellen wurden barrierefrei ausgebaut und entsprechen den Standards mit Auffindestreifen und Einstiegsfeld. (vgl. Beispiel aus Rethen, Abb. 5.16). Die Kontraste sind nicht sehr stark, aber ausreichend.



Abb. 5.16: OT Rethen: Bushaltestelle mit Buskapsteinen und taktilem Leitsystem

Die Querungsstelle Marktstraße / Höhe Schulzentrum wurde noch ohne taktile Leitelemente ausgebaut. Die Querungshilfe ist für nicht mobilitätseingeschränkte Personen gut zu nutzen (Abb. 5.17). Ein Nachrüsten mit taktilen Elementen wird zum jetzigen Zeitpunkt als nicht vordringlich angesehen.



Abb. 5.17: Laatzen-Mitte - Marktstraße: Querungshilfe Höhe Schulzentrum

6. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur Bürgerbeteiligung wurden Workshops in den Ortsteilen Ingeln-Oesselse, Gleidingen, Rethen und Laatzten durchgeführt. Die Rückmeldungen und Anregungen seitens der Bürger und Bürgerinnen zu den einzelnen Themen sind nachfolgend aufgelistet und zumeist in die Ausbaulinweise des VEP enthalten bzw. übernommen worden.

Anregungen zur Barrierefreiheit	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Ingeln-Oesselse	
Schulweganbindung z.B. "Laagberg"	√ enthalten
Vorschlag: Fußweg über die Trasse am Sportplatz in das Neubaugebiet / Edeka	√ enthalten
Gleidingen	
Zuparken der Gehwege verhindern	Prüfauftrag an Verkehrsbehörde
Baumscheiben entfernen (Oesselser Str.)	--
Verkehrsleitung	√ enthalten Wegweisung zu den wichtigen Zielen des Fußverkehrs wird empfohlen
Taktile Elemente	√ enthalten
Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	√ enthalten vgl. Vorschläge zu Barrierefreiheit, Fuß- und Radförderung, Geschwindigkeitsreduzierungen
Barrierefreiheit	√ enthalten
Problem mit Absenkungen der Bordsteinkanten bei Zuwegen	√ enthalten ggf. Ergänzung von takt. Elementen, vorrangig auf Haupttrou- ten
Straßenabsenkung an Ampeln bes. Hildesheimer Straße	√ enthalten Ergänzung von takt. Elementen
Verbreiterung von Gehwegen (Osterstr., Torstr., etc.)	nicht in jedem Fall realisierbar, Prüfauftrag, Verhinderung von Zuparken der Gehwege
Akustische Signale Hildesheimer Straße	ggf. als Prüfauftrag an Baulastträger bzw. Verkehrsbehörde
Parkplätze markieren (Osterstraße)	Zuparken von Gehwegen verhindern, Prüfauftrag: Detailuntersuchung erforderlich

Handlungsprogramm Barrierefreiheit und Genderaspekte umsetzen!

Anregungen zur Barrierefreiheit	In Maßnahmenvorschlägen enthalten / Kommentar
Rethen	
Braunschweiger Straße Ecke Hildesheimer Straße bis Steinweg, hier ist der komb. Fuß- und radweg sehr schmal	√ enthalten Vorschlag zum Ausbau als Fahrradachse / Fahrradstraße, Ausbausituation im Zuge Entwicklung Wohngebiet „Am Erdbeerhof“ prüfen u. anpassen
Steinweg als Hauptroute wird als richtig angesehen: aber Fußweg schmal und nur einseitig: hier muss eine Lösung her	√ enthalten , Steinweg insb. Einmündungsbereiche sind umgestaltet mit taktilen Elementen etc. ggf. Prüfauftrag, Detailuntersuchung erf.
Bernhard-Ehlers-Straße als Hauptroute wird als richtig angesehen: aber Fußweg schmal und nur einseitig: hier muss eine Lösung her	√ enthalten Prüfauftrag, Detailuntersuchung erf.
Hildesheimer Straße Unterführung B 443 Richtung Norden schlechte Führung der Fußgänger Richtung Haltestelle und Richtung Kleingärten / Friedhof	Anpassungen in Zuge der Umbaus der Haltestelle Pattenser Straße erforderlich
Laatzen	
passende / adäquate / ökologische Grünplanung	nicht Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung
Sitzflächen auf Verbindungswegen	√ enthalten
niedriges Fußgängeraufkommen in Laatzen-Mitte weil geringe Aufenthaltsqualität	√ enthalten , Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Handlungsprogramm enthalten
(schlechte) bessere Aufenthaltsqualität notwendig	√ enthalten , Vorschläge zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Handlungsprogramm enthalten
mehr, kleine Grünflächen, da wo sie ungenutzt sind, z.B. Verbindungsstraßen	ggf. Prüfen, Pflege-/ Unterhaltungsaufwand beachten
Fahrzeuge sollten langsamer im Bereich Albert-Schweitzer / Domagk / Fleminstr. Fahren - P2 Parkplatz	√ enthalten Vgl. Vorschlag Kommunalachse
mit dem Einkaufswagen die Zuwege auf den P2-Parkplatz ermöglichen	nicht Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung
Barrierefreiheit für Fußgänger schaffen – Max-Born-Weg befahrbar machen	nein, ggf. Ausnahmeregelungen für Mobilitätseingeschränkte prüfen
Erich-Panitz-Straße - schmale Fußgängeraufstellflächen	ggf. Einzelfallprüfung
kein Aufmerksamkeitsfeld mit Nullabsetzung für Blinde	√ enthalten
Bushaltestelle "Neuer Schlag" hat keine Absenkung für Rollatoren	Prüfauftrag an Region Hannover
Lage der Überwege muss einsehbar sein (Wülferoder Str./ Ecke Pettenkofer Str.)	Prüfauftrag an Stadt (Verkehrsbehörde)

7. Maßnahmenschwerpunkte

Innerhalb des barrierefreien Wegenetzes wurden Bereiche definiert, die vorrangig umgesetzt werden sollten. Diese sind als Maßnahmen- bzw. Handlungsschwerpunkte in den Anlagen 1 - 5 gekennzeichnet und in der Tabelle 6.2 beschrieben. Die Maßnahmen der Prioritätenstufe 1 sind kurz- bis mittelfristig in den nächsten 1 bis 3 Jahren umzusetzen, die Prioritätenstufen 2 und 3 mittel- bzw. längerfristig (vgl. auch Tab. 6.1).

Maßnahmenpriorität (Stufe)	Realisierungshorizont
1.	kurzfristig, 1 – 3 Jahre
2.	mittelfristig, 3 – 5 Jahre
3.	längerfristig, bzw. im Zuge anstehender Baumaßnahmen

Tab. 6.1: Maßnahmenprioritäten und Realisierungshorizonte

Maßnahmenschwerpunkte:

Schwerpunktmäßig sollten folgende Bereiche barrierefrei ausgebaut werden:

- durchgehendes taktiles Leitsystem (Leitstreifen von der Stadtmitte bis zum anvisierten S-Bahnhof und zur Stadtbahnhaltestelle „Neuer Schlag“), die die Hauptfuß- und -radwegeverbindung zwischen Laatzen-Mitte und Grasdorf darstellt,
- Sicherung von wichtigen Querungsbereichen mit separaten Querungstellen für Seh- und Gehbehinderte,
- behindertengerechte Rampenanlagen im Bereich der Erich-Panitz-Straße zur Anbindung an die Stadtbahnhaltestelle und das Leine-Center Laatzen,
- stark frequentierte Bushaltestellen,
- Querungen im Verlauf von Wegen zu stark frequentierten Haltestellen, die somit eine Bündelungsfunktion für den Fußverkehr haben.

Der nachfolgenden Tabelle ist zudem eine Einschätzung der Baukosten sowie eine Zuordnung der zuständigen Baulastträger zu entnehmen.

	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)			Art der Querung		Was muss gemacht werden?							
					gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	ergänzende Maßnahmen hilfreich		
	Alt-Laaten													
1	Hildesheimer Str. / Kurze Straße / Birkenstr.	1.	S L		X		X		X	X				o
2	Hildesheimer Str. / Alte Rathausstr.	1.	S L	ohne Foto	X		X		X	X				o
3	Hildesheimer Str. / Eichstr. / Kronsbergstr.	1.	L R		X		X		X	X		* 1		-
4	Eichstraße / Höhe Ziegeleistraße	3.	S		X				X	X				+/o

* 1 Rückbau des freien Rechtsabbiegers

Baulastträger	
S	Stadt
R	Region
L	Land

Kosten	
+	gering
o	mittel
-	hoch

	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)		Art der Querung	Was muss gemacht werden?								
					gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	ergänzende Maßnahmen hilfreich	
5	Alte Rathausstraße / Querung Höhe Grundschule	3.	S		X				X	X			+/o
	Laatzen - Mitte												
6	Erich-Panitz-Straße / Würzburger Straße	1.	S R		X		X		X	X			o
7	Erich-Panitz-Straße / Stadtbahnhaltestelle Laatzen-Zentrum	1.	S R		X				X	X		* 2	o bzw. -
8	Erich-Panitz-Straße / Höhe Robert-Koch-Straße	1.	S	ohne Foto	X		X		X	X			o

* 2 vorrangige Anbindung ans LEZ sichern und Anbindung an Wegeverbindung Richtung Grasdorf (Kommunalachse)

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger	Foto	Art der Querung		Was muss gemacht werden?						Kosten		
					gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	ergänzende Maßnahmen hilfreich			
9	Fußgängerzone LEZ Höhe Albert-Schweitzer-Str.	1.	S			X		X				X			+
10	Am Wehr-Wehrbusch/ Grand – Quevilly - Passage	1.	S	ohne Foto		X				X	X		* 3		o
11	Erich-Panitz-Straße / Wülferoder Str.	in Planung	S R		X		X		X	X			* 4		k.A.
12	Erich-Panitz-Straße/ Höhe Haltestelle Laatzten	1.	S R	ohne Foto		X		X				X	* 5		+
13	Erich-Panitz-Straße / Höhe Stadtbahnhaltestelle „Park der Sinne“	1.	S R	ohne Foto		X		X		X	X		* 6		o bzw. -

* 3 Teil der Kommunalachse ggf. ergänzend baul. Maßnahmen zur Verkehrssicherung

* 4 bes. Radverkehrssituation vgl. Stellungnahme zum geplanten Hochbahnsteig

* 5 barrierefreie Wegeverbindung Wohnquartier - Haltestelle - Schulzentrum Albert- Einstein-Schule sicherstellen

* 6 Wegeverbindung zum Stadtpark barrierefrei ausbauen

	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)		Art der Querung	Was muss gemacht werden?								
					gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm		Absenker 3 cm	ergänzende Maßnahmen hilfreich
14	Wülferoder Str. / Im Langen Feld: Höhe Albert-Einstein-Schule	2.	SR		X				X	X			+/o
15	Gutenbergstraße / Höhe Park der Sinne	3.	S			X		X			X		+
16	Wülferoder Str. / Querung Richtung Erich-Kästner-Schule	2.	SR		X				X	X			o
	Grasdorf												
17	Hildesheimer Str. / Höhe Stadtbahnhaltestelle „Aqua-Laatzium“		SR		X		X		X	X			k.A

	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)			Art der Querung		Was muss gemacht werden?							
					gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	ergänzende Maßnahmen hilfreich		
18	Hildesheimer Str. /: Höhe Stadtbahnhaltestelle „Neuer Schlag“	1.	S R	ohne Foto	X		X		X	X		*	7	o/-
19	Hildesheimer Str. /: Höhe Stadtbahnhaltestelle „Steinfeld“	1.	S R	ohne Foto	X		X		X	X		*	8	o/-
	Rethen													
20	Hildesheimer Str. /: Höhe Stadtbahnhaltestelle „Pattenser Straße“	in Planung	S R		X		X		X	X		*	9	k.A.
21	Hildesheimer Str. / Stadtbahnhaltestelle Rethen (Bahnhof)	1.	S R		X		X		X	X				o

* 7 Wegeverbindung in die Quartiere barrierefrei herstellen
 * 8 Wegeverbindung nach Grasdorf-Steinfeld barrierefrei sicherstellen
 * 9 Radverkehr prüfen und verbessern (vgl. Stellungnahme)

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger	Foto	Art der Querung		Was muss gemacht werden?						Kosten			
					gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	ergänzende Maßnahmen hilfreich				
22	Hildesheimer Str. / Bernhard-Ehlers-Straße / Zur Sehlwiese	1.	SR		X		X	X								+
23	Hildesheimer Str. / Zuckerstraße / Steinweg	1.	SR	ohne Foto	X		X	X								+
24	Hildesheimer Str. / Stadtbahnhaltestelle Galgenbergweg	in Planung	SR	ohne Foto	X		X	X					* 1 0			k.A.
	Gleidin-gen															
25	Hildesheimer Str. / Stadtbahnhaltestelle Orpheusweg bis Kreuzung: Osterstraße / Ritterstraße	1.	SR	ohne Foto	X		X	X								o

*10 vgl. Stellungnahme

Lfd. Nummer	Stadtteil / Bereich	Querungsbedeutung (Priorität)	Baulastträger	Foto	Art der Querung		Was muss gemacht werden?						Kosten	
					gesicherte Querung	ungesicherte Querung	akustische Signalanlage	Aufmerksamkeitsfeld	Auffangstreifen	Absenker 3 cm und 0 cm	Absenker 3 cm	ergänzende Maßnahmen hilfreich		
26	Hildesheimer Str. / Stadtbahnhaltestelle: Thorstraße bis Höhe: Thorstraße	1.	S R		X		X	X						o
	Ingeln-Oesselse													
27 a	Gleidinger Str. / Bushaltestelle St. Nicolai-Kirche	1.	S R			X		X			X	* 1 1	+ bzw. -	
27 b	Gleidinger Str. / Bushaltestelle St. Nicolai-Kirche (Gegenrichtung)	1.	S R			X		X			X	* 1 1	+ bzw. -	
28	Querungsstelle Höhe Einkaufsmarkt / neues Wohngebiet	1.	S R	ohne Foto	X		X		X	X		* 1 2	+	

*11 barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle einschl. Zuwegung
 *12 Anbindung an Nahversorgung barrierefrei sicherstellen

Tab. 6.2: Handlungs-/Maßnahmenschwerpunkte Stadt Laatzen (nach Ortsteilen)

Handlungsprogramm Barriere-
freiheit und Genderaspekte umsetzen!

7. Maßnahmenschwerpunkte

Der vorliegende VEP Teil 3 Barrierefreiheit ist Basis der weiteren verkehrlichen Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Laatzen für die nächsten 10 Jahre.

Hannover, den 17. Oktober 2018



Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH

Handlungsprogramm Barriere-
freiheit und Genderaspekte umsetzen!

Anlagen 

Anlagen

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