

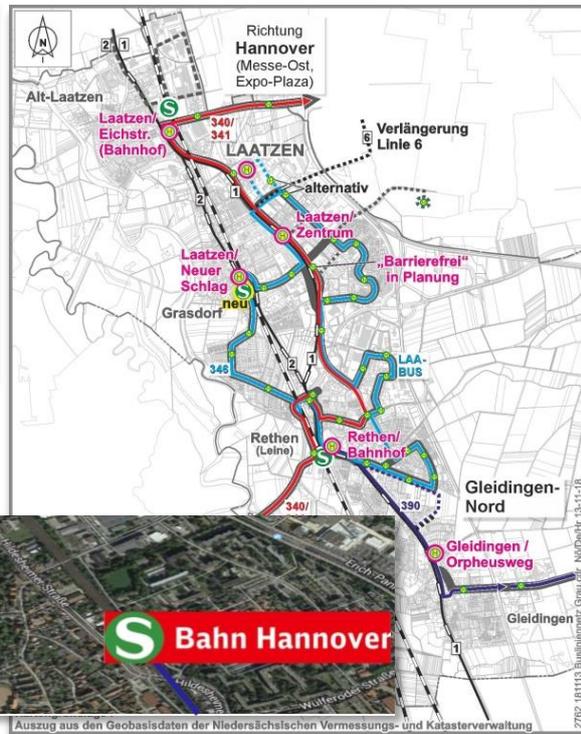
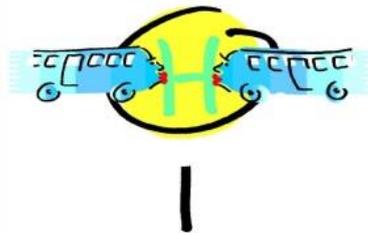


Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzten

Teil 5: Handlungsprogramm ÖPNV



„LAA-BUS“



**Verkehrsentwicklungsplan
Stadt Laatzen
Teil 5: Handlungsprogramm
ÖPNV**

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 ÖPNV.DOCX

INHALTSVERZEICHNIS:	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Heutige Situation.....	2
2.1 S-Bahn.....	2
2.2 Stadtbahn	3
2.3 Busverkehr.....	6
2.4 Haltestellen	8
3. Ziele und Handlungsfelder	9
3.1 Leitbild und Ziele.....	9
3.2 Handlungsfelder.....	9
4. Maßnahmekonzept	11
4.1 Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit	11
4.1.1 Stadtbahnhaltestellen.....	11
4.1.2 Bushaltestellen.....	13
4.1.3 S-Bahn-Halt / Bahnhof Rethen.....	15
4.2 Veränderungen im Strecken- und / oder Liniennetz	15
4.2.1 Verlängerung der Linie 6.....	15
4.2.2 Liniennetzergänzungen und Optimierung der Stadtbahnerschließung in Rethen und Gleidingen.....	17
4.3 Neuer Regionalverkehrshalt in Laatzen/ Laatzen-Mitte	19
4.4 Busverkehr.....	20
Linien 340/ 341	24
Linie 390	24
4.5 Kommunalachse	25
5. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	26
6. Schlüsselmaßnahmen ÖPNV.....	28
7. Fazit.....	29



ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1: Konzept für Umsteigestation Rethen / Pattenser Straße (Quelle: TransTecBau und Infra 2016 mit Anmerkungen PGT zu ergänzenden Maßnahmen) 4

Abb. 2.2: Erschließungsqualität durch das derzeitige S-Bahn- / Stadtbahnnetz 5

Abb. 2.3: Hochbahnsteig Rethen / Galgenbergweg (Quelle: TransTecBau und Infra 2016, Anmerkungen PGT) 6

Abb. 2.4: Busliniennetz 7

Abb. 2.5: Schnitt: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover) 8

Abb. 4.1: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen und S-Bahnhof Rethen empfohlen 14

Abb. 4.2: Ergänzungen im Stadtbahn-Netz 16

Abb. 4.3: Beispiel: Kreisel mit mittiger Stadtbahnquerung in Karlsruhe 17

Abb. 4.4: Empfohlene Verlegung Haltestelle Orpheusweg und Einzugsradien zur Erschließungsverbesserung der geplanten neuen Wohngebiete..... 18

Abb. 4.5: Neuer RE und S-Bahn-Halt Laatzen Zentrum/Mitte..... 19

Abb. 4.6: Möglicher Standort für neuen RE- und S-Bahnhalt Laatzen Zentrum/Mitte 20

Abb. 4.7: Stadtbusroutenkonzept Laatzen mit Einzugsradien..... 21

Abb. 4.8: Linienführung Stadtbus Laatzen..... 23

Abb. 4.9: „Olli“ bzw. andere automatische Busse fahren bereits heute..... 25

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 5.1: Buskilometer por Jahr – Bestand / Prognose – Vergleich der heute und mit verändertem Stadtbusverkehr (Laatzen) 24

Tab. 6.1: Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“ zur Umsetzung in den nächsten 5 Jahren 28

Tab. 6.2: Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“ mit weiterem Untersuchungsbedarf 29

1. Ausgangslage

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

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

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

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

wurden in den Ortsteilen in Workshops diskutiert.

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

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

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

2. Heutige Situation

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

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

2.1 S-Bahn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Stadtbahn

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

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

⁴ Region Hannover, NVP 2015, September 2015

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

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

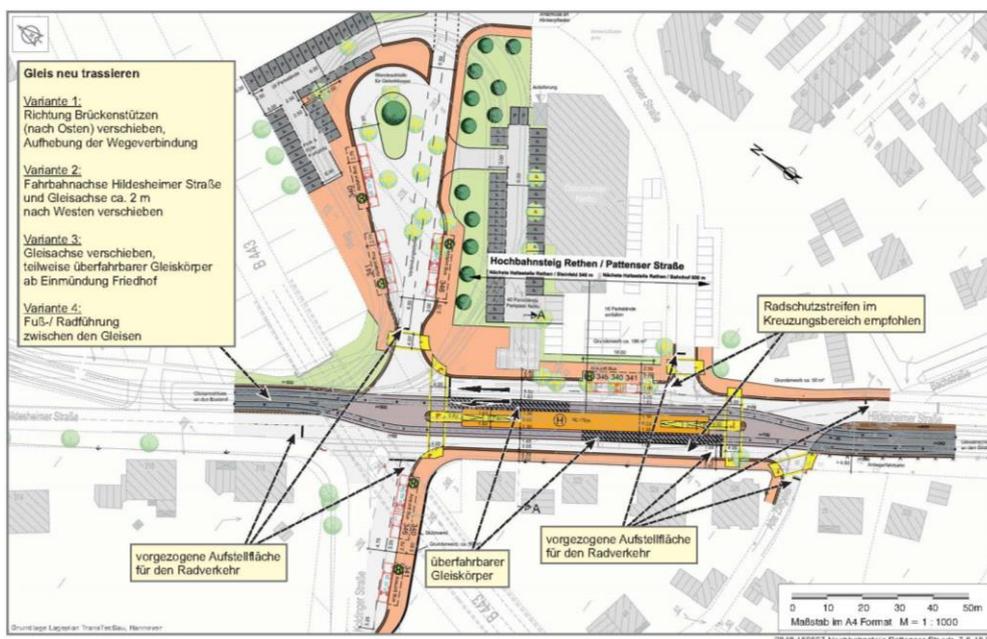


Abb. 2.1: Konzept für Umsteigestation Rethen / Pattenser Straße (Quelle: TransTecBau und Infra 2016 mit Anmerkungen PGT zu ergänzenden Maßnahmen)

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

⁵ Region Hannover, NVP 2015, September 2015

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

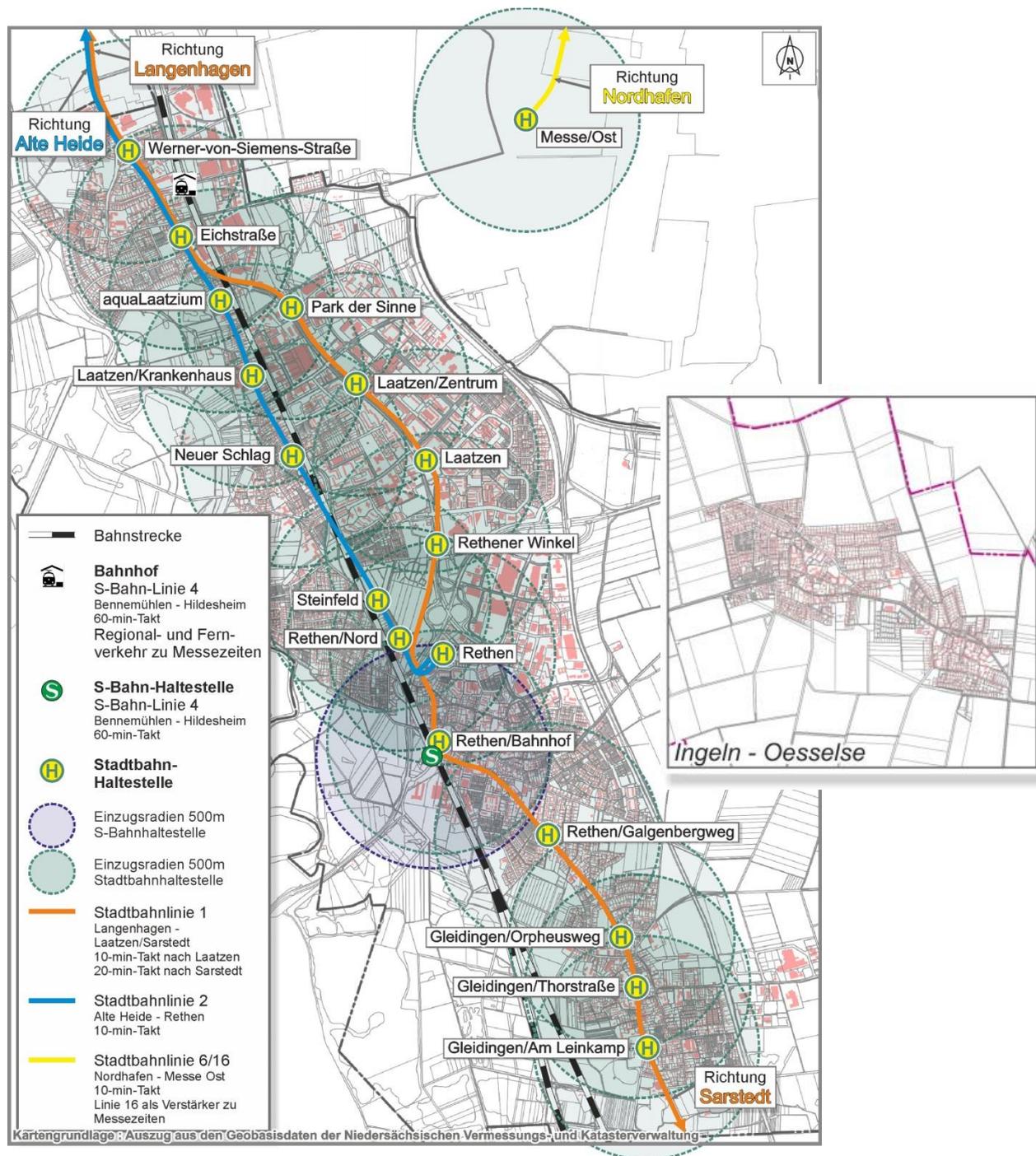


Abb. 2.2: Erschließungsqualität durch das derzeitige S-Bahn- / Stadtbahnnetz

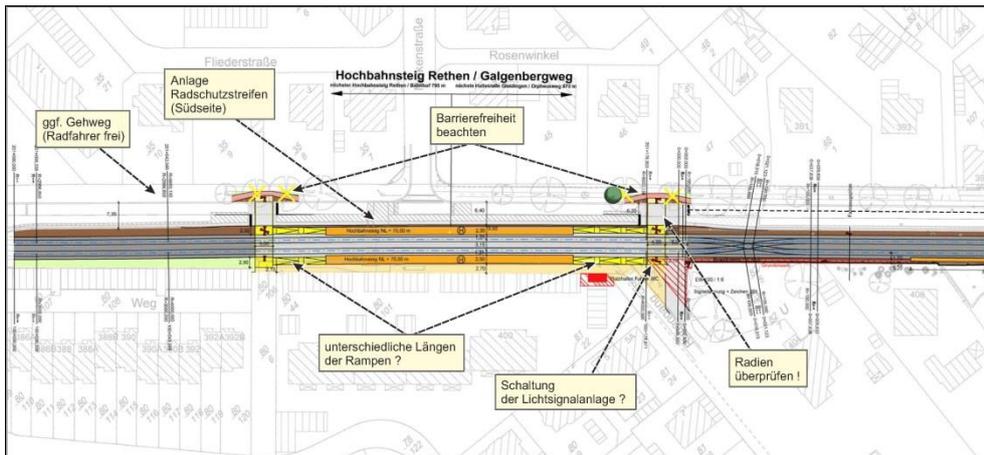


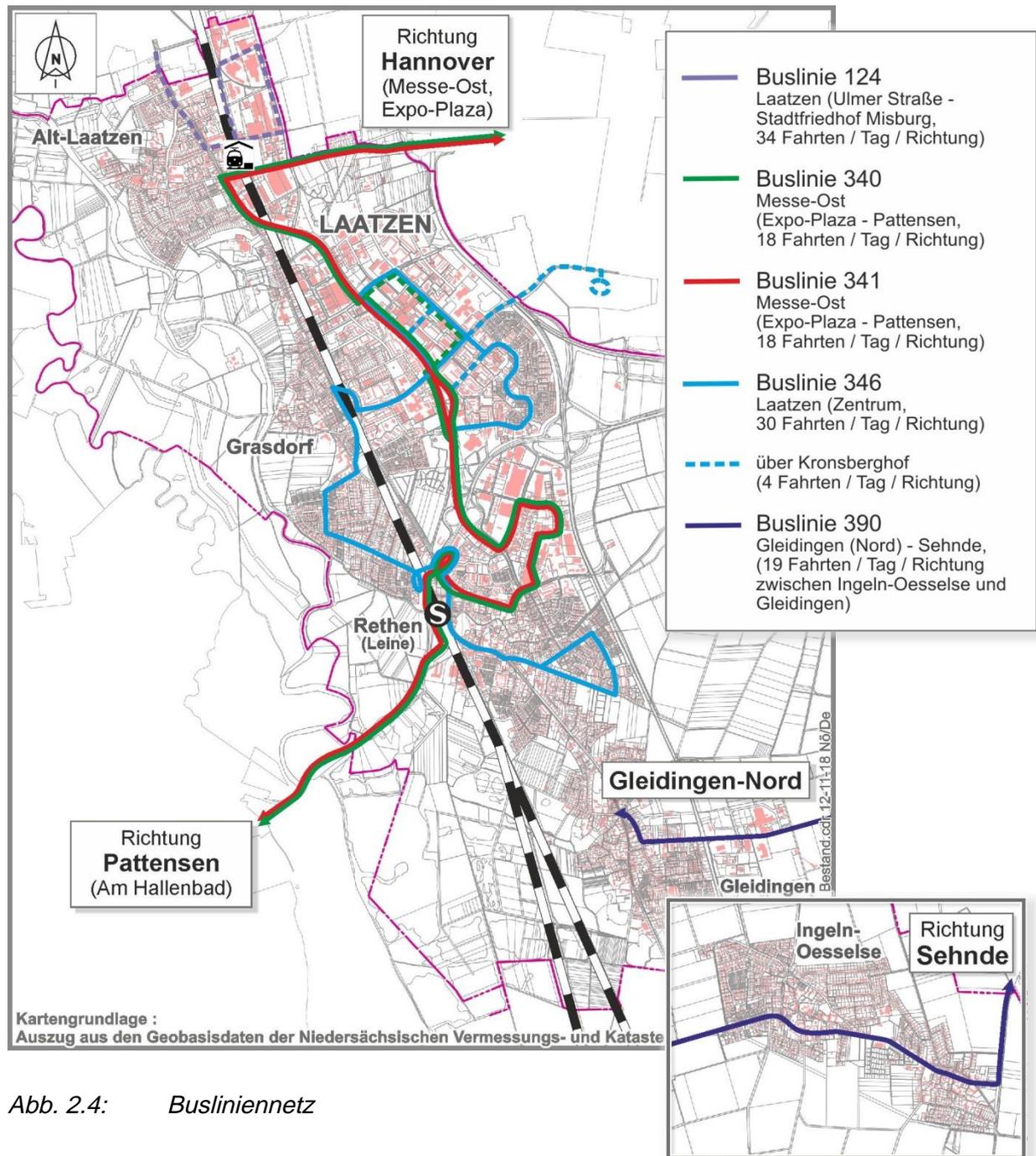
Abb. 2.3: Hochbahnsteig Rethen / Galgenbergweg
(Quelle: TransTecBau und Infra 2016, Anmerkungen PGT)

2.3 Busverkehr

Auch der Busverkehr verläuft überwiegend in Nord-Süd-Richtung, Querverbindungen fehlen. Für die westlich der Bahn gelegenen Stadtbereiche gibt es nur den Bus Linie 346 als Verbindung mit der Stadtmitte. Ebenso fehlt eine regelmäßig verkehrende direkte Busverbindung aus Ingeln-Oesselse an Laatzten-Mitte und an die S-Bahn in Rethen (vgl. Abb. 2.4). Besonders im Busverkehr zeigt sich das zergliederte Netz mit vielen verschiedenen Fahrwegen, uneinheitlichem Takt und fehlender verlässlicher Barrierefreiheit.

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

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



2.4 Haltestellen

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

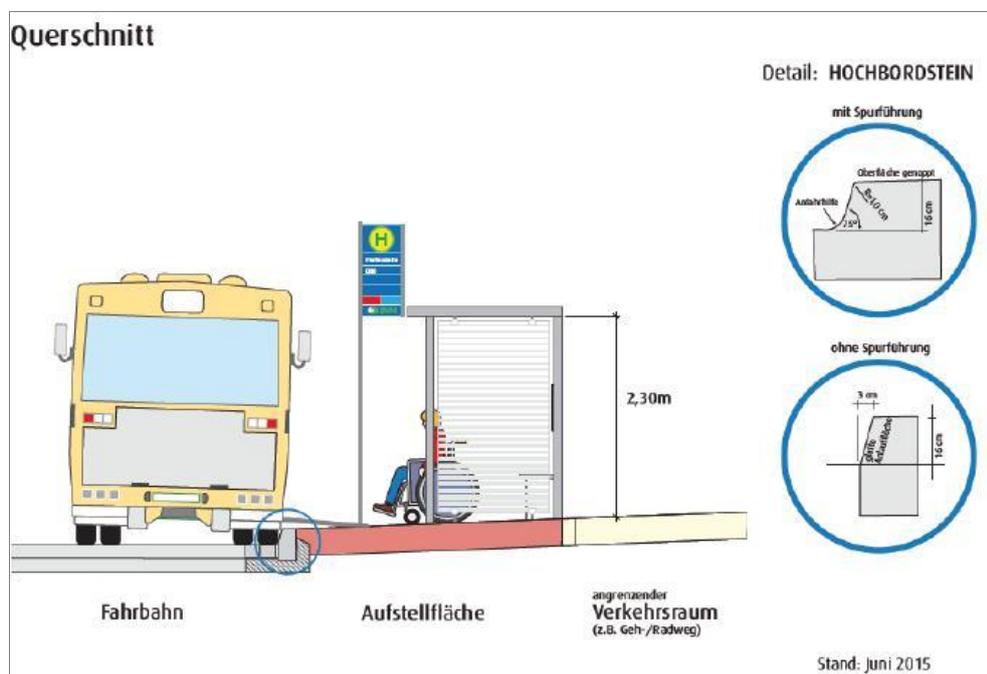


Abb. 2.5: Schnitt: Muster-Bushaltestelle (Region Hannover⁷)

Die Region Hannover realisiert ein Programm zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen. Bisher wurden 14 Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut.

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sollen bis 2022 alle Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut sein.

⁶ Region Hannover, NVP 2015, Hannover 2015

⁷ ebenda

3. Ziele und Handlungsfelder

3.1 Leitbild und Ziele

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

Ziele:
Ø Die Mobilität sicherstellen
Ø Die schadstoffarme Mobilität fördern
Ø Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen auf über 50 % steigern
Ø Innovativen Verkehr ermöglichen (E-Mobilität, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
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
Ø Eine leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern bzw. herstellen
Ø Notwendige Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtvträglich abwickeln

3.2 Handlungsfelder

Um die Zielsetzungen zu erreichen wurden insgesamt 11 Handlungsfelder erarbeitet, für die eine Erarbeitung konkreter Programmbausteine bzw.

Maßnahmenplanungen sinnvoll sind⁸. Für die Entwicklung des Bus- Stadtbahn- und Bahnverkehrs besonders relevant sind:

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

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

4. Maßnahmenkonzept

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

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

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

4.1 Kontinuierlicher Ausbau der Barrierefreiheit

4.1.1 Stadtbahnhaltestellen

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

In Bezug auf den Ausbau von Hochbahnsteigen ist stärker als bisher die Gesamtplanung des Straßenraumes und eine Verzahnung mit Straßen-

ausbaumaßnahmen und Verbesserungen für den Radverkehr entlang der verkehrswichtigen Straßen und Radhaupttrouten zu berücksichtigen. Die bisher inselartige Planung von Haltestellen muss zu einer Gesamtbetrachtung des Straßenraumes unter Würdigung aller Belange erweitert werden. Die Mindestanforderungen durch die gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit betreffen nicht nur Haltestellen, sondern ebenso die Zuwegung zu den Haltestellen.

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

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

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

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

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

Im Längsverkehr wird durch den Platzbedarf der Haltestelle zudem die Situation in der Hildesheimer Straße verändert. Die von der Region Hannover vorgeschlagene Lösung mit einem einseitigen Radschutzstreifen sollte konsequent im Zuge der Straße weiterverfolgt werden und im Bereich der Haltestellen ohne Einschnürung von Rad- und Fußverkehrsbeziehungen umgesetzt werden.

4.1.2 Bushaltestellen

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

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

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

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

eine stärkere Berücksichtigung städtischer Interessen bei der Lage bzw. dem Ausbau dieser Haltestellen. Haltestellen mit mehr als 50 Ein-/Aussteigern/Tag sollten mittelfristig komplett barrierefrei werden.

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

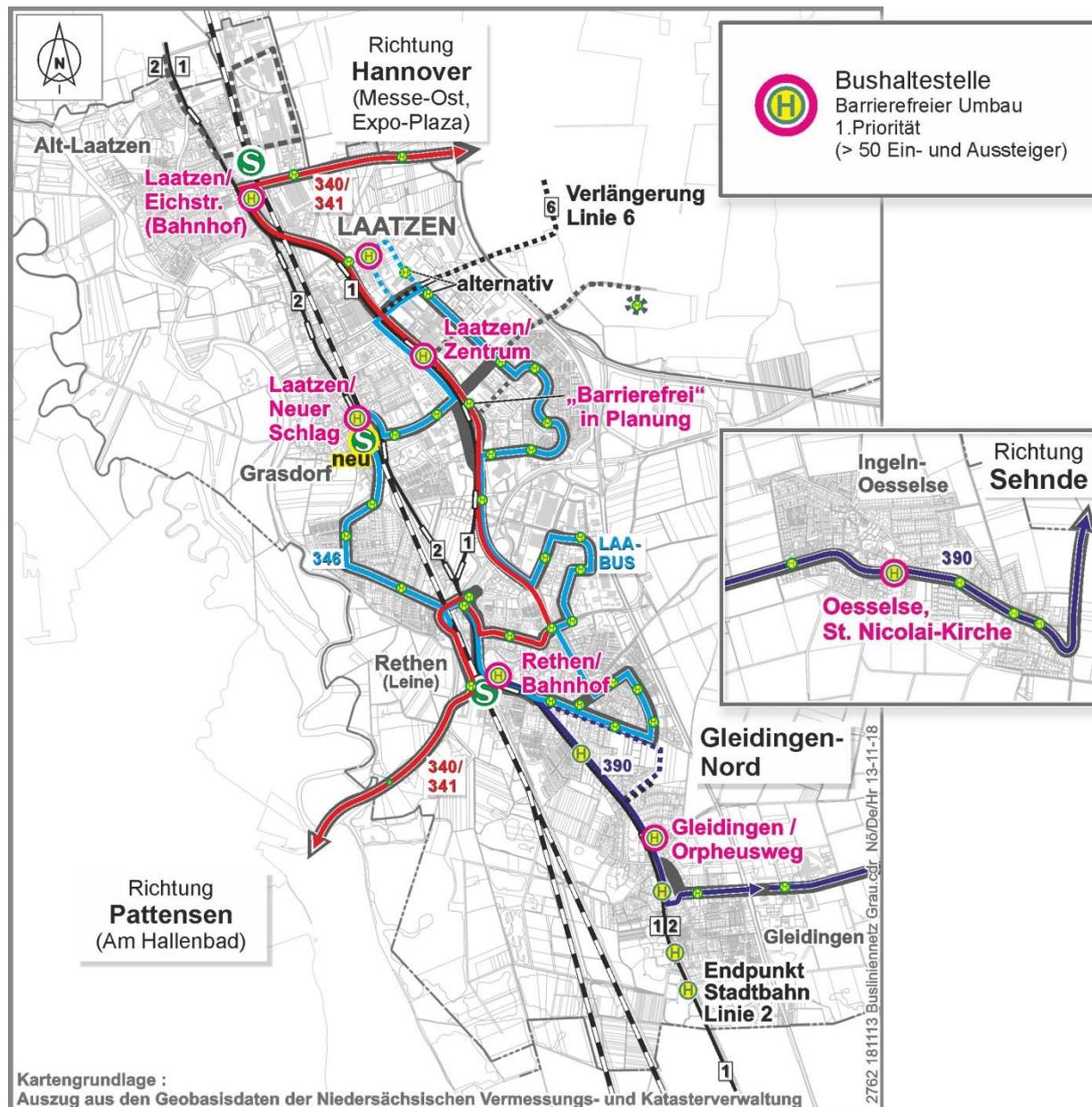


Abb. 4.1: Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen und S-Bahnhof Rethen empfohlen

4.1.3 S-Bahn-Halt / Bahnhof Rethen

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

4.2 Veränderungen im Strecken- und / oder Liniennetz

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

4.2.1 Verlängerung der Linie 6

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

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

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

Die Verlängerung der Linie 6 ist dringend erforderlich. Die Wohnbebauung am Kronsberg, die geplante Erweiterung Kronsberg Süd (Kronrode), das Expo-Gelände sowie die sich verdichtende Nutzung auf dem bisher brachliegenden Expo-Gelände (IKEA, Studentenwohnheim etc.) sind, sowohl in Richtung Hannover als auch in Richtung Laatzen an das Liniennetz der Li-

nie 1 sowie an die Stadtmitte Laatzen anzubinden. Auch für den Radverkehr sollte die Verbindung optimiert werden.

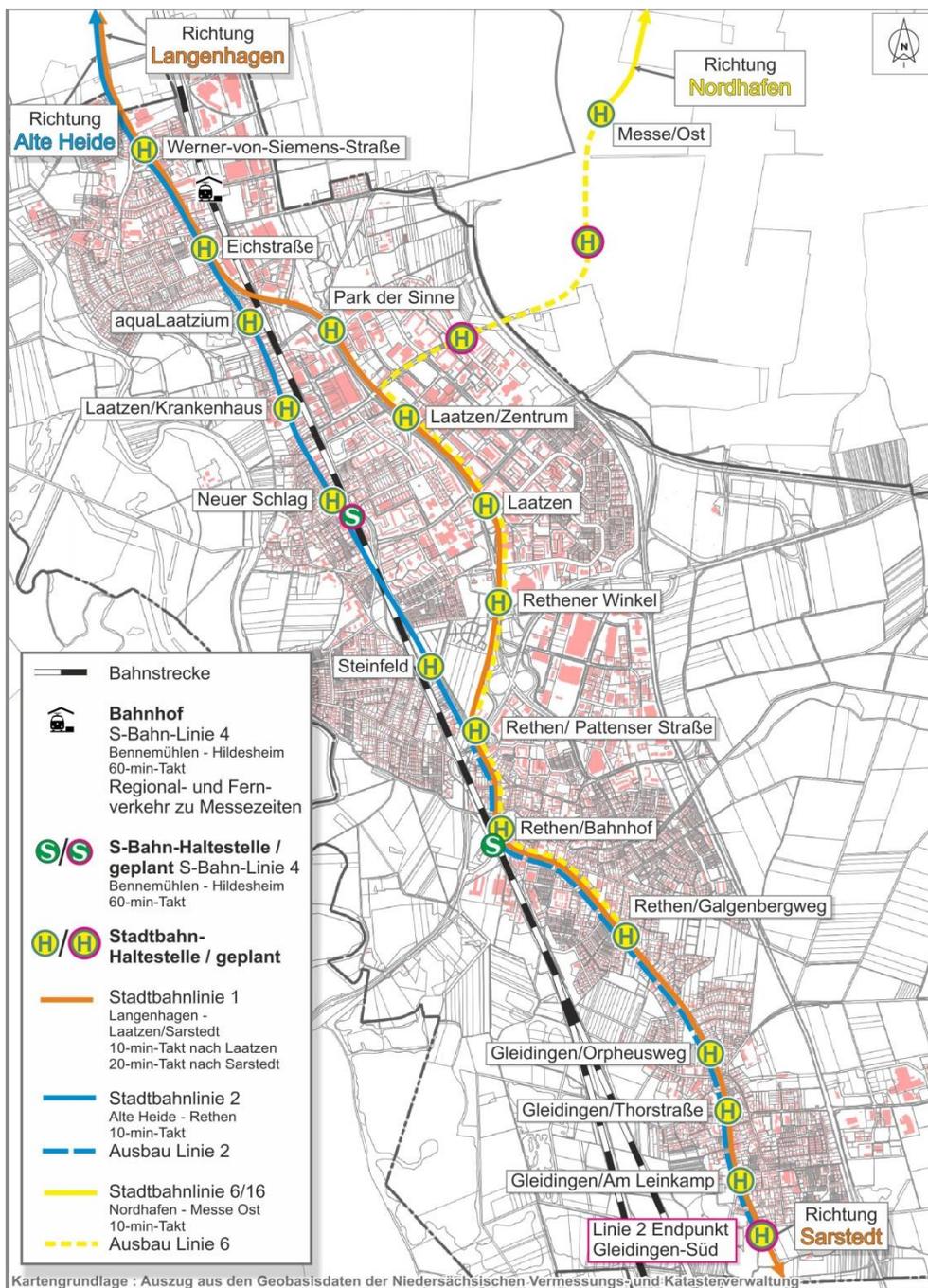


Abb. 4.2 Ergänzungen im Stadtbahn-Netz

Der Streckenverlauf der Stadtbahn kann über die bisherige Wendeschleife in Richtung "Expo-Wal" verlängert werden, um die vorhandene Brücke im

Zuge der Würzburger Straße über den Messeschnellweg zu nutzen und die Trasse in den Streckenverlauf der Linie 1 bis zur Haltestelle Laatzen Mitte einzuschleifen.

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

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



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

4.2.2 Liniennetzergänzungen und Optimierung der Stadtbahnerschließung in Rethen und Gleidingen

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

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

Vorgeschlagen wird, den Streckenverlauf der Linie 1 bis Gleidingen bzw. Sarstedt wie bisher beizubehalten. Der Streckenverlauf der verlängerten Linie 6 sollte bis mindestens zur Wendeschleife Laatzen-Mitte und optional bis Gleidingen erfolgen. Der Streckenverlauf der Linie 2 sollte eine Weiterführung bis Gleidingen Süd (übergangsweise bis Gleidingen Orpheusweg) erhalten. Für die Haltestelle Orpheusweg ergeben sich in Bezug auf Lage und die erforderliche Wendemöglichkeiten für den Stadtbahnbetrieb besondere Anforderungen, die bereits mit der Region und der Infra abgestimmt werden. Bei Verlegung der Haltestelle würde dann die maximale Entfernung aus den Wohnbauentwicklungsgebieten jeweils etwa 500 m betragen (vgl. Abbildung 4.4).

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

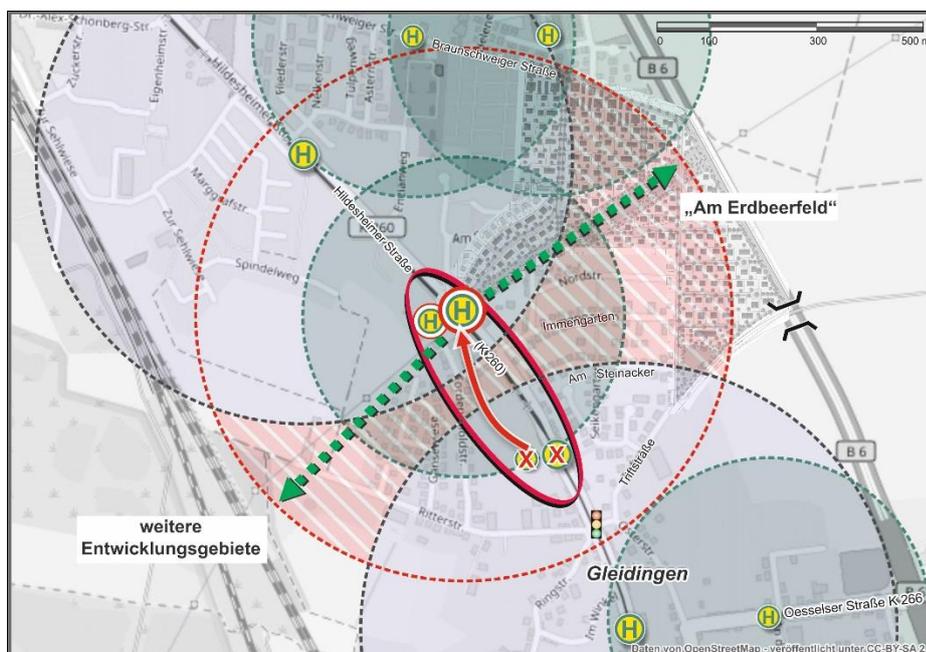


Abb. 4.4: Empfohlene Verlegung Haltestelle Orpheusweg und Einzugsradien zur Erschließungsverbesserung der geplanten neuen Wohngebiete

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

4.3 Neuer Regionalverkehrshalt in Laatzen/ Laatzen-Mitte

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



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

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

⁹ bahnstadt 2017

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

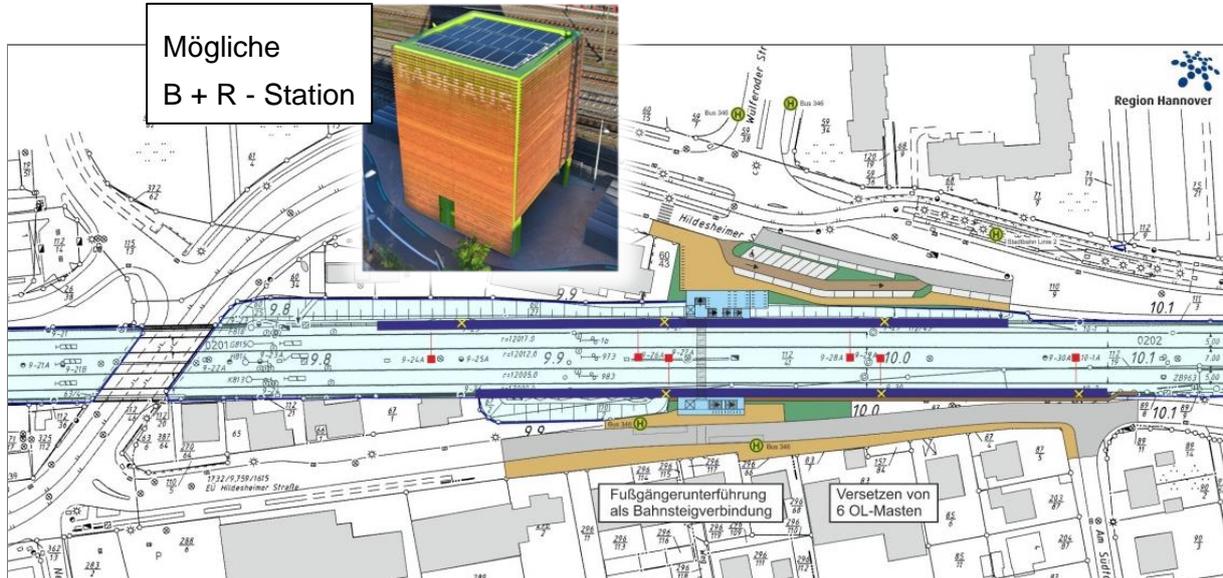


Abb. 4.6: Möglicher Standort für neuen RE- und S-Bahnhalt Laatzen Zentrum/Mitte¹⁰

4.4 Busverkehr

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

Busnetz

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

¹⁰ bahnstadt 2017

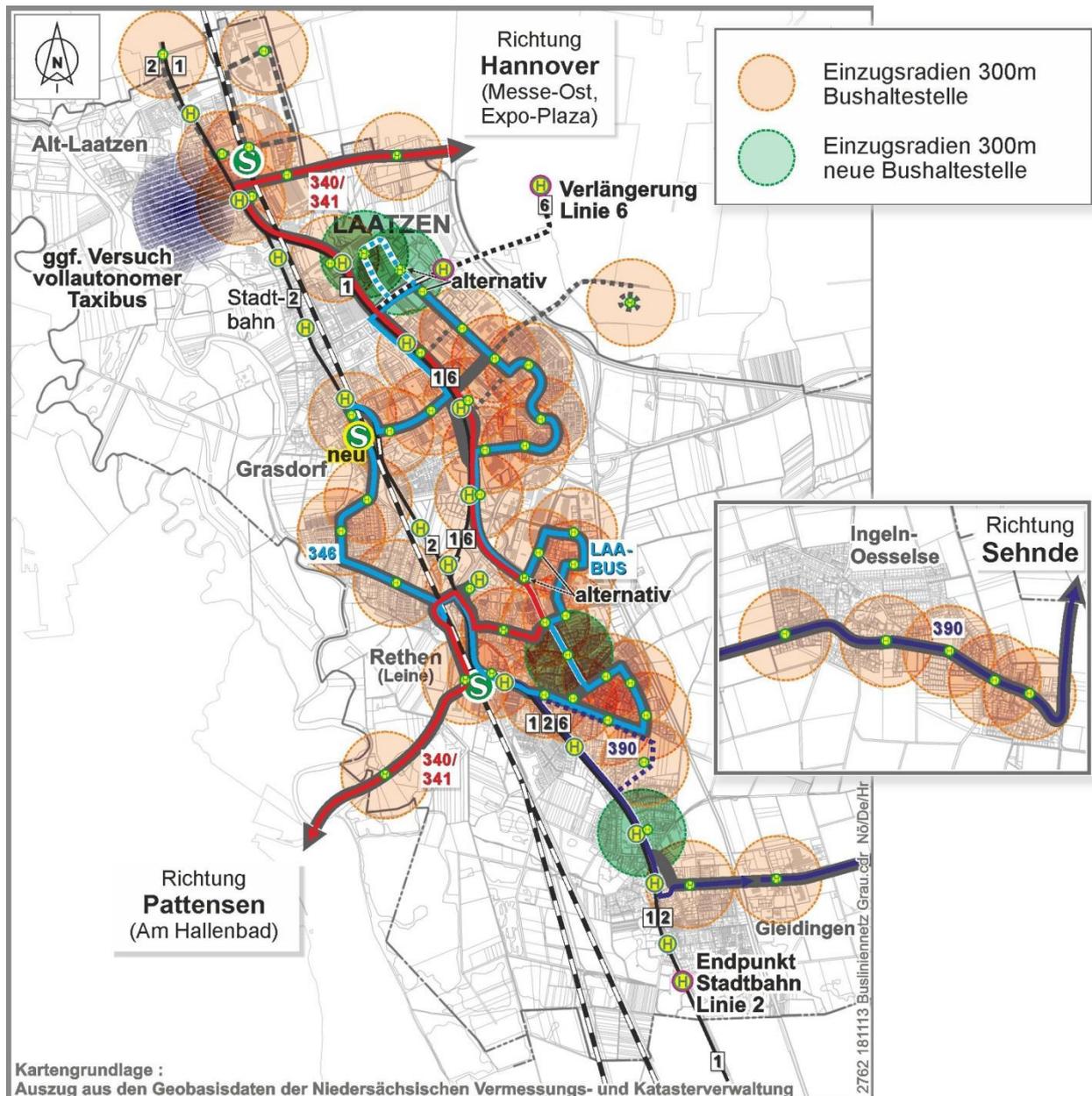


Abb. 4.7: Stadtbusroutenkonzept Laatzen mit Einzugsradien

Stadtbus Laatzen ("LAA-BUS"

Für die Stadt Laatzen wird vorgeschlagen, einen Stadtbusverkehr Laatzen (z.B. "LAA-BUS") zu prüfen und einzuführen. Der Bus wird sowohl an die Stadtbahn als auch an die zukünftige S-Bahn-Station Laatzen-Mitte angeschlossen. Die mögliche Linienführung ist in der Abbildung 4.7 dargestellt.

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

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

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

Die Vorteile eines eigenständigen Stadtbusnetzes bestehen

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

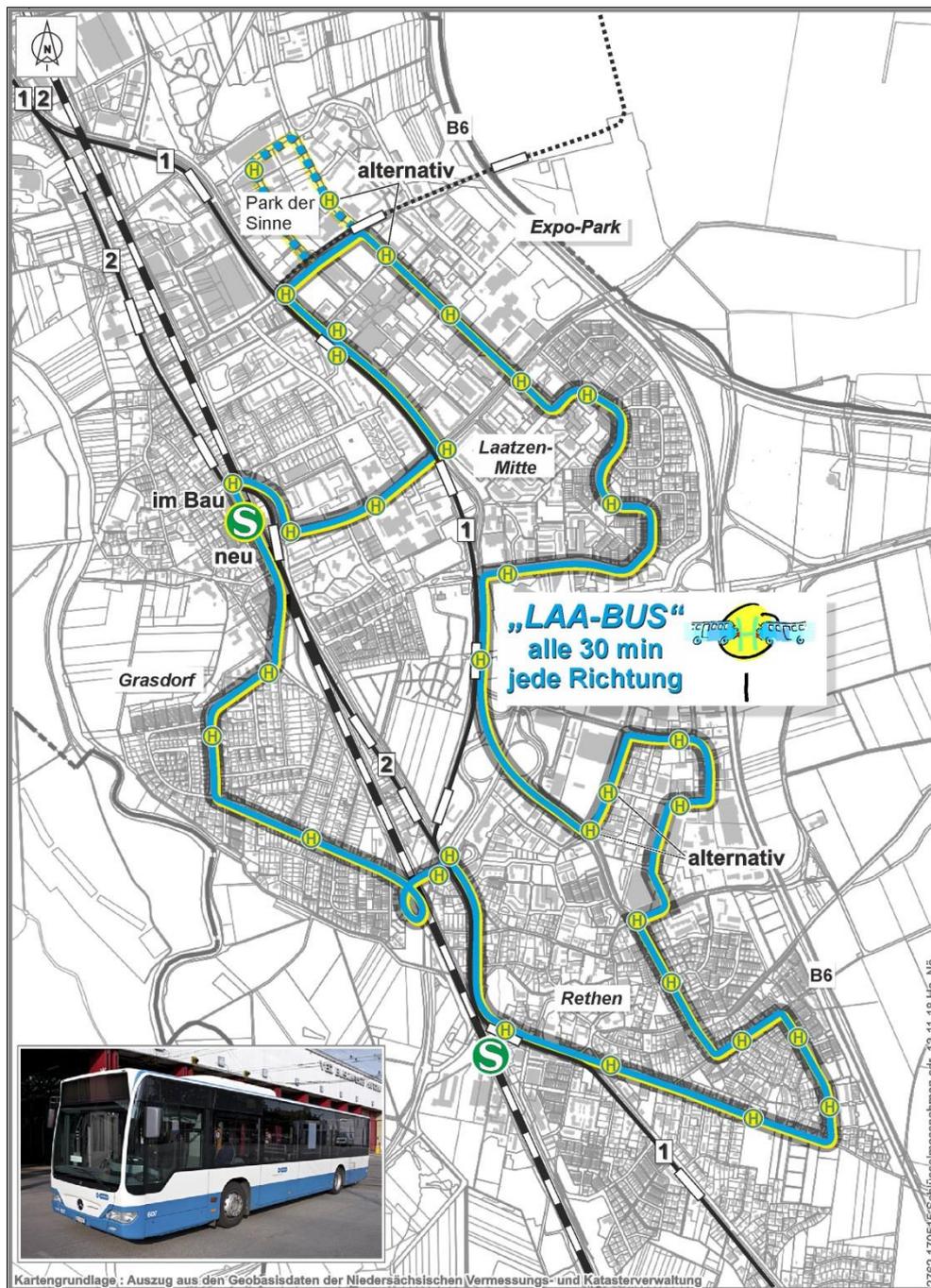


Abb. 4.8: Linienführung Stadtbus Laatzen

Fahrleistungen

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

Buskilometer pro Jahr			
Liniennummer	340/341	346	390
Bestand	239.972	94.450	271.179
Prognose mit geänderten Stadtbusverkehr	216.213	120.732	338.657

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

Linien 340/ 341

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

Linie 390

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

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

4.5 Kommunalachse

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

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

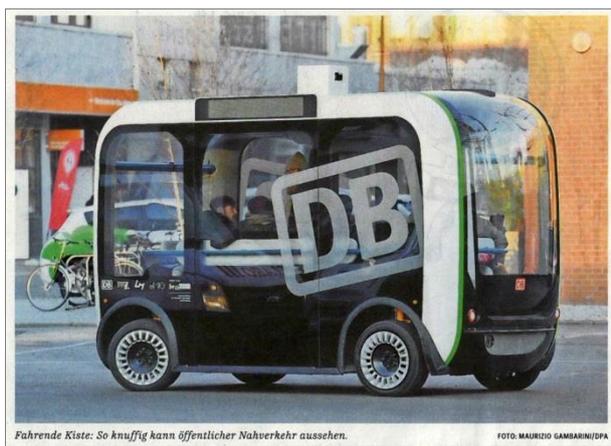


Abb. 4.9: „Olli“ bzw. andere automatische Busse fahren bereits heute

5. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

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

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

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

6. Schlüsselmaßnahmen ÖPNV

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

Für die Schlüsselmaßnahmen im ÖPNV ergeben sich daher folgende Aufgabenbereiche:

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

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

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

„Schlüsselmaßnahmen“ mit weiteren Untersuchungsbedarfen				
lfd. Nr.	Maßnahmenstelle / Maßnahmenvorschlag	Kosten	Priorität	Bau- last
Schieneverkehr				
1	Neubau S-Bahnhaltepunkt Laatzen-Mitte	sehr hoch	hoch	Region
Stadtbahn				
2	Verlängerung Stadtbahnlinie 6 bis Würzburger Str. bzw. Gleidingen/Rethen (Erdbeerhof)	sehr hoch	mittel / gering	Region
Busverkehr				
3	Stadtbus Laatzen Linienetzdebatte, Angebotsstruktur etc.	mittel	hoch	Stadt / Region

Tab. 6.2: *Maßnahmenprogramm „Schlüsselmaßnahmen“ mit weiterem Untersuchungsbedarf*

7. Fazit

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

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

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

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

Hannover, den 13.12.2018

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Heinz Mazur', with a long horizontal flourish extending to the right.

Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführer -