



Verkehrs- entwicklungsplan

Stadt Laatzten

Teil 1: Leitbild Verkehr – „Zukunftsfähige Mobilität für Laatzten“



Verkehrsentwicklungsplan

Stadt Laatzen

Teil 1: Leitbild Verkehr

- Entwurf Endbericht -

Stand 22.04.2015

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

**AUFTRAGNEHMER: PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

BEARBEITUNG:	DIPL.-ING.	H. MAZUR
	DIPL.-ING.	R. LOSERT
	DIPL.-GEOGR.	D. LAUENSTEIN
	DIPL.-GEOGR.	H. WINDMÜLLER
	DIPL.-GEOGR.	R. WAACK
GRAFIK:	DIPL.-GEOGR.	R. NÖLLGEN
		M. DERR
		G. HERNER
TYPOSCRIPT:	DIPL.-SozWiss.	H. RITZER-BRUNS

HANNOVER, 22. APRIL 2015

P2545_T_150422 VEP LAATZEN.DOCX

INHALTSVERZEICHNIS:**Seite**

1.	Ausgangslage	1
2.	Das Leitbild	1
2.1	Ziele und Aufgaben des Leitbildes	1
2.2	Vorgehen	3
3.	Heutige Situation.....	5
3.1	Lage im Raum und Stadtstruktur.....	5
3.2	Bevölkerung.....	7
3.3	Fußverkehr	7
3.4	Barrierefreiheit / Gender-Belange.....	9
3.5	Radverkehr	9
3.6	ÖPNV / SPNV	13
3.7	Straßenräume	19
3.8	Kfz-Verkehr.....	20
3.9	Wegweisung	27
3.10	Exkurs: Das Schulprojekt	28
3.11	Zusammenfassende Bewertung.....	32
4.	„Stadt im Wandel“ / Prognose 2030	35
5.	Leitbild	37
5.1	Leitbild und Ziele	37
5.2	Handlungsfelder.....	38
5.3	Ziele anderer Fachplanungen	42
6.	Maßnahmenansätze	46
6.1	Stadt der kurzen Wege!	46
6.2	Fußverkehr fördern!	46
6.3	Barrierefreiheit und Gender-Belange umsetzen!	48
6.4	Radverkehr fördern!	50
6.5	Busse und Bahnen bürgernah!.....	54
6.6	Verkehrssicherheit erhöhen!	58
6.7	Straßennetz optimieren!.....	59
6.8	Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern!	60
6.9	Orientierung im Verkehr verbessern!.....	62
6.10	Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen!.....	62
6.11	Öffentlichkeit herstellen!.....	64
6.12	Schlüsselmaßnahmen!.....	66
7.	Stadt- und Ortsteilkonzepte entwickeln	67
8.	Fazit / Weiteres Vorgehen.....	69

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1:	Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen.....	1
Abb. 2.2:	Vorgehen Verkehrsentwicklungsplanung	3
Abb. 3.1:	Quellen und Ziele.....	6
Abb. 3.2:	Radverkehrsmengen (Radfahrer / 8 h).....	10
Abb. 3.3:	Derzeitiges S-Bahn-/Stadtbahnnetz	15
Abb. 3.4:	Schienenerschließung Laatzen	16
Abb. 3.5:	Busliniennetz	18
Abb. 3.6:	Erschließung / Mindestbedienung durch den ÖPNV	19
Abb. 3.7:	Straßennetzhierarchie und zulässige Höchstgeschwindigkeiten	22
Abb. 3.8:	Bsp. Tagesganglinie in der Hildesheimer Straße zwischen Wülferoder und Koldinger Straße	23
Abb. 3.9:	Kfz-Verkehrsmengen [Kfz/24 h]	25
Abb. 3.10:	Schwerverkehrsmengen [SV/24 h].....	26
Abb. 3.11.:	Auszug aus Fragebogen	30
Abb. 3.12:	Derzeitiger Modal split (Abschätzung).....	34
Abb. 4.1:	Szenarien zur Entwicklung der Einwohnerzahl in der Stadt Laatzen – eine Stagnation bzw. leichte Zunahme (Szenario B) ist wahrscheinlich	35
Abb. 5.1:	Die topografische Lage der Stadt Laatzen lädt zum Radfahren ein.....	40
Abb. 5.2:	Auszüge aus „Handlungsfelder und Maßnahmenbündel VEP „pro Klima“ Region Hannover	43
Abb. 5.3:	Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Belastungsschwerpunkte durch Straßenverkehrslärm.....	44
Abb. 5.4:	Lärmaktionsplan nach EU-Umgebungslärmrichtlinie: Maßnahmengrobkonzept... ..	44
Abb. 6.1:	Barrierefreiheit: notwendig für viele, gut für alle	49
Abb. 6.2:	Beispiel Querungsstelle mit Ausstattung für Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte ..	49
Abb. 6.3:	Radverkehrsnetz - Entwurf.....	52
Abb. 6.4:	Maßnahmenbeispiele Radverkehr	53
Abb. 6.5:	Mögliche Stadtbahnverlängerung nach Laatzen (Auszug aus RROP 2005).....	55
Abb. 6.6:	Planung barrierefreier Ausbau Stadtbahnhaltestelle Rethen-Nord	55
Abb. 6.7:	Programmbausteine des Leitbild Busse und Bahnen (ÖPNV).....	57
Abb. 6.8:	Varianten zur verbesserten Anbindung der Hildesheimer Straße in Rethen.....	59
Abb. 6.9:	Beispiel für eine mögliche Umgestaltung der Erich-Panitz-Straße im wichtigen Bereich des „Gelenks“	61
Abb. 6.10:	Leitbild Verkehr für die Stadt Laatzen	66

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 2.1:	Zeitschiene Erarbeitung Leitbild Verkehr	2
Tab. 2.2:	Bausteine des Leitbildes Verkehr	2
Tab. 2.3:	Teilnehmer Arbeitskreis Verkehr	4
Tab. 3.1:	Einwohner Stadt Laatzen und Ortsteile	7
Tab. 3.2:	Auszug aus dem Mängelkataster des ADFC	13
Tab. 3.3:	Bsp. automatische Verkehrszählung in der Hildesheimer Straße, Höhe „Am Springborn“	23
Tab. 3.4:	Verkehrsmengen auf Straßen im Untersuchungsraum	24
Tab. 7.1:	Handlungsschwerpunkte für Teilhabe in Stadt- und Ortsteilen	68

FOTOVERZEICHNIS:

Foto 3.1:	„Wilde“ Querungsstelle über die Erich-Panitz-Straße in Richtung Leine-Center	8
Foto 3.2:	Überdimensionierter Querschnitt und mangelnde Querbarkeit in der Wülferoder Str 8	
Foto 3.3:	Hochbord oder fahrbahnintegriert – Radverkehrsführung nicht immer eindeutig....	11
Foto 3.4:	Verbesserungswürdige Linienführung des Radweges... ..	11
Foto 3.5:	Umwegige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.....	12
Foto 3.6:	Eingleisige Streckenführung in Grasdorf	16
Foto 3.7:	Zweigleisige Streckenführung in Gleidingen.....	17
Foto 3.8:	Moderne Haltestellenanlage Laatzen(-Zentrum).....	17
Foto 3.9:	Rege Beteiligung beim Schulprojekt.....	29
Foto 3.10:	Dokumentation der Ergebnisse der Unterrichtseinheit.....	29
Foto 6.1:	Sitzgelegenheit (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)	47
Foto 6.2:	Beispiel Querungsstelle mit taktilen Elementen und Nullabsenkung.....	50
Foto 6.3:	Bsp. Verkehrssicherheitstraining an Schulen als Teil der Öffentlichkeitsarbeit	65

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
AS	Anschlussstelle
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
RROP	Regionaler Raumordnungsplan des Landes Niedersachsen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	Sport Utility Vehicle (Geländelimousine)
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes sollen die grundlegenden verkehrsplanerischen Ziele und Strategien der Stadt Laatzen berücksichtigt werden. Dazu ist es erforderlich, einen aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit mit einem Zeithorizont für die nächsten 15 Jahre zu erarbeiten.

2. Das Leitbild

2.1 Ziele und Aufgaben des Leitbildes

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt Laatzen als Mittelzentrum und als bedeutsamer Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort.

Teil 1 des Verkehrsentwicklungsplans ist die Erstellung des verkehrlichen Leitbildes „Zukunftsfähige Mobilität in Laatzen“, dessen Aufgabe es ist, eine Vision für ein „Laatzen 2030“ mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln und den Rahmen für die daraus folgenden konkreten Programmbausteine zu setzen (vgl. Abb. 2.1). Das „Leitbild Verkehr“ wurde im Zeitraum von Januar bis März 2015 erarbeitet.



Abb. 2.1: Verkehrsentwicklungsplan Stadt Laatzen

Tab. 2.1: Zeitschiene Erarbeitung Leitbild Verkehr

Bausteine
Stadt der kurzen Wege
Fußverkehr
Barrierefreiheit / Gender-Belange
Radverkehr
ÖPNV/SPNV
Straßennetz
Kfz-Verkehr
Verkehrssicherheit
Ruhender Verkehr
Orientierung / Wegweisung
Innovative Mobilität
Öffentlichkeitsarbeit / Bürgerbeteiligung

Tab. 2.2: Bausteine des Leitbildes Verkehr

2.2 Vorgehen

Das Vorgehen bei der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes ist der Abbildung 2.3 zu entnehmen. Basierend auf umfangreichen Bestandsanalysen und Verkehrserhebungen erfolgte eine Bewertung der verkehrlichen Situation aller Verkehrsarten innerhalb des Stadtgebietes. Im Rahmen eines begleitenden „Arbeitskreises Verkehr“ zum VEP wurden Zielsetzungen und Handlungsfelder und -erfordernisse diskutiert und abgestimmt. Das Ergebnis ist ein Strategiepapier, welches den Abschluss des „Leitbildes Verkehr“ bildet. Der Prozess der Bearbeitung des „Leitbildes Verkehr“ umfasste auch die Durchführung des begleitenden „Arbeitskreises Verkehr“. In diesem waren die politischen Vertreter, die Bürgermeister der einzelnen Ortsteile sowie die Fachverbände und öffentliche Institutionen vertreten. Hierdurch wurde es möglich, sowohl bei der Zielformulierung als auch bei den Leitsätzen eine Abstimmung zu erreichen.

Im Anschluss an die Formulierung des Leitbildes wurden die Maßnahmenprogramme für einzelne Handlungskonzepte strukturiert.

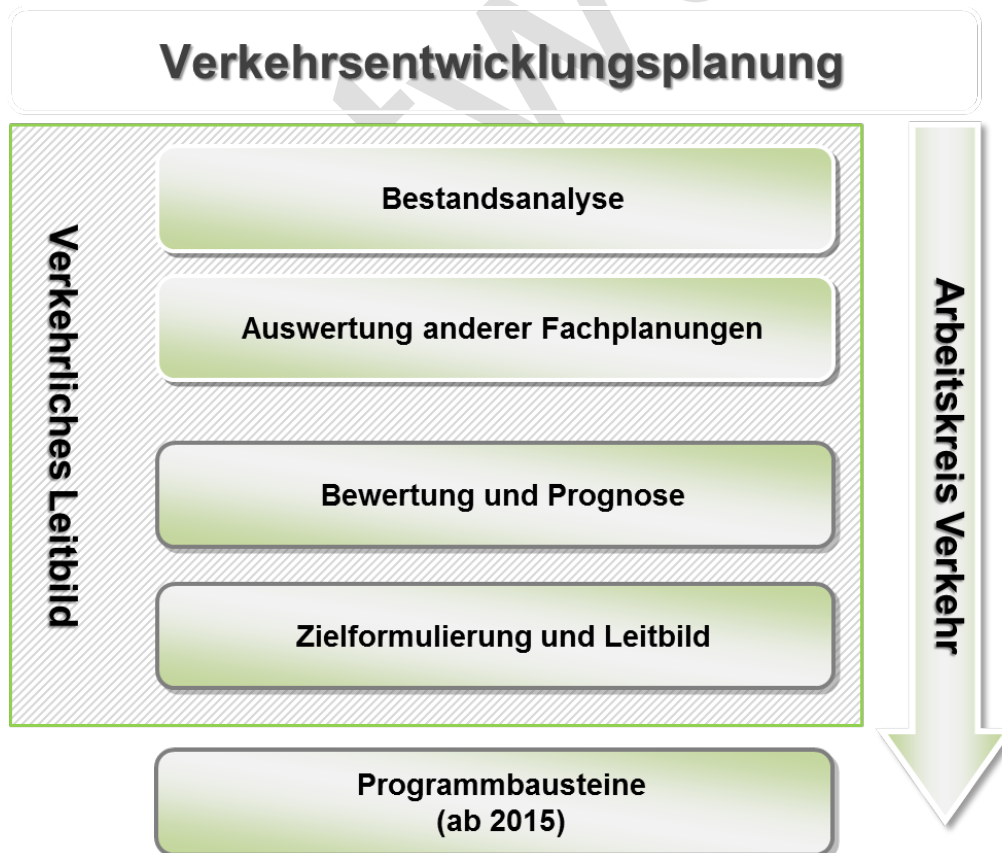


Abb. 2.2: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplanung

Teilnehmer Arbeitskreis Verkehr	
Verwaltung	Tiefbau Stadtplanung Straßenverkehrsbehörde Gleichstellungsbeauftragte
Ortsbürgermeister	Gleidingen Grasdorf Ingeln-Oesselse Laatzen Rethen
Institutionen und Verbände	Polizeikommissariat Laatzen Feuerwehr Erich-Kästner-Gymnasium
Interessenvertretungen	IHK VCD ADFC Initiativkreis Menschen mit Behinderung
Planungsbüro	PGT Umwelt und Verkehr

Tab. 2.3: Teilnehmer Arbeitskreis Verkehr

Um eine noch intensivere Beteiligung einzelner, besonders relevanter Bevölkerungsgruppen zu erzielen, wurde ein Schulprojekt zur Verkehrsplanung aus Schüler- und Kindersicht durchgeführt. Hier wurden zunächst wichtige Radwegeverbindungen vorgeschlagen, auf denen Verkehrszählungen durch Schülergruppen durchgeführt wurden sowie ein Fragebogen zur Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg erarbeitet und ausgewertet (vgl. Kap. 3.9).

Weitere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollen im Rahmen der öffentlichen Präsentation des Leitbildes sowie der einzelnen Programmbausteine folgen.

3. Heutige Situation

3.1 Lage im Raum und Stadtstruktur

Die Stadt Laatzen ist als – südlich im Ballungsraum der Landeshauptstadt Hannover gelegenes – Mittelzentrum mit etwa 43.000 Einwohnern eine der großen Städte in der Region Hannover.

Aus einer Aneinanderreihung mehrerer Gemeinden (Laatzen, Grasdorf, Rethen und Gleidingen) entlang der nach Hildesheim führenden Hildesheimer Straße entwickelte sich die Stadt Laatzen. Zur Stadt Laatzen gehört zudem der östlich der B 6 gelegene Ortsteil Ingeln-Oesselse.

Die Stadt entwickelte sich mit Schwerpunkt um das Laatzenener Zentrum, das auf eine Stadtentwicklung der 1960er Jahre zurückgeht, in denen zwischen Laatzen und Grasdorf eine Großsiedlung gebaut wurde.

Dem stark ausgeprägten kommerziellen Zentrums- und Dienstleistungsbereich mit dem Leine-Center, dem Rathaus etc. stehen Wohngebiete in Laatzen-Mitte sowie eigenständige Ortsteile gegenüber. In den Ortsteilen ist die Einzelhandelsentwicklung und Versorgungslage nicht überall optimal. Dies gilt insbesondere für Alt-Laatzen, wo sich die Nahversorgung auf die hier randständige Hildesheimer Straße bzw. die östlich davon gelegenen gewerblichen Bereiche konzentriert.

Eine Stärkung der Nahversorgung in den südlichen Ortsteilen ist in den letzten Jahren durch die Ansiedlung eines Einkaufszentrums in Rethen-Süd erfolgt.

Bezogen auf die städtebauliche bzw. verkehrliche Entwicklung in den letzten Jahren ist die Stadtsanierung im Zuge der „Sozialen Stadt“ mit Maßnahmen zur Aufwertung des Wohn- und Geschäftsbereiches und der Stadtmitte sowie die Umgestaltung der südlichen Marktstraße zu nennen.

Die Stadt Laatzen wird Westen durch den Naturraum der Leineaue und im Osten durch das Bockmerholz begrenzt. Die Autobahn A 7 bzw. die Bundesstraße B 6 stellen Barrieren beim Übergang nach Osten dar.

Die Lage der Gewerbegebiete sowie weitere wichtige Quellen und Ziele des Verkehrs sind der Abbildung 3.1 zu entnehmen.

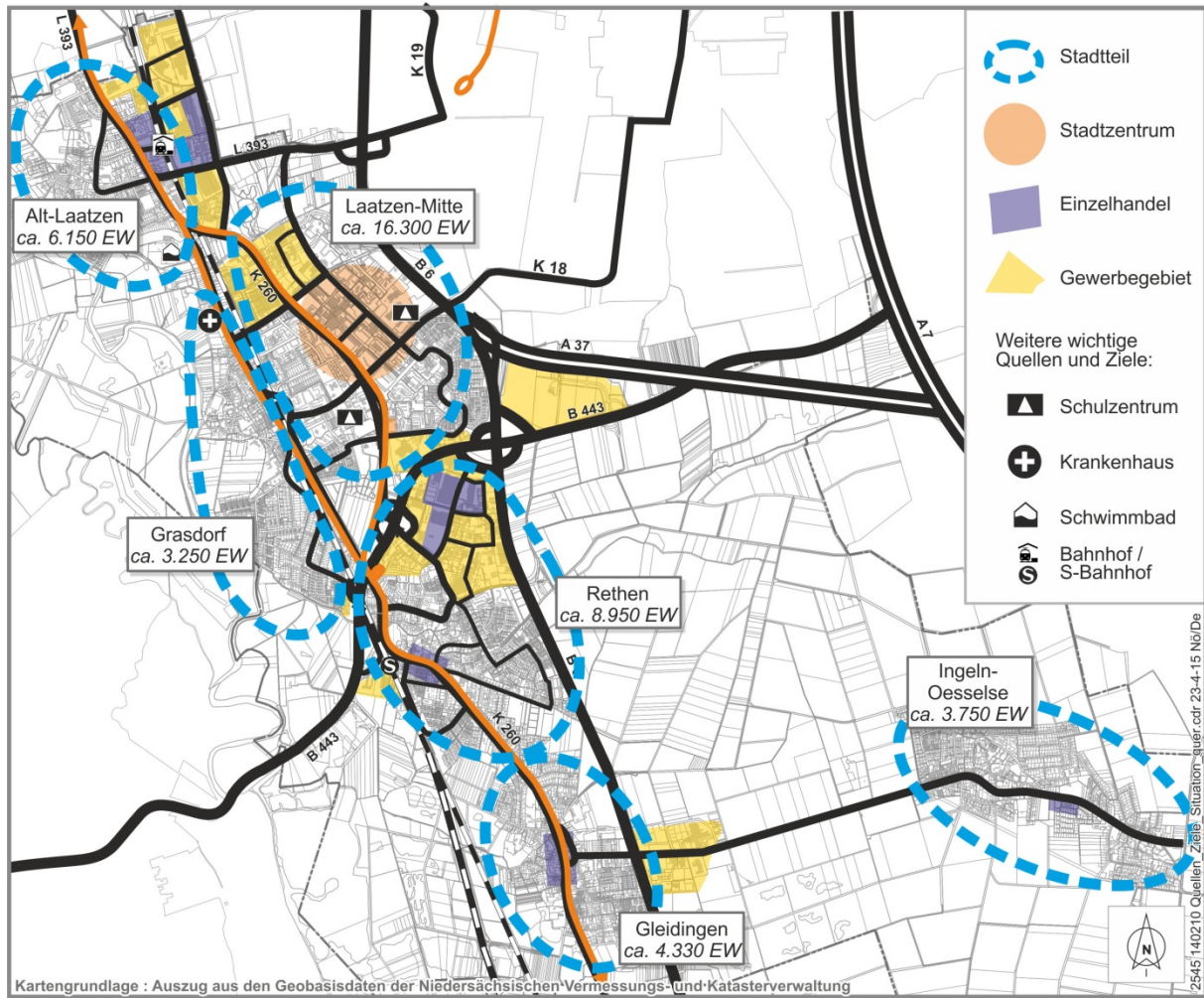


Abb. 3.1. Quellen und Ziele

3.2 Bevölkerung

Die Einwohnerentwicklung verlief in den zurückliegenden Jahren positiv. Insbesondere für junge Familien stellt sich Laatzen als attraktiver Wohnstandort dar. Der Anstieg der Einwohnerzahlen ist auf die positiven Wanderungssalden zurückzuführen.

Ortsteile	Einwohner
Alt-Laatzen	6.150
Laatzen-Mitte	16.300
Grasdorf	3.250
Rethen	8.950
Gleidingen	4.330
Ingeln-Oesselse	3.750
Gesamt	42.730

Tab. 3.1: Einwohner Stadt Laatzen und Ortsteile

3.3 Fußverkehr

Im Alltag ist Zu-Fuß-gehen teilweise sehr konflikträchtig. Einzelnen boulevardartigen, breiten Verbindungswegen entlang der umgestalteten Marktstraße (von der Stadtmitte in Richtung Süden) oder im Bereich der Haltestelle Laatzen-Zentrum (in Ost-West-Richtung) stehen häufig enge, teilweise durch Radnutzung überlagerte Gehwege gegenüber, die den Mindestanforderungen an Breite nicht genügen. In verschiedenen Abschnitten der Hildesheimer Straße, der Erich-Panitz-Straße sowie der Wülferoder Straße ist die Querbarkeit der Straßen für den Fußverkehr – insbesondere aufgrund des vierstreifigen Ausbaus der Straßen – problematisch.

Hervorzuheben ist das in weiten Teilen gut ausgebaute Erholungs- und Freizeitwegenetz in der Stadt Laatzen. Zudem gibt es mit dem „Park der Sinne“ eine innerstädtische Grünanlage, die im Wegenetz der Stadt auch tagsüber eine verbindende Funktion übernimmt. In einigen Bereichen ist jedoch die Vernetzung der Erholungsräume verbesserungswürdig.



Foto 3.1: „Wilde“ Querungsstelle über die Erich-Panitz-Straße in Richtung Leine-Center

Die unterschiedliche Belagsqualität führt darüber hinaus zu Einschränkungen hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.



Foto 3.2: Überdimensionierter Querschnitt und mangelnde Querbarkeit in der Wülferoder Straße

3.4 Barrierefreiheit / Gender-Belange

Eine ausreichende Barrierefreiheit der Gehwege und an Querungsstellen ist nur in wenigen Bereichen vorhanden.

3.5 Radverkehr

In Laatzen und der Region Hannover ist Rad fahren vielfach schnell und komfortabel möglich. Auch im Alltagsverkehr kann das Fahrrad häufig auf längeren Strecken eingesetzt werden. Die Anbindung Laatzens an Hannover wird über die Freizeitrouten der „FAHRRADREGION Hannover“ und einzelne Verbindungsrouten entlang der Leineaue sowie über das EXPO-Gelände in Richtung Hannover in guter Qualität sichergestellt. Kritisch ist die Anbindung über die Hildesheimer Straße zu bewerten.

Insgesamt ist die Qualität des Radverkehrsnetzes sehr unterschiedlich:

- Das Freizeit- und Erholungswegenetz sowie Teile von übergeordneten Radwegeverbindungen sind vergleichsweise gut ausgebaut.
- Demgegenüber ist ein Alltagsroutennetz nur in Ansätzen vorhanden. Eine Vernetzung und Hierarchisierung fehlt. Das Erreichen wichtiger Ziele wie Schulen, Rathaus, Einkaufszentren etc. mit dem Rad ist häufig problematisch. Die Anbindung der südlich gelegenen Stadtteile sowie der Städte Sarstedt und Hildesheim ist auf nur eine Route beschränkt.
- Querverbindungen in Ost-West-Richtung erlauben teilweise das Erreichen der Leineaue, eines bevorzugten Erholungsraumes für die gesamte Region Hannover sowie des Kronbergs. Die Anbindung an Ingeln-Oesselse bzw. auch an die Stadt Sehnde ist derzeit im Wesentlichen nur über das Regionsroutennetz der „FAHRRADREGION“ und über die Hauptverkehrsstraßen gewährleistet.

Die Abbildung 3.2 zeigt Ergebnisse einer stichprobenhaften Radverkehrserhebung am 03.07.2014 und verdeutlicht die hohe Bedeutung des Radverkehrs insbesondere im Schülerverkehr, besonders im Bereich des „Marktes“. Auf den Verbindungsrouten in der Leinemasch werden ebenfalls

hohe Radverkehrsmengen in Richtung Hannover, aber auch in Richtung Laatzen-Mitte erreicht.

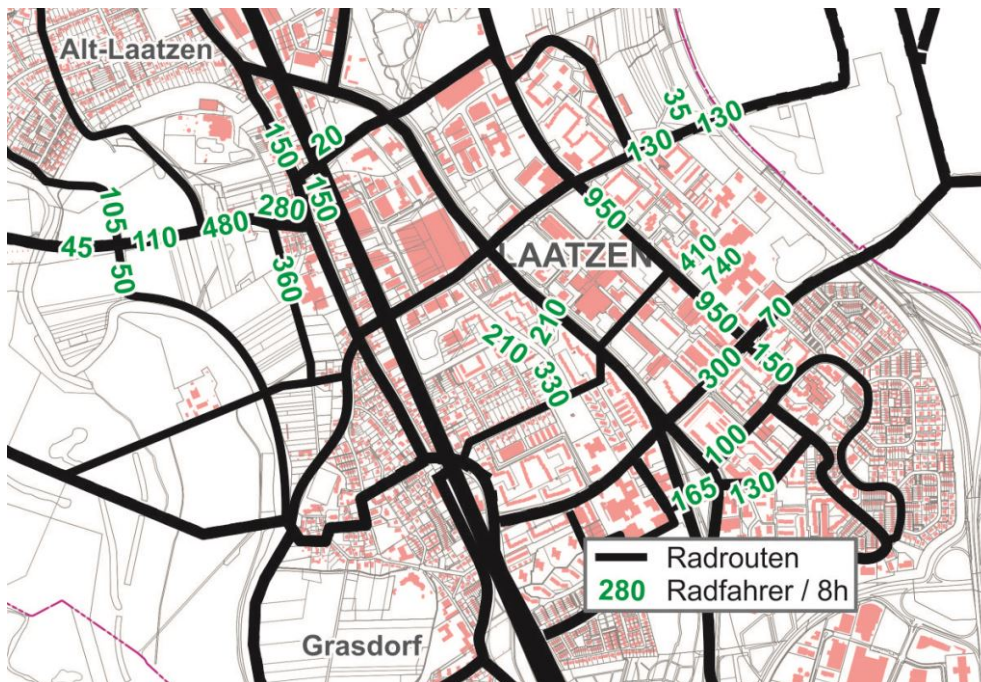


Abb. 3.2: Radverkehrsmengen (Radfahrer / 8 h)

Eine Ursache der derzeit insgesamt geringen Radnutzung liegt in der ungenügenden Radverkehrsinfrastruktur. Die Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) an ausreichend breite und sichere Hochbord-Radverkehrsanlagen werden nur in seltenen Fällen erreicht. Zudem ist die Radverkehrsführung nicht immer eindeutig. Gleichwohl werden die teilweise nicht benutzungspflichtigen Radwege häufiger genutzt als die Fahrbahn, in denen es keine „Hilfsmittel“ für Radfahrer gibt.



Foto 3.3: *Hochbord oder fahrbahnintegriert – die Radverkehrsführung ist nicht immer eindeutig...*

Die Linienführung der Radwege ist – insbesondere in Abschnitten der nördlichen Hildesheimer und der Erich-Panitz-Straße – kurvig und erfordert auch bei moderaten Fahrgeschwindigkeiten teilweise „artistische“ Fähigkeiten.



Foto 3.4: *Verbesserungswürdige Linienführung des Radweges...*

Eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radverkehrssampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, direkter fahrbahnanliegender Radwegführung, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen ist nicht vorhanden. Radverkehr ist im Stadtbild von Laatzen bis auf wenige Ausnahmen nicht „sichtbar“. Die Führung des Radverkehrs ist an nahezu allen signalgeregelten Knotenpunkten umwegig. Die Wegequalität (Belag, Unebenheiten etc.) ist in vielen Abschnitten verbesserungswürdig.



Foto 3.5: Umwegige Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Würzburger Straße

Das Beispiel eines bereits realisierten Knotenumbaus mit direkter Führung des Radverkehrs bietet der Knotenpunkt Erich-Panitz-Straße / Robert-Koch-Straße.

Die ADFC-Ortsgruppe Laatzen leistet mit ihrer Mängeldokumentation einen wichtigen Beitrag zur Beseitigung von Mängeln im Radverkehr. Über aktuelle Mängel wird die Stadt informiert und diese werden auf der Internetseite des ADFC veröffentlicht. Die Mängelliste dient der Stadt Laatzen als Hilfsmittel für die Instandhaltungsarbeiten an den Radwegen und wird regelmäßig und so weit wie möglich abgearbeitet.

			
Themenauswahl:			
Startseite			
Wir über uns			
Termine			
Termine			
Radtouren			
Verbesserungs- Möglichkeiten für Radwege und für Gefahrenstellen für Radfahrer			
Erfolge			
Berichte			
ADFC Region Hannover e.V.			
Radschnellwege (RSW)			
Alltagsradwege (ARW) - Fachgruppe Verkehrsplanung ADFC Region Hannover e.V.			
Einen GPS-Track erzeugen - eine Radtour planen			
ADFC Laatzen intern			
Kontakt			
	⚙ 26. Benutzung der Erich-Panitz-Str. auf der Brücke über die B443 für Radfahrer freigeben ⚙ 27. Prüfung des Vorschlags "Radschnellweg durch die Leinemasch" erforderlich ⚙ 28. "Neue" Marktstr.: Absenkung am Ende des Radwegs zur Fahrbahn fehlt ⚙ 29. "Neue" Marktstr.: Beste engen Fußweg ein ⚙ 30. Marktstr.: Keine Ampel mehr im Bereich Einmündung Robert-Koch-Str. ⚙ 31. Marktstr.: Schmäler Fußweg am Parkplatz an der Kirche "Arche" ⚙ 32. Gutenbergstr.: 100m gemeinsamer Fuß-/Radweg, dann Fußweg mit ... ⚙ 33. Gutenbergstr.: Starker Bewuchs engt Fußweg ein ⚙ 34. Abkürzung über Parkplätze an Kreuzungen und Ampeln vorbei ⚙ 35. Abkürzungen/ Schleichwege an Kreuzungen und Ampeln vorbei ⚙ 36. Schlechte Ausleuchtung des einsamen Radwegs parallel zur Erich-Panitz-Str. ⚙ 37. Abbiegen vom Radweg Erich-Panitz-Str. in Bernd-Rosemeyer-Str. ⚙ 38. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage in der Gutenbergstr. ⚙ 39. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage Peiner Str. und Erich-Panitz-Str. ⚙ 40. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage der Hildesheimer Str. von Gleidingen bis Laatzen ⚙ 41. Einheitliche Farbe für den Belag von Radverkehrsanlagen ⚙ 42. Auffahrt von Pettenkoferstr. zum Parkplatz "Arkaden" ⚙ 43. Enger Weg unter den Arkaden ⚙ 44. Höchstgeschwindigkeit im Ort: 30 km/h ⚙ 45. Sichere und durchgehende Radverkehrsanlage in Ingeln/ Oesselse ⚙ 46. Fehlende Schilder 'Radweg' zwischen Oesselse und Gleidingen ⚙ 47. 30 km/h für den östlichen Teil der Wülferoder Str. ⚙ 48. 30 km/h für R.-Koch- und A.-Schweitzer-Str. ⚙ 49. Links-Abbiegen von Erich-Panitz-Str. in Robert-Koch-Str. ⚙ 50. Gefährliche Enge in den Drängelgittern am Fußgänger-Überweg über die Erich-Panitz-Str. ⚙ 51. Keine weiteren Doppelzebra (Göttinger Modell) mehr ⚙ 52. Gefährliche Situation für Radfahrer in der umgestalteten nördl. Marktstr. ⚙ 53. Überquerungen für linksabbiegende Radfahrer auf der Erich-Panitz-Str. erstellen ⚙ 54. Parkplatz "Bauhaus" mit mäanderförmigen Parkgassen ausstatten - unerledigt abgeschlossen	-	10/11
		-	10/11
		✓	10/11
		✓	10/11
		✓	10/11
		✓	10/11
		-	10/11
		✓	10/11
		-	10/11
		-	10/11
		-	01/12
		-	01/12
		-	01/12
		-	01/12
		-	01/12
		-	01/12
		-	01/12
		-	03/12
		-	04/12
		-	04/12
		-	05/12
		-	05/12
		-	05/12
		-	05/12
		-	07/12
		-	11/12
		-	01/13
		✓	02/13

Tab. 3.2: Auszug aus dem Mängelkataster des ADFC

3.6 ÖPNV / SPNV

Die Stadt Laatzen ist mittels Straßenbahn in Nord-Süd-Richtung gut an die Landeshauptstadt Hannover bzw. an Sarstedt angebunden. Die Städte Sarstedt und Hildesheim sind aber nicht durch Regionalverkehr angebunden. Die innerstädtische Erschließung erfolgt über die Stadtbahn und den Linienbusverkehr.

S-Bahn

Mit der S-Bahn ist die Landeshauptstadt Hannover in 7 Minuten und Sarstedt und Hildesheim stdl. in 8 Minuten bzw. 23 Minuten zu erreichen. Die S-Bahn-Haltepunkte liegen jedoch ungünstig zur Siedlungsstruktur. Der Messebahnhof liegt abseitig östlich von Alt-Laatzen, auch der S-Bahnhof Rethen liegt eher dezentral westlich des Ortsteiles Rethen. Eine direkte S-Bahn-Anbindung an Laatzen-Mitte, das Leine-Center, das Agnes-Karll-Krankenhaus und das AquaLaatzium fehlt.

Eine Verbindung an den Regionalverkehr auf der Schiene fehlt, seitdem die RegionalExpresszüge am Messebahnhof Laatzen durch Aufhebung des Metronom-Haltes nicht mehr halten.

Die S-Bahn bietet gegenüber der Stadtbahn in Bezug auf die Anbindung an Hannover-Zentrum einen deutlichen Zeitvorteil. Der Umstieg auf den schnelleren S-Bahn-Verkehr ist jedoch nur in wenigen Fällen möglich. Aus der Ortschaft Ingeln-Oesselse besteht keine direkte Anbindung an die S-Bahn. Der Zubringer-Busverkehr wird an der Stadtbahn gebrochen. Ein auf Pendler (vom Schülerverkehr unabhängiges) abgestimmtes Fahrplanangebot fehlt besonders in den Morgenstunden.

Stadtbahn

Entlang der Hildesheimer Straße und der Erich-Panitz-Straße erschließt die Stadtbahn (Linien 1 und 2) den gesamten Stadtbereich in Nord-Süd-Richtung (vgl. Abbildung 3.3 und 3.4). Ein Großteil der Einwohner liegt innerhalb der 500 m-Radien der Stadtbahn- oder Schienenhaltepunkte. Somit besteht für die meisten Laatzenener Bewohner eine gute ÖPNV-Anbindung an Hannover. Zahlreiche Haltestellen ermöglichen außerdem eine gute Erreichbarkeit der entlang der Strecken gelegenen Quellen und Ziele.

Die Haltestellen sind nicht immer barrierefrei ausgebaut. Der Bau von Hochbahnsteigen im Bereich Gleidingen ist aufgrund des zur Verfügung stehenden Straßenraumes schwierig und im aktuellen Nahverkehrsplan¹ der Region Hannover nicht vorgesehen. In Planung ist derzeit die Neuanlage der Haltestelle Rethen / Pattenser Straße durch Zusammenlegung der Haltestellen Rethen-Nord und Rethen.

¹ Region Hannover, Entwurf Broschüre zum NVP 2014, November 2014

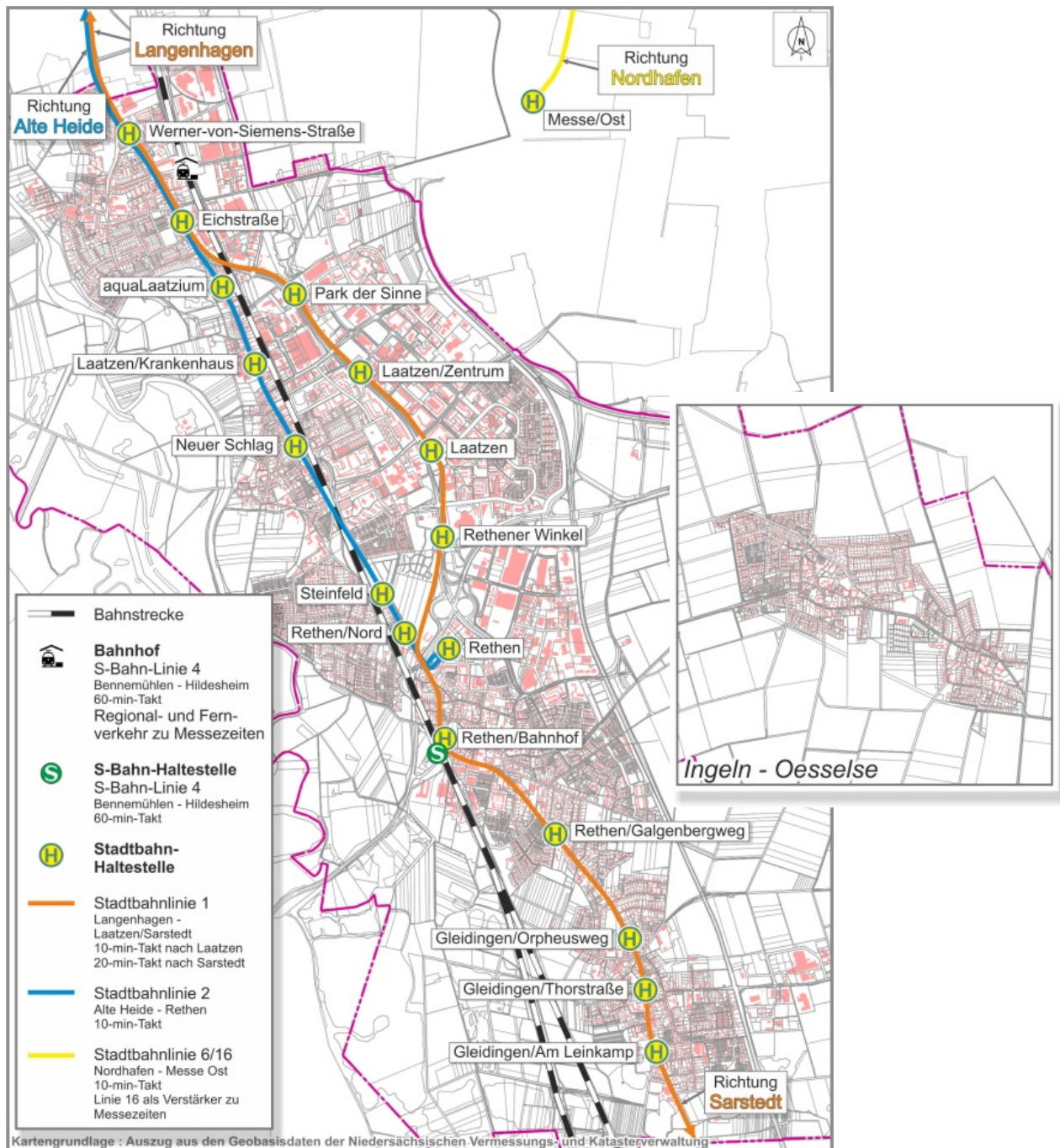


Abb. 3.3: Derzeitiges S-Bahn-/Stadtbahnnetz

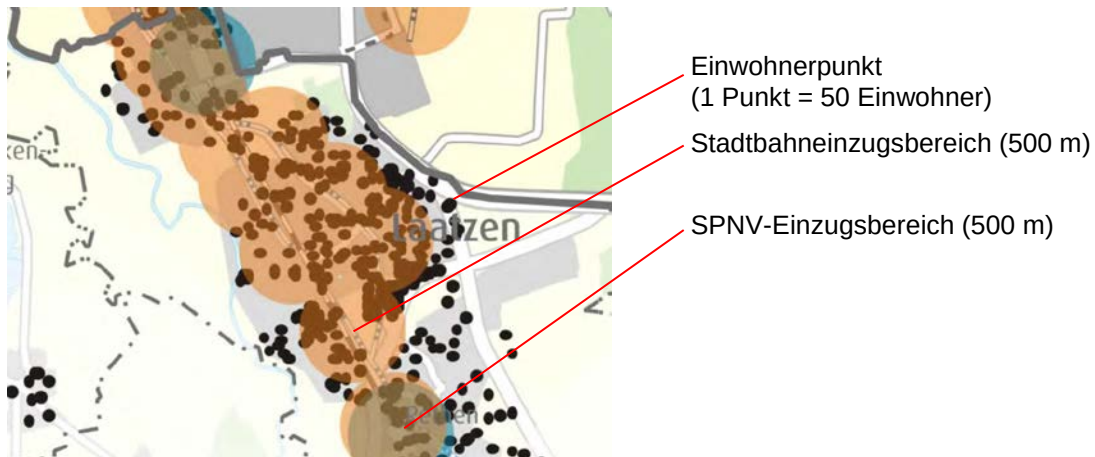


Abb. 3.4: Schienenerschließung Laatzten²

Ein gutes Beispiel zur Integration der Stadtbahn bei engen Straßenraumquerschnitten bietet die abschnittsweise eingleisige Streckenführung der Stadtbahnlinie 2 im Bereich der Hildesheimer Straße in Grasdorf. Die zweigleisige Ausbausituation im Bereich Gleidingen ist demgegenüber als beengt zu bezeichnen.



Foto 3.6: Eingleisige Streckenführung in Grasdorf

² Region Hannover, Nahverkehrsplan 2008 – 2013, Hannover 2007



Foto 3.7: Zweigleisige Streckenführung in Gleidingen



Foto 3.8: Moderne Haltestellenanlage Laatzen(-Zentrum)

Busverkehr

Der Busverkehr verläuft ebenfalls überwiegend in Nord-Süd-Richtung, Querverbindungen fehlen. Für westlich der Bahn gelegene Stadtbereiche gibt es nur wenige Busanbindungen an die Stadtmitte. Ebenso fehlt eine regelmäßig verkehrende direkte Busverbindung aus Ingeln-Oesselse an Laatzten-Mitte und an die S-Bahn in Rethen.

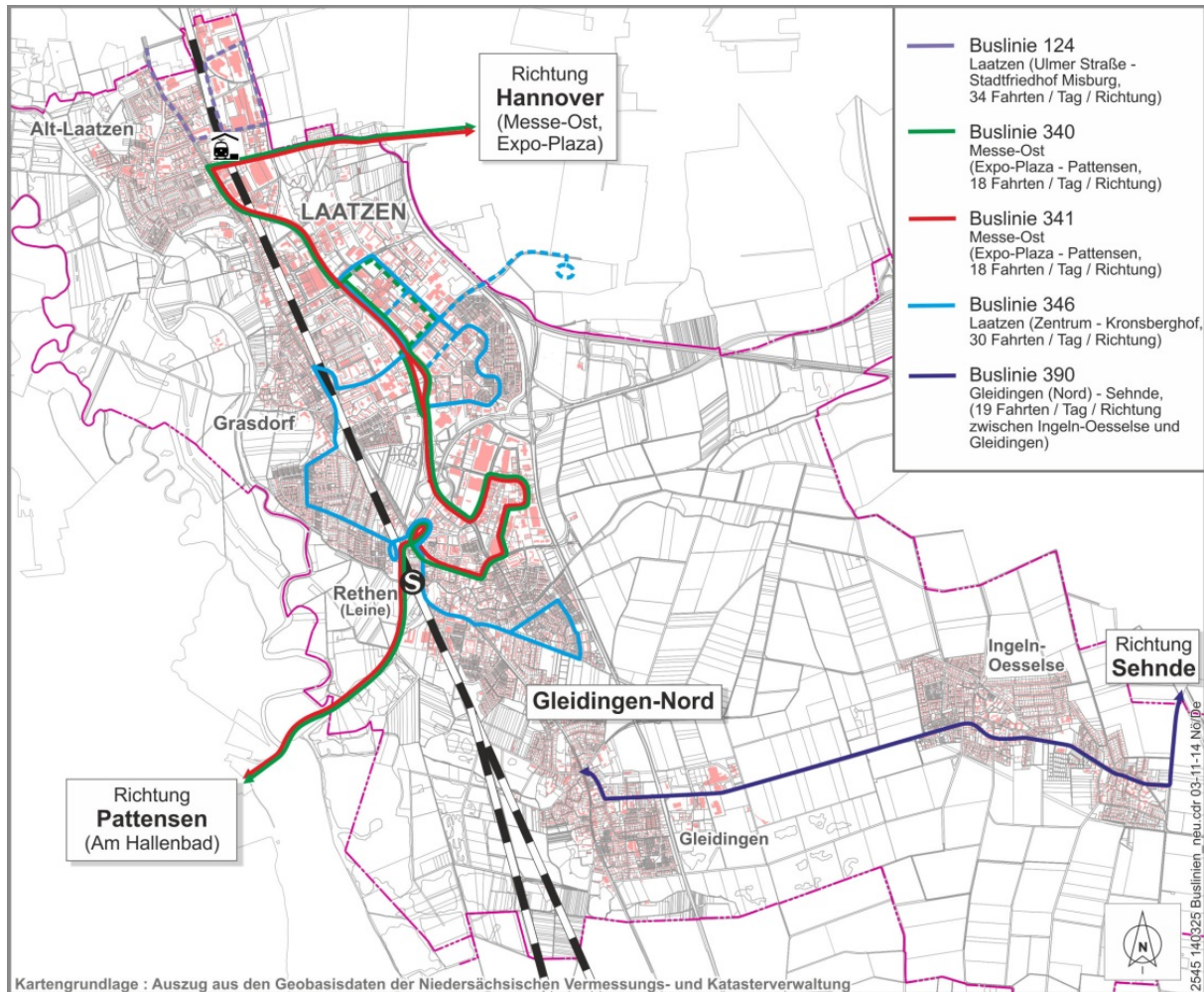


Abb. 3.5: Busliniennetz

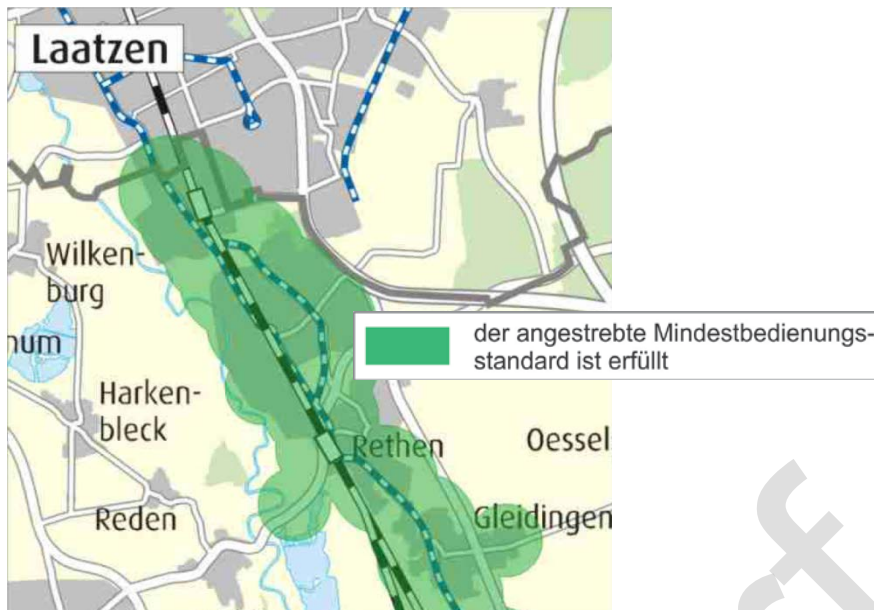


Abb. 3.6: Erschließung / Mindestbedienung durch den ÖPNV³

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 Straße⁴ sowie dem weiteren Ausbau von Hochbahnsteigen wird sich die Situation aber kurzfristig verbessern.

Die Region Hannover realisiert zudem derzeit ein Programm zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen in Laatzzen.

3.7 Straßenräume

Die Straßenräume in Laatzzen sind sehr unterschiedlich gestaltet. Der großzügige, schnellstraßenähnliche Ausbau aus den 1960er Jahren ohne direkte Erschließung der Wohnbebauung wechselt sich ab mit teilweise sehr engen Straßenräumen in dörflichen Strukturen, in denen zusätzlich oft die Stadtbahntrasse liegt. Dabei wird insbesondere die Verträglichkeit der

³ Region Hannover, Nahverkehrsplan 2008 - 2013, Hannover 2007

⁴ Region Hannover, Entwurf Broschüre zum NVP 2014, Hannover 2014

Stadtbahnstrecke in der Ortsdurchfahrt von Gleidingen durch eine Vielzahl von Konflikten (Radführung, Lärm etc) oft kritisch betrachtet.

Hildesheimer Str. und Erich-Panitz-Str sind in weiten Teilen stadtintegrierte, multifunktionale Straßenräume. Die vierstreifige Verkehrsführung in einzelnen Abschnitten der Erich-Panitz-Straße ist aufgrund z.T. erhöhter Fahrgeschwindigkeiten und langer Querungswege für die Verkehrssicherheit als problematisch anzusehen.

3.8 Kfz-Verkehr

Straßennetz

Die verkehrliche Erschließung für den Kfz-Verkehr wird über die B 6 bzw. die A 7 mit der direkten Anschlussstelle Laatzen und die B 443 gewährleistet. Über die B 443 ist der Anschlusspunkt Laatzen-Mitte zentral im Laatzen-er Stadtbereich erreichbar. Die südlichen Ortsteile sind über den Anschluss in Gleidingen an das Fernverkehrsstraßennetz und die „Pendlerstrecken“ nach Hannover angebunden.

Die innerstädtische Verteilung der Verkehre erfolgt in Nord-Süd-Richtung über die Erich-Panitz-Straße bzw. die Hildesheimer Straße. Ein dichtes Netz mit teilweise vierstreifig ausgebauten Straßenräumen sichert insbesondere die Erschließung in Laatzen-Mitte. Demgegenüber ist die Dimensionierung der Straßenräume in den Stadtteilen Alt-Laatzen, Gleidingen, Grasdorf, Ingeln-Oesselse und Rethen teilweise sehr eng.

Die Erschließung von Nordosten über den Messeschnellweg erfolgt über die Karlsruher Straße, aber auch über die Gutenbergstraße. Bezogen auf die verkehrliche Erschließung ist die Karlsruher Straße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße besser geeignet, die Verkehre abzuwickeln.

Die Anbindung von Rethen an die B 443 erfolgt in diesem Teil nur über die Peiner Straße / Erich-Panitz-Straße und die Anschlussstelle Erich-Panitz-Straße. D.h. auch die Verkehre aus Richtung Hildesheimer Straße müssen über die Peiner Straße umwegig fahren. Die Peiner Straße leidet besonders unter der unzureichenden Anbindung und übernimmt Verkehre, die ihrer Funktion als Wohnstraße mit Sammelfunktion nicht gerecht wird.

Die Situation des örtlichen Straßennetzes ist – bezogen auf die verkehrliche Erschließung – im Wesentlichen gut, allerdings bestehen in Teilen des Straßennetzes Überkapazitäten durch Mehrspurigkeit. Das Geschwindigkeitsniveau ist stellenweise zu hoch.

In weiten Bereichen der Wohngebiete wird bereits eine Verkehrsberuhigung durch Anordnung von Tempo-30-Zonen durchgeführt. In Laatzen-Mitte östlich der Erich-Panitz-Straße fehlt dagegen bisher eine entsprechende Ausweisung, ebenso wie in Teilbereichen Rethens (vgl. Abb. 3.7).

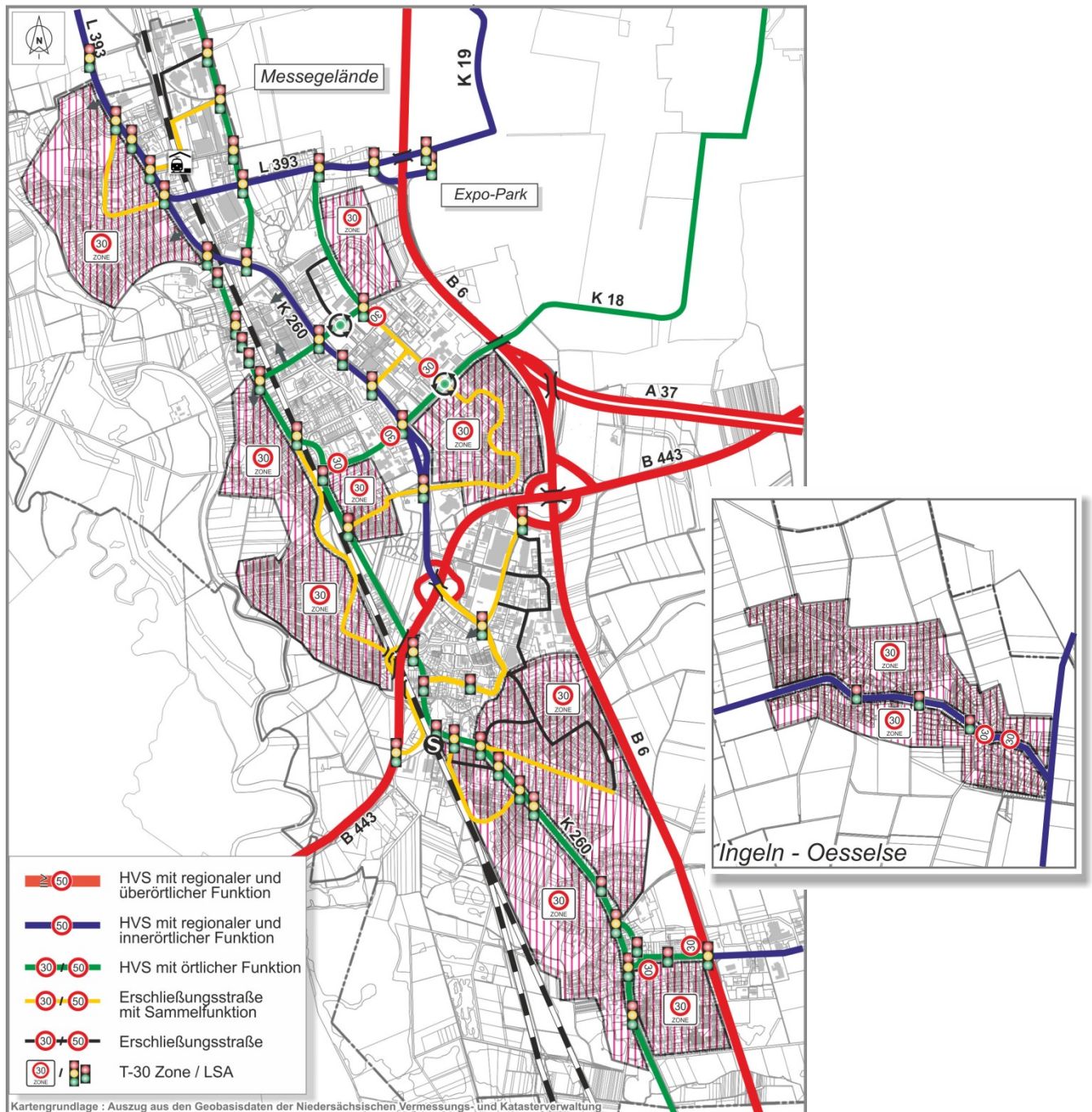


Abb. 3.7: Straßennetzhierarchie und zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Verkehrsaufkommen

Am 03.07.2014 wurde an verschiedenen Stellen im gesamten Stadtgebiet eine umfangreiche Verkehrszählung an über 20 Knotenpunkten durchgeführt. Diese ergänzt Zählungen vom Januar d.J., die mit Hilfe automatischer Verkehrserfassung mittels Seitenradargeräten vorgenommen wurden. Zudem wurden Verkehrserhebungen aus früheren Jahren ausgewertet.

Zähltag	Datum	Richtung	Richtungsbelastung			Querschnitt Kfz/24 h
			Kfz/24 h	Lkw/24 h	%	
(Mittwoch,	15.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.171	151	4,8%	6.521
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.350	142	4,2%	
(Donnerstag,	16.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.291	146	4,4%	6.836
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.545	127	3,6%	
(Freitag,	17.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.332	136	4,1%	6.968
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.636	129	3,5%	
(Samstag,	18.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.028	115	3,8%	6.049
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.021	110	3,6%	
(Sonntag,	19.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	1.323	72	5,4%	2.714
		Südosten (Ri Gleidingen)	1.391	79	5,7%	
(Montag,	20.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.270	151	4,6%	6.826
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.556	145	4,1%	
(Dienstag,	21.01.2014)	Nordwesten (Ri Rethen)	3.203	186	5,8%	6.628
		Südosten (Ri Gleidingen)	3.425	162	4,7%	

Tab. 3.3: Bsp. automatische Verkehrszählung in der Hildesheimer Straße, Höhe „Am Springborn“

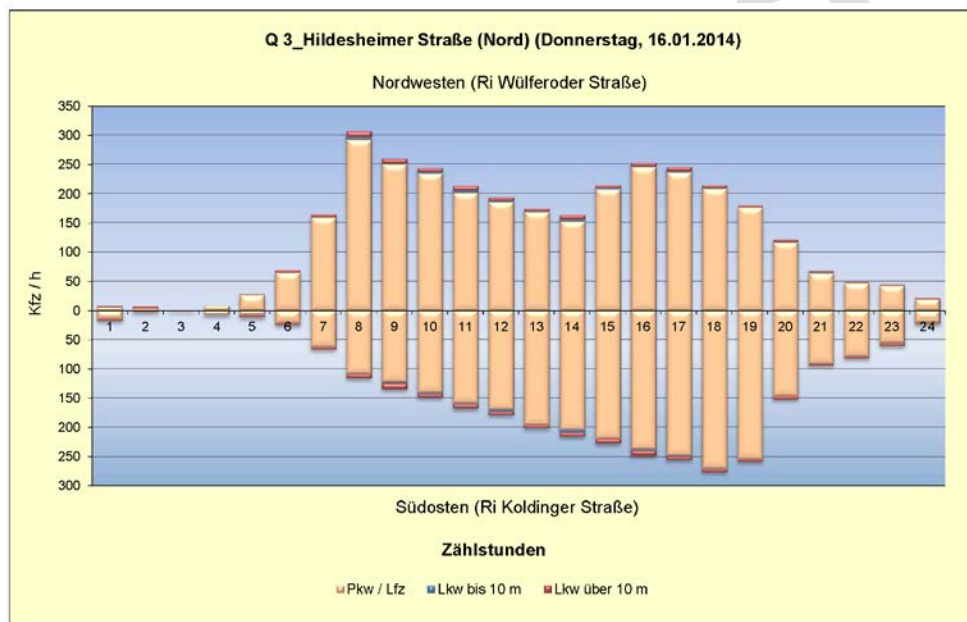


Abb. 3.8: Bsp. Tagesganglinie in der Hildesheimer Straße zwischen Wülferoder und Koldinger Straße

Die Verkehrsmengen stagnieren seit vielen Jahren nahezu. Auf der Erich-Panitz-Straße nahmen sie sogar geringfügig um rund 2.000 Kfz/24 h ab. Dieser bundesweit zu beobachtende Trend ist stellenweise auch durch örtliche Entwicklungen erklärbar. Die Veränderung der Erschließungssituation des Leine-Centers (bspw. durch Robert-Koch-Straße) sowie die Aufgabe des real,--Marktes (Lebensmitteleinzelhandel) führten zu einem Rückgang der Verkehre in der Stadtmitte.

Die Verkehrsmengen sind mit bis zu 16.000 Kfz / 24 h abschnittsweise hoch und führen zu Konflikten – besonders bei parallel auftretendem hohem Rad- und Kfz-Aufkommen. Insgesamt sind sie aber so gering, dass im gesamten Stadtraum keine vierstreifige Verkehrsführung benötigt wird. Vielmehr könnte ein stadtverträglicher Verkehrsablauf ohne die in Laatzen häufig zu beobachtenden hohen Fahrgeschwindigkeiten durch eine einstreifige Verkehrsführung je Fahrtrichtung abgewickelt werden. Höhere Verkehrsmengen werden nur auf den klassifizierten Straßen in anbaufreien Bereichen erreicht.

Straße	Verkehrsmengen Kfz / 24 h	Quelle
B 6 Höhe Laatzen-Mitte	58.637	SVZ 2010
B 6 Höhe Rethen	31.021	SVZ 2010
B 443, westlich AS Erich-Panitz-Straße	22.507	SVZ 2010
L 393 Hildesheimer Str. nördl. Alte Rathausstr.	18.200	PGT 2014
Erich-Panitz-Str., nördlich Wülferoder Str.	12.700	PGT 2014
Erich-Panitz-Str., nördlich AS B 443	17.900	PGT 2014
Marktstraße nördlicher Abschnitt	6.500	PGT 2014
Marktstraße südlicher Abschnitt	5.200	PGT 2014
Gutenbergstraße, südlich L 393	9.000	PGT 2014
K 260 Erich-Panitz- Straße zwischen Lüne- burger und Peiner Straße	8.500	PGT 2014
Wülferoder Str. west- lich Marktstr.	4.200	PGT 2014
K 266 Oesselser Str. westlich B 6	8.000	PGT 2014

Tab. 3.4: Verkehrsmengen auf Straßen im Untersuchungsraum

Die Verteilung der Verkehrsmengen im Straßennetz zeigt die große Bedeutung der Anschlüsse Laatzen-Nord sowie Laatzen-Mitte auf. Der Zeitbedarf für das Durchfahren der Stadtmitte Laatzen-Zentrum ist nicht zuletzt aufgrund des vierstreifigen Straßenausbaus vglw. gering. Die Folgen sind Durchgangsverkehre aus den südlichen Stadtquartieren in Richtung Han-

Legende:

- > 15.000 Kfz/24 h
- 12.500 - 15.000
- 10.000 - 12.500
- 7.500 - 10.000
- 5.000 - 7.500
- 2.500 - 5.000
- < 2.500 Kfz/24 h

Datenpunkte:

- 17.690 Straßenverkehrszählung 2010
- 21.500 manuelle Verkehrserhebungen PGT 2007 - 2012
- 9.800 automatische Erhebungen mit Seiten-Radar-Geräten 01/2014
- 15.000 Juni 2014 Region Hannover
- 13.200 PGT-Erhebung (Do 03.07.2014)

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung

Der Lkw-Verkehr stellt im Stadtgebiet kein auffälliges Problem dar. Lediglich im nördlichen Bereich der Stadtmitte gibt es aufgrund der engen Verbindung zwischen Gewerbe, Einzelhandel und Wohnstandorten vereinzelt

Probleme durch Lkw-Verkehre. Diese sind verursacht durch parkende Lkw in den Nachtzeiträumen. In den südlichen Stadtteilen gibt es häufig Beschwerden über Kieslaster, die Sandgruben bzw. Betriebe in Gleidungen anfahren.

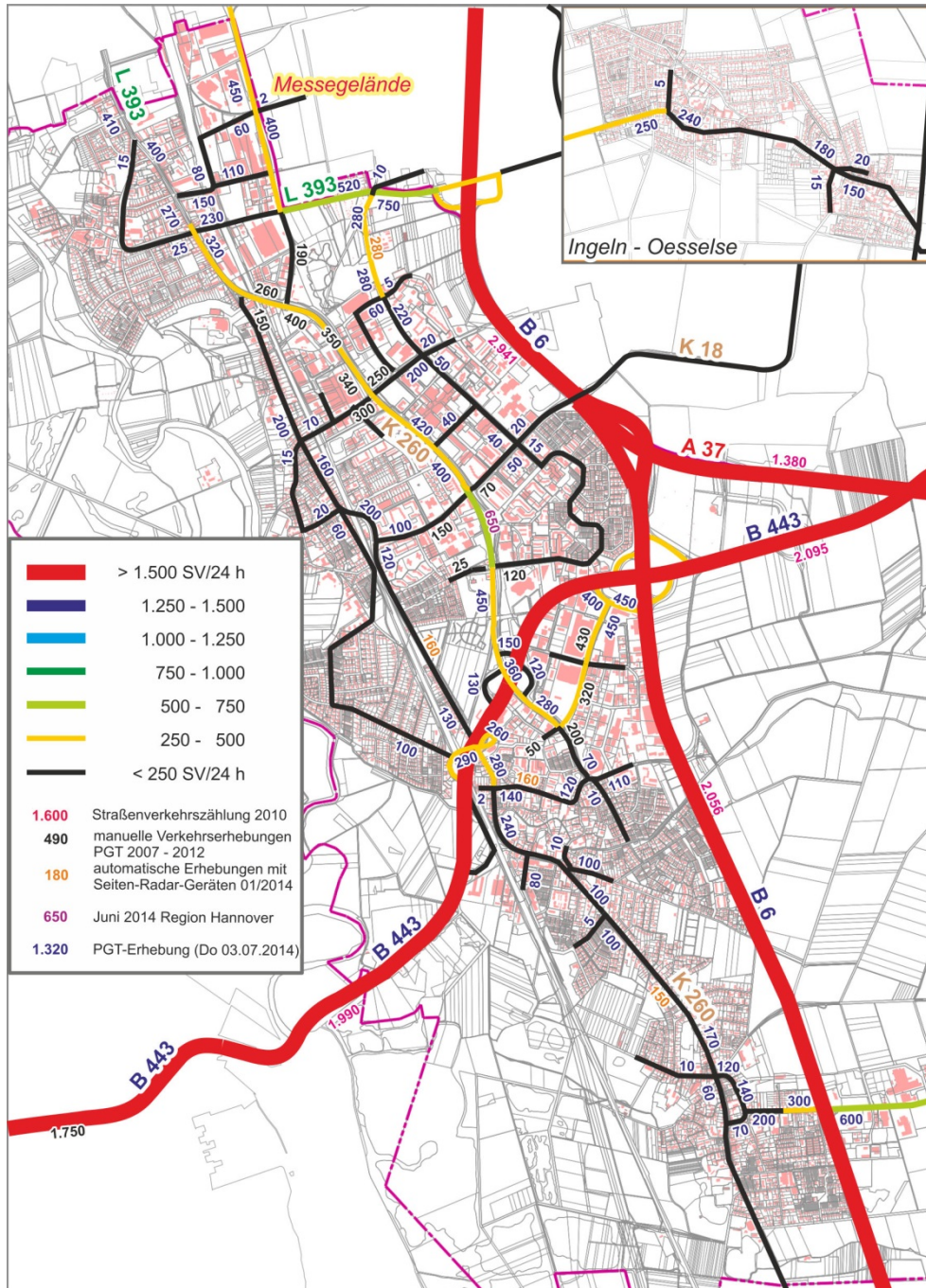


Abb. 3.10: Schwerverkehrsmengen [SV/24 h]

3.9 Wegweisung

Die Orientierung im Stadtgebiet ist schwierig. Auf den übergeordneten Wegweisern wird die Stadt Laatzen geführt, jedoch keine Unterteilung in die einzelnen Ortsteile vorgenommen. Zudem wird nicht erkennbar, dass bspw. Gleidingen oder Rethen Ortsteile von Laatzen sind. Die innerörtliche Wegweisung, die eine Weiterleitung der übergeordneten Verkehre in die einzelnen Stadtbereiche übernehmen könnte, fehlt nahezu vollständig. Zudem sind einzelne Zielbezeichnungen nicht eindeutig. Dies steht im Widerspruch zu der Notwendigkeit, wesentliche Ziele in Laatzen besonders hervorzuheben, die auch überregional von Bedeutung sind. Dazu gehören nicht nur das Stadtzentrum, das AquaLaatzium und der Erholungsraum Leineaue oder der „Park der Sinne“ etc., sondern auch die Gewerbegebiete und die Ortsteile.

Im Bereich des Stadtzentrums ist darüber hinaus keine Parkraumwegweisung vorhanden, die dem Kfz-Verkehr eine Hilfestellung bei Anfahrt dieses Einkaufsschwerpunktes gibt.

3.10 Exkurs: Das Schulprojekt

Im Mai 2014 wurde ein Schulprojekt in einer 6. Klasse der Albert-Einstein-Schule in Laatzen unter Federführung der Klassenlehrerin sowie der Mathematiklehrerin (Auswertung, Statistik) und der PGT Umwelt und Verkehr durchgeführt.

Ziel des Projektes war u.a., die Sensibilität für das Thema Verkehr zu wecken sowie Konflikte, Mängel, Wünsche aus Kinder-/ Schülersicht hinsichtlich ihrer Schulwege kennenzulernen.

Schwerpunkte des Schulprojekts waren die Durchführung

- einer Befragung der Schüler/innen zur Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg (mittels Fragebogen) sowie
- einer Verkehrserhebung durch Schüler/innen der Fuß- und Radverkehre im Nahbereich der Schule, damit diese die Vorgehensweise und Instrumente der Verkehrsplanung kennenlernen.

Die Erstellung des Fragebogens sowie der Erhebungsunterlagen erfolgte durch die PGT, ebenso die Einweisung der Zähler/innen.

Ergebnisse der Befragung

Der größte Teil der Schüler/innen der 6. Klasse, rd. zwei Drittel, kommt aus Rethen. Aufgrund der guten Anbindung bzw. weiter Wege fährt die Hälfte davon überwiegend mit Bus oder Stadtbahn. Der hier vglw. geringe Anteil an Radnutzern ist nicht zuletzt auch der eher schlechten Radanbindung geschuldet.

Schüler aus den Stadtteilen Alt-Laatzen und Grasdorf nutzen zu nahezu 100 % das Fahrrad. Gründe sind die unzureichende ÖPNV-Anbindung mit teilweise weiten Wegen zu den Haltestellen. Die dominierende Fortbewegungsart in der Freizeit ist das Fahrradfahren bzw. das zu-Fuß-gehen. Ausnahmen davon sind bspw. Fahrten zu Reiterhöfen etc., die häufig nur mit dem Auto (Hol-/Bringdienst) zu realisieren sind. Dies verdeutlicht im Besonderen, dass die Kinder auf das Rad oder ihre Füße angewiesen sind.

In einer Unterrichtseinheit wurden von den Schülern zusammenfassend die Mängel, Konflikte, Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel sowie

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



Foto 3.9: Rege Beteiligung beim Schulprojekt



Foto 3.10: Dokumentation der Ergebnisse der Unterrichtseinheit

Mit welchem Verkehrsmittel kommst du normalerweise zur Schule?	
zu Fuß ☐	Rad ☐ Bus ☐ Stadtbahn ☐ S-Bahn ☐ Auto ☐
Wenn du mit dem Auto gebracht wirst, dann...?	
allein ☐	zusammen mit anderen Schülern ☐
Wenn du zu Fuß oder mit dem Rad kommst, gehst oder fährst du...?	
allein ☐	zu zweit ☐ in einer Gruppe ☐
Wenn du nicht zu Fuß oder mit dem Rad kommst: Warum nicht?	
Wie lange benötigst du für den Weg von zu Hause zur Schule?	
1-10 Minuten ☐	11-20 Minuten ☐ mehr als 20 Minuten ☐
Was gefällt dir an deinem Schulweg?	
Spaß mit anderen Kindern ☐	Grün ☐ ruhig ☐
anderes:	
Was gefällt dir nicht an deinem Schulweg (Mängel, Konflikte)?	
kein Radweg vorhanden ☐	Radweg zu schmal ☐
Gehweg zu schmal ☐	Bus / Stadtbahn / Zug zu voll ☐
zu laut ☐	Weg zu dunkel / schlecht beleuchtet ☐
Autos zu schnell ☐	Drängeln beim Einstieg in Bus / Bahn ☐
Autos halten nicht ☐	
anderes:	

Abb. 3.11.: Auszug aus Fragebogen

Ergebnisse der Befragung und der Unterrichtseinheit

➤ Allgemeines

- Es kommen mehr Schüler zu Fuß als mit dem Rad.
- Das Fahrrad wird auch als Zubringer zum Bus / zur Stadtbahn genutzt.
- Die Schüler müssen auf dem Weg zur Schule sowohl die Fahrbahn als auch Radwege nutzen.
- Je nach Witterung werden Bus/Stadtbahn oder das Rad genommen (insb. bei den Rethenern)

➤ Vor-/Nachteile (Stärken/Schwächen der einzelnen Verkehrsmittel)

Gründe für Bus/Stadtbahn:

- teilweise gute Lage der Haltestellen
- bei schlechtem Wetter geschützt
- schneller
- bequemer

Gründe gegen Bus/Stadtbahn:

- siehe unter Mängel

Gründe für Fahrrad:

- direkte Verfügbarkeit
- keine Wartezeiten
- schneller
- Gesundheit (Bewegung, frische Luft)

Gründe gegen Fahrrad:

- wetterabhängig
- anstrengend

➤ Mängel/Konflikte**Fuß/Radverkehr**

- Feldweg in der Leinemasch ist nach Regen matschig
- Kreuzungen schlecht einsehbar
- Radweg zu schmal zum Nebeneinander fahren
- Schlaglöcher in der Peiner Straße
- Zu wenig Markierungen auf der Straße für Radfahrer

Bus/Stadtbahn

- teilweise weite Wege zu den Haltestellen
- schlechte Verbindung zu späteren Schulstunden
- zu lange Wartezeiten nach der Schule
- umwegige Fahrten
- Umstieg erforderlich
- häufiger Verspätungen
- Ausfälle (besonders im Winter)
- Bus und Bahnen sind überfüllt
- insbesondere Linie 346 hat keine freien Plätze mehr
- insbesondere auch die z.T. eingesetzten kleinen Busse sind überfüllt

Ampeln

- Ampel Höhe Laatzen/Eichstraße: für Fußgänger zu lange Wartezeit, Autos nehmen Vorfahrt und dann ist die Ampel wieder rot
- Grundschulampel:
 - Grünphase zu kurz
 - keiner nutzt die Ampel
 - viele gehen über rote Ampeln
 - Die Wartezeit auf Grün ist zu lang.

Fahrradabstellanlagen

- Im Sommer sind die Fahrradstellplätze knapp, aber im Winter ausreichend vorhanden.
- Auf der Abstellanlage rechts neben der Schule sind immer noch welche frei.
- Bei den Fahrrädern häufiger Vandalismus, insb. auf dem Parkplatz rechts neben der Schule (schlecht einsehbar, fehlende soziale Kontrolle).
- Die Kinder bevorzugen den Parkplatz vor der Schule, insb. aus Gründen des Vandalismus.
- Die Stellplätze sind nicht beleuchtet.

➤ Wünsche:

- mehr Radfahrstreifen / Markierungen auf der Straße
- Busfahrten ohne Umwege
- mehr Busse und Bahnen einsetzen
- größere Busse
- längere Grünzeiten für Fußgänger und Radfahrer
- durchgängige Grünschalung an Kreuzungen mit unterbrochener Grünschalung

3.11 Zusammenfassende Bewertung

Eine zusammenfassende Übersicht der wesentlichen verkehrlichen Stärken und Schwächen ist der Tabelle 3.5 sowie der Abbildung 3.17 zu entnehmen.

Rad- und Fußverkehr:	
+	Das Wegenetz in den Naherholungsräumen ist überwiegend gut ausgebaut und auf einigen Routen auch für den Alltagsverkehr von Bedeutung.
–	Der Zustand der Rad- und Fußverkehrsanlagen weist zahlreiche Mängel auf.
–	Die Radverkehrsanlagen entsprechen häufig nicht den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO).
–	Es ist kein durchgängig gut befahrbares Radverkehrsnetz vorhanden
–	Die Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz in den Naherholungsgebieten weist Mängel auf.
–	In Bezug auf Stadtgröße und Kompaktheit geringe Radverkehrsnutzung.
–	Eine direkte überörtliche Radverbindung an umliegende Städte und Gemeinden fehlt.
–	Die Verkehrssicherheit bei der Querung von Straßen ist häufig beeinträchtigt durch zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten bzw. lange Querungswege.
Barrierefreiheit:	
–	Die Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Personen weisen auf zahlreichen wichtigen Wegebeziehungen Defizite auf.

Bus- und Schienenverkehr:	
+	gute Nord-Süd-Anbindung mittels Stadtbahn
–	Mängel in der Anbindung Laatzen - Kronsberg
–	kein Schienenregionalverkehr in der Stadt
–	ungünstige Lage des Messe-Bahnhofs Laatzen
–	fehlende Verknüpfung zwischen S-Bahn und Stadtbahn
–	fehlende direkte Busanbindung aus Ingeln-Oesselse an die S-Bahn
–	innerörtliche Busnutzung steigerungsfähig
Straßenraum:	
+	gut entwickeltes, gut erreichbares Zentrum
+	zentraler Stadtpark in Zentrumsnähe
–	fehlende Aufenthaltsqualität in den Geschäftsbereichen
–	wenig ansprechende Straßenraumgestaltung in Hauptsammel- bzw. Haupteerschließungsstraßen
Straßennetz:	
+	Die Erreichbarkeit der Stadt über das Fernstraßennetz (Bundesstraßen und Autobahn) und die direkten Zubringer ist gewährleistet.
+	Die örtliche Erschließung durch das Straßennetz ist im Wesentlichen gut.
–	Die verkehrliche Erschließung des Kfz-Verkehrs über die B 449 ist stellenweise umwegig; keine direkte Anbindung über die B 443 an die Hildesheimer Straße und damit an weite Teile von Rethen.
–	Aus Richtung Nordosten wird die nutzungsempfindliche Gutenbergstraße (anstatt der Karlsruher Straße) befahren.
–	in Teilbereichen hohe Belastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
–	fehlende Orientierung

Bezogen auf Vergleichswerte aus anderen Städten zur Verkehrsmittelwahl bestehen insbesondere Zuwachspotenziale in den Bereichen Fahrradnutzung sowie innerörtlicher ÖPNV. Eine Abschätzung des derzeitigen Modal Split ist der Abbildung 3.12 zu entnehmen. Die Abschätzung basiert auf den Annahmen des Verkehrsentwicklungsplans „Pro Klima“ der Region

Hannover, den vorliegenden Verkehrserhebungen sowie Erfahrungswerten vergleichbarer Städte. Zu Grunde gelegt wurden daher die Ansätze zu Umlandgemeinden der Region Hannover. Angeregt wird im Rahmen der vorgesehen Bürgerbefragung (Panel-Untersuchung) den Themenkomplex Verkehr verstärkt zu integrieren insbesondere bezogen auf Fragen zur Verkehrsmittelwahl etc., um hier genauere Hinweise zu erzielen und mittel- bis langfristig den Radverkehrs- und ÖPNV-Anteil zu erhöhen.

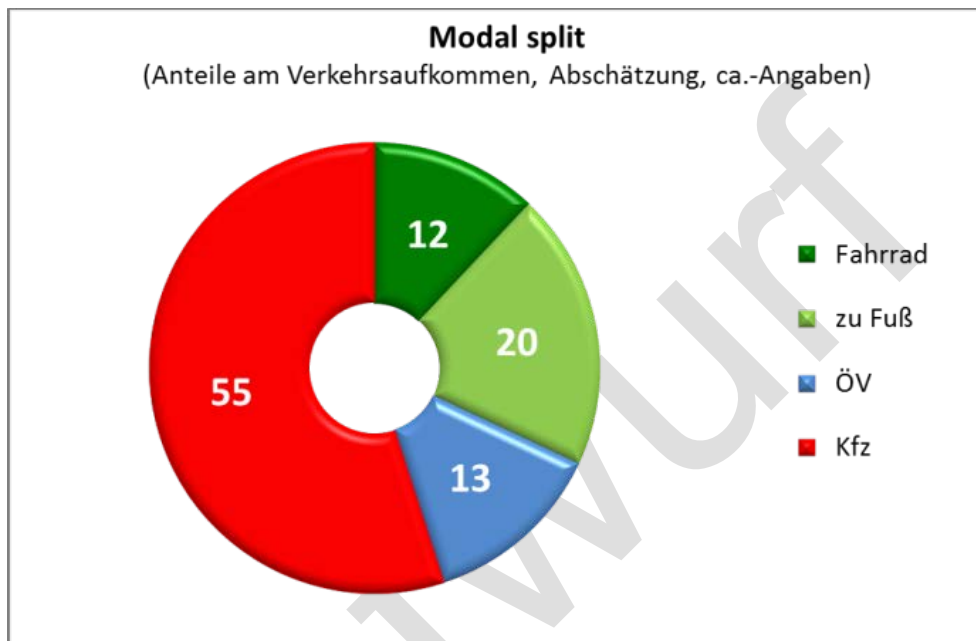


Abb. 3.12: Derzeitiger Modal split (Abschätzung)