



Region Hannover in Zusammenarbeit mit dem Mobilnetzwerk Hannover

Abschlussbericht

Nahmobilitätskonzept Barsinghausen

Förderung der Nahmobilität in Städten und Gemeinden der Region Hannover



Region Hannover

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	4
1.1.1	Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes	4
1.1.2	Ablauf und Zeitplanung	5
1.2	Untersuchungsgebiet	6
1.3	Vorhandene Planwerke und Konzepte	7
2	Bestandsanalyse	10
2.1	Fußverkehr	10
2.2	Radverkehr	15
2.3	ÖPNV	18
3	Handlungskonzept	23
3.1	Handlungsfeld Nahmobilität	25
3.2	Handlungsfeld Kfz-Verkehr	30
4	Förderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover	35
	Quellenverzeichnis	36
	Anhang Maßnahmenliste	37

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Prozessablauf.....	5
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet des Nahmobilitätskonzeptes.....	6
Abbildung 3: Modal Split nach Wegeaufkommen in der Region Hannover	9
Abbildung 4: Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet.....	11
Abbildung 5: Gesicherte Querung (links FGÜ vor Grundschule/VHS Seite Langenäcker, mittig Seite Hans-Böckler-Straße, rechts Seite Langenäcker).....	11
Abbildung 6: Angedeutete Querung Osterfeldstraße Kreuzung Hans-Böckler-Str. (links), abgesenkter Gehweg beim Nahversorgungsbereich an der Hans-Böckler-Str. (rechts)	12
Abbildung 7: fehlende Querung und fehlender Gehweg beim Ausgang des Abenteuerspielplatzes Klein Basche (links und mittig) und Mittelinsel auf Höhe des Langenäckers (rechts).....	12
Abbildung 8: Gehwegparken entlang der Dahlienstraße (links), schmaler Gehweg nördliche Hans-Böckler-Straße (rechts)	13
Abbildung 9: Oberfläche der Gehwege in der Hans-Böckler-Str. (links) und der Glück-Auf-Str. (rechts)	13
Abbildung 10: Beispiele für Aufenthaltsqualität Spielplatz Otto-Brenner-Str. (links), Sitzgelegenheit Hans-Böckler-Str. (mittig) und beim Schulzentrum (rechts)	14
Abbildung 11: Geschwindigkeitsbegrenzungen im Untersuchungsgebiet.....	15
Abbildung 12: Verschwenkung der Fahrbahn durch Bauminselformen im Langenäcker (links), Oberflächenbeschaffenheit in der Glück-Auf-Str. (rechts)	16
Abbildung 13: Vereinzelte Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet vor der Adolf-Grimme-Schule (links), im Nahversorgungsbereich Hans-Böckler-Str. (rechts).....	16
Abbildung 14: Teilweise einseitiger Schutzstreifen für Radfahrende entlang der Hannoverschen Straße	17
Abbildung 15: Lage der Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet.....	18
Abbildung 16: Erreichbarkeit des Bahnhofs in Gehminuten	20
Abbildung 17: Haltestellen im Untersuchungsgebiet.....	21
Abbildung 19: Gesicherte Radabstellanlagen und Reparatursäule am Bahnhof.....	21
Abbildung 18: Querungssituation am Busbahnhof	22
Abbildung 20: Maßnahmenkarte Barsinghausen - Nordstadt.....	24
Abbildung 21: Visualisierung des umgestalteten Nahversorgungsbereichs an der Hans-Böckler-Straße.....	27
Abbildung 22: Beispielhafte Visualisierung einer Gehwegüberfahrt mit taktilen Elementen an der Osterfeldstraße.....	29
Abbildung 23: Visualisierung von Bauminselformen zur Verkehrsberuhigung im Langenäcker	32
Abbildung 24: Visualisierung von alternierenden Parkbuchten in der Hans-Böckler-Straße Höhe Dahlienstraße.....	34
 Tabelle 1: Beispielhafte Bedienung der Haltestelle Am Teichfeld (Stand: November 2025)	 19

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V.
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
LSA	Lichtsignalanlage
Kfz	Kraftfahrzeug
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VZ	Verkehrszeichen

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

1.1.1 Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes

Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“

Die Region Hannover legt mit dem Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ (VEP 2035+) den Rahmen für die verkehrliche Entwicklung der nächsten Jahre fest. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035+ operationalisiert die Maßnahmen, die in der Region Hannover umgesetzt werden müssen, um das Ziel einer klimaneutralen Region und damit eine CO₂-Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen bis 2035 zu erreichen. Zusätzlich strebt dieser Plan auch eine höhere Aufenthalts- und Lebensqualität in der Region an.

Mobilnetzwerk Hannover als Initiator

Eine Kernbotschaft des VEP 2035+ lautet: In allen aufgezeigten Themenfeldern müssen sowohl kurz- als auch langfristige Maßnahmenansätze zeitnah angegangen werden, um die Verkehrswende voranzutreiben. Dabei müssen neben Anreizen und Angebotsverbesserungen auch regulierende Maßnahmen in den Fokus genommen und die Vorzüge von Straßenraumumverteilungen in der Praxis verdeutlicht werden.

Eine Kernaufgabe in der Umsetzungsstrategie des VEP übernimmt das Mobilnetzwerk Hannover. Das Mobilnetzwerk, als Netzwerk für nachhaltige Mobilität, verknüpft Akteur:innen, die sich für das Thema Verkehrswende und Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Es bringt Menschen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung und -sicherheit wie aus Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. Es unterstützt die Kommunen mit einem Anreizsystem und setzt mit ihnen zusammen zahlreiche Maßnahmen des VEP um.

Das Mobilnetzwerk hat das Ziel, die Nahmobilität¹ in den Kommunen zu verbessern und bietet interessierten Kommunen aus der Region Hannover die Möglichkeit, für einen Ortsteil ihrer Kommune ein Nahmobilitätskonzept erstellen zu lassen. Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist es, die Kommune als Lebens- und Bewegungsraum zu begreifen und entwickeln. Dabei sollen konkrete Handlungsmöglichkeiten für die Verbesserung der jeweiligen Verkehrsmittel aufgezeigt werden. Grundsätzlich sollen durch Beteiligungsformate die Belange der Nahmobilität aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet und diskutiert werden. Im Fokus steht dabei eine Begehung, bei der auf zuvor abgestimmten Routen, die aktuelle Situation der Nahmobilität in der jeweiligen Kommune gemeinsam analysiert wird. Im weiteren Verlauf der Nahmobilitätskonzeptes werden in einer Ideenwerkstatt Maßnahmenansätze diskutiert. Diese Beteiligungsformate wurden von dem Planungsbüro Planersocietät durchgeführt und fachlich begleitet.

¹ „Nahmobilität bezieht sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff der „Nahmobilität“ ist dabei aus wissenschaftlicher Sicht zunächst nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien zielen jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten.“ (FGSV 2014)

Zielsetzung des Nahmobilitätskonzeptes

Das Nahmobilitätskonzept verfolgt das Ziel, eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung für die Handlungsfelder der Nahmobilität vor Ort zu fördern. Grundlage dafür bildet eine systematische Bewertung der Potenziale und Herausforderungen der bestehenden Infrastruktur im jeweiligen lokalen Kontext. Aufbauend darauf werden konkrete Handlungsmöglichkeiten zur Verbesserung der einzelnen Verkehrsmittel als auch deren Vernetzung aufgezeigt. Das Konzept ist so angelegt, dass es einen Mehrwert für die gesamte Region schafft, indem Lösungsansätze skalierbar sind und auf andere Ortsteile und Kommunen übertragen werden können. Ein wesentlicher Bestandteil ist zudem die aktive Beteiligung der Bevölkerung, um lokale Bedürfnisse und Perspektiven frühzeitig einzubeziehen und die Akzeptanz der Maßnahmen zu stärken.

1.1.2 Ablauf und Zeitplanung

Ablauf der Nahmobilitätskonzepte in der Region Hannover

Auf kommunaler Ebene umfasste jedes Nahmobilitätskonzept einen Planungsspaziergang sowie eine Ideenwerkstatt zu Maßnahmenansätzen. Im Rahmen eines Vorgesprächs wurden zunächst mit den Kommunen räumliche und thematische Schwerpunkte abgestimmt. Bei einer gemeinsamen Begehung in Form eines Planungsspaziergangs wurden die Stärken und Schwächen vor Ort diskutiert und erste Lösungsansätze besprochen. Darüber hinaus wurden weitere Hinweise aufgenommen, die sich im Laufe des Spaziergangs als relevant herausstellten. Daraufhin wurden bei der Ideenwerkstatt Maßnahmenansätze präsentiert, diskutiert und zusätzliche Verortungen sowie Maßnahmenansätze gesammelt. Der Spaziergang und die Ideenwerkstatt waren öffentliche Veranstaltungen und somit an Verwaltung, Politik, Bürger:innen sowie weitere Interessierte adressiert. Auf Grundlage aller Ergebnisse wurde für jede Kommune ein individuelles Nahmobilitätskonzept erarbeitet. Abschließend wurde das Nahmobilitätskonzept in einem politischen Gremium vorgestellt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Prozessablauf

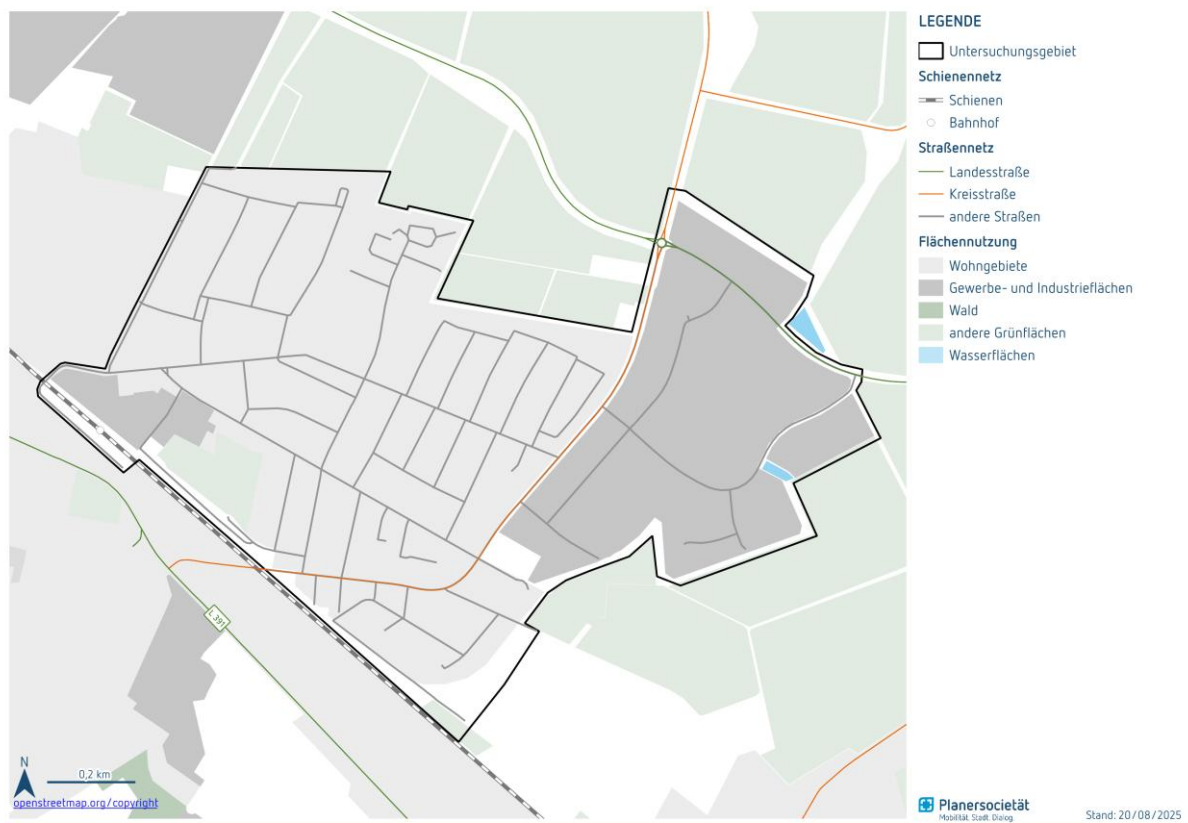


Das Nahmobilitätskonzept gliedert sich in eine Bestandsanalyse und ein Handlungskonzept. Die Bestandsanalyse fokussiert die bestehende Infrastruktur und das Angebot in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV. Daraufhin leitet das Handlungskonzept in Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus den öffentlichen Beteiligungsformaten individuelle Handlungsansätze ab, die in einer Maßnahmenliste sowie in Form von detaillierten Schlüsselmaßnahmen formuliert wurden. Daraufhin folgen Hinweise zur Förderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover. Die Dokumentationen zu den öffentlichen Beteiligungen liegen als gesondertes Dokument im Anhang vor.

1.2 Untersuchungsgebiet

Die Stadt Barsinghausen liegt rund 25 Kilometer südwestlich von Hannover und ist der Region Hannover zugehörig. Auf einer Fläche von rund 103 Quadratkilometern hat Barsinghausen 18 Ortschaften mit insgesamt rund 35.000 Einwohnenden. Das betrachtete Untersuchungsgebiet liegt in der Kernstadt Barsinghausen nördlich des regionalen Bahnhaltelpunktes im Stadtteil Nordstadt (vgl. Abbildung 2). Neben dem Gewerbegebiet östlich der Nordstadt ist das Untersuchungsgebiet größtenteils durch Wohngebäude geprägt und wird durch die Grünflächen im Norden abgegrenzt. Richtung Süden wird der Untersuchungsraum abgetrennt durch die Bahngleise. Im Südwesten umfasst das Untersuchungsgebiet zudem den Bahnhof und den angrenzenden ZOB. Die topographisch flache Gegend verfügt mit der Adolf-Grimme-Grundschule (rund 210 Schüler:innen), der Volkshochschule Calenberger Land, einem Kindergarten sowie einer Kirchengemeinde wichtige Zielorte.

Abbildung 2: Untersuchungsgebiet des Nahmobilitätskonzeptes



1.3 Vorhandene Planwerke und Konzepte

Das Nahmobilitätskonzept berücksichtigt die vorhandene und geplante Infrastruktur für Barsinghausen, insbesondere für die Nordstadt. Bestehende Konzepte und Planungen, die für das Untersuchungsgebiet relevant sind, fließen in die Konzeption ein und werden für die weiteren Schritte im Erstellungsprozess berücksichtigt. Im Folgenden wird eine kurze Übersicht der vorliegenden Konzepte gegeben.

Radverkehrskonzept Barsinghausen (2020)

Im Zuge der Förderung für integrierte ländliche Entwicklungskonzepte wurde für die Stadt Barsinghausen 2020 im Rahmen eines Radverkehrskonzepts ein Radverkehrsnetz erstellt, welches sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckt. Mit der Erstellung des Radverkehrskonzepts erkennt die Stadt Barsinghausen die Wichtigkeit des Radverkehrs für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrssystems an. Ein Fokus des Konzepts lag darauf, die Führung des Radverkehrs direkt, leicht verständlich und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden zu gestalten. Neben einer Bestandsanalyse wurde im Rahmen des Radverkehrskonzepts ein Leitbild sowie ein Radverkehrsnetz konzipiert, das sich in Haupttrouten entlang des Vorrangnetztes der Region Hannover und Ergänzungsrouten unterteilt. Zudem wurde ein Maßnahmenkatalog mit konkreten Verortungen und Priorisierungsstufen in Barsinghausen entwickelt. In den Bereich der Nordstadt fallen dabei folgende Maßnahmen:

- Mehrstufige Anpassung der Radverkehrsführung entlang der Nord-Süd-Achse K 241 (Hannoversche Straße)
- Vorzugsroute Nord-Süd zwischen Grossgoltern und der Kernstadt über den Gänsefußweg als Parallelroute zur K 241

Zudem sind die folgenden Routen vorgesehen:

- Ergänzungsrouten Kernstadt von der Hannoverschen Straße über Langenacker zum Bahnhof
- Ergänzungsrouten Ortsteil über die Hannoversche Straße
- Parallelroute (zum Langenacker) über die Calenberger Straße
- Haupttroute des Vorrangnetztes der Region Hannover vom Gänsefußweg zur Poststraße/Egestorfer Straße, welche gleichzeitig als touristische Route „Calenberger Land Tour“ fungiert

Diese Maßnahmenvorschläge werden im Nahmobilitätskonzept berücksichtigt.

Fortschreibung Einzelhandelskonzept (2023)

Mit der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts werden aktuelle Trends und Entwicklungen im Einzelhandel sowie Potenziale für die jeweiligen Standorte in der Stadt Barsinghausen untersucht. Für das Untersuchungsgebiet im Stadtteil Nordstadt sind die folgenden Standorte relevant:

- Fachmarkttagglomeration Bunsenstraße: Derzeit sind fünf Fachmärkte mit Fokus auf den aperiodischen Bereich vorhanden. Als Empfehlung soll das vorhandene Angebot stabilisiert werden.
- Nahversorgungszentrum Reihekamp: Dieses Nahversorgungszentrum stellt für den nördlichen Teil der Kernstadt einen wichtigen Einkaufsstandort dar und ist u. a. durch eine ÖPNV-

Haltestelle angebunden. Daher empfiehlt das Konzept die Sicherung vorhandener Qualitäten sowie die Modernisierung der ansässigen Betriebe. Zudem sollte für die östlichen Siedlungsbereiche der Kernstadt eine Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit angestrebt werden, wozu auch die Nordstadt zählt.

- Nahversorgungsbetrieb Ladestraße: Der Kaufland am Bahnhof wird als Lebensmittelbetrieb an einem solitären Nahversorgungsstandort gewertet und als wichtige Ergänzung zum zentralen Versorgungsbereich Innenstadt gesehen. Als Empfehlung sollen die Anforderungen an eine räumliche Annäherung an den zentralen Versorgungsbereich geprüft und die Kriterien des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsens (2017) beachtet werden.

Zusammenfassend wird deutlich, dass die Nordstadt über mehrere Zielorte im Hinblick auf den Einzelhandel verfügt und diese unterschiedliche Verkehre anziehen. Insbesondere der Kaufland am Bahnhof bietet ein hohes Potenzial zur fußläufigen Erreichbarkeit.

ADFC-Fahrradklimatest (2024)

Der Fahrradklima-Test des ADFC ist ein Zufriedenheits-Index von Radfahrenden in Deutschland und wird alle zwei Jahre durchgeführt. Radfahrende haben dort die Möglichkeit, ihre Radverkehrsinfrastruktur vor Ort anhand von verschiedenen Kriterien wie der Breite der Radwege, Abstellmöglichkeiten und der Verkehrssicherheit nach Schulnoten zu bewerten. Anhand von Ortsgrößenklassen lassen sich die Ergebnisse nicht nur zwischen den Jahren, sondern auch mit ähnlich großen Städten und Gemeinden vergleichen und geben Aufschluss über Stärken und Schwächen der Radinfrastruktur.

Die Stadt Barsinghausen hat 2024 zum 5. Mal am ADFC-Fahrradklima-Test teilgenommen. In der Gesamtbewertung schneidet sie mit einer Benotung von 4,3 ab und bleibt gegenüber den Vorjahren auf einem ähnlichen Niveau. Verglichen mit Kommunen aus der gleichen Ortsgrößenklasse (20.000 – 50.000 Einwohnende) landet Barsinghausen im hinteren Feld (365 von 429 Orten). Besonders positiv schneiden die Bereiche Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr, Abstellanlagen sowie Maßnahmen zum Fahrraddiebstahl ab. Im Gegensatz dazu werden die Oberfläche der Radwege, die Wegweisung für Radfahrende sowie das Fahren auf Radwegen bemängelt. Besonders wichtig sind den Radfahrenden in Barsinghausen die Themen Oberfläche der Radwege, Sicherheitsgefühl sowie Hindernisse auf Radwegen. Laut der ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung werden die folgenden bereits umgesetzten Projekte der Radverkehrsförderung gesondert positiv hervorgehoben:

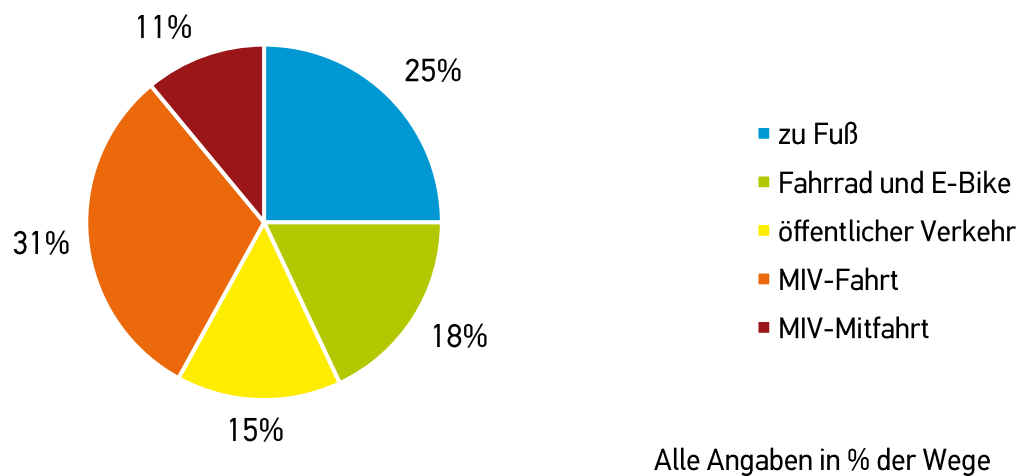
- Ausweisung von Abschnitten des Gänsefußwegs und Berliner Str. als Fahrradstraße
- Schulzentrum Spalterhals: Verbesserung Erreichbarkeit und mehr Anlehnbügel
- S-Bahnhaltepunkt: Verbesserung der Erreichbarkeit und mehr Anlehnbügel

Darüber hinaus wird das Vorhandensein einer Person als Radverkehrskoordinator:in sowie die aktuellen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in den Bereichen Infrastruktur, Organisation sowie Informations- und Marketingmaßnahmen als besonders positiv gewertet. Diese Ergebnisse beziehen sich auf die gesamte Stadt Barsinghausen, sodass nicht auf konkrete Herausforderungen in der Nordstadt geschlossen werden kann. Nichtsdestotrotz zeigen die Ergebnisse allgemeine Herausforderungen in der Radverkehrsinfrastruktur der Stadt auf.

Mobilität in Deutschland (2023)

Im Zuge der systematischen Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ werden in regelmäßigen Abständen Haushalte zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten befragt. Dabei wurde in der letzten Erhebungswelle die Region Hannover näher betrachtet. Wie in Abbildung 3 dargestellt, wird ein Viertel aller Wege zu Fuß und rund ein Fünftel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Zwar kann das lokale Mobilitätsverhalten in Barsinghausen von diesem Modal Split abweichen, gleichzeitig bietet der Modal Split einen ersten Ansatzpunkt für die grundsätzliche Verkehrsmittelwahl in der Region Hannover. Im Vergleich mit weiteren Räumen in Umfeld von Großstädten weist die Region Hannover einen geringeren Anteil an Wegen auf, die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden. Für die Nordstadt ist aufgrund der zentralen Lage und dichten städtebaulichen Bebauung davon auszugehen, dass anteilig mehr Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Abbildung 3: Modal Split nach Wegeaufkommen in der Region Hannover



2 Bestandsanalyse

2.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr bildet den ersten Grundpfeiler der Nahmobilität. Das Gehen ist die elementarste Art der Mobilität, die fast allen zu jeder Zeit zur Verfügung steht und insbesondere im Nahbereich, also auf Strecken von bis zu zwei Kilometern, besonderes Potenzial entfaltet. Eine funktionierende Fußverkehrsförderung ist die Voraussetzung für lebendige Orte. Im Vordergrund steht dabei neben einer verkehrssicheren und attraktiven Straßenraumgestaltung die Sicherstellung der Teilhabe aller Gruppen (v. a. von Kindern, älteren Menschen und Personen mit Behinderungen) am gesellschaftlichen Leben. Insbesondere sind unter Einhaltung der Standards für den Fußverkehr nach dem aktuellen Stand der Forschung und der Planungspraxis Belange der Barrierefreiheit, des Querens, der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. In dem Nahmobilitätskonzept wird eine Verknüpfung mit dem Radverkehr und ausgewählten Bushaltestellen im ÖPNV hergestellt. Im Folgenden werden die Stärken und Schwächen des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet mit aktuellen Standards verglichen und zusammengefasst.

Querverkehr

In Hinsicht auf die Querungsverhältnisse ergibt sich in der Nordstadt ein gemischtes Bild. Die folgende Abbildung 4 verortet alle vorhandenen Querungsanlagen in der Nordstadt. Im Umkreis der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (Adolf-Grimme-Grundschule, Kindergarten Regenbogen, Volkshochschule Calenberger Land) sind an allen Einmündungen der Kreuzung Hans-Böckler-Straße/Langenäcker gesicherte Querungsanlagen in Form von beleuchteten Fußgängerüberwegen (FGÜ) vorhanden (vgl. Abbildung 5). Die Gehwege im Langenäcker auf der Schulseite sind zudem mit Gittern versehen, wodurch Fußgänger:innen nicht vor Erreichen der Fußgängerüberwege die Straße queren können. Dadurch wird die Verkehrssicherheit zusätzlich unterstützt. Für einen vollständigen barrierefreien Ausbau fehlen taktile Leitelemente und differenzierte Bordsteinhöhen.

Abbildung 4: Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet



Abbildung 5: Gesicherte Querung (links FGÜ vor Grundschule/VHS Seite Langenäcker, mittig Seite Hans-Böckler-Straße, rechts Seite Langenäcker)



Im restlichen Untersuchungsgebiet sind die Querungen als mangelhaft zu bewerten. Häufig fehlen Bordsteinabsenkungen, die ein barrierefreies Queren der Straße erleichtern würden (z. B. entlang der Hans-Böckler-Straße). Zum Teil sind Querungen durch Asphaltstreifen angedeutet, aber keine weiteren Maßnahmen für ein sicheres Queren sind vorhanden. Trotz der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Großteil des Untersuchungsgebietes ist insbesondere im Bereich von Nahversorgern (z. B. Apotheke in der Hans-Böckler-Straße, Imbiss im Langenäcker) mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und somit Risikosituationen zwischen dem querenden Fuß- und Kfz-Verkehr zu rechnen (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Angedeutete Querung Osterfeldstraße Kreuzung Hans-Böckler-Str. (links), abgesenkter Gehweg beim Nahversorgungsbereich an der Hans-Böckler-Str. (rechts)



Entlang der Hannoverschen Straße, welche als Anbindung an das Gewerbegebiet überquert werden muss, sind nur wenige gesicherte Querungsstellen vorhanden. Die Mittelinsel auf Höhe des Langenäckers erleichtert das Queren und reduziert die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Jedoch verfügt diese Mittelinsel nicht über taktile Elemente oder eine Beleuchtung, wodurch querende Personen in den Abendstunden und nachts schwer erkennbar sind. Insbesondere im nördlichen Teil der Hannoverschen Straße wird die Notwendigkeit für eine sichere Quermöglichkeit auf Höhe des Abenteuerspielplatzes deutlich (vgl. Abbildung 7). Im weiteren Verlauf, südlich gelegen von der Mittelinsel, befindet sich auf Höhe der Osterfeldstraße eine Lichtsignalanlage (LSA), welche bei Bedarf angefordert werden kann. Die LSA verfügt über abgesenkte Bordsteine auf Nullniveau, jedoch fehlen eine Beleuchtung und taktile Elemente.

Abbildung 7: fehlende Querung und fehlender Gehweg beim Ausgang des Abenteuerspielplatzes Klein Basche (links und mittig) und Mittelinsel auf Höhe des Langenäckers (rechts)



Längsverkehr

Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei Fußgänger:innen inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (nutzbare Gehwegbreite: 1,80 m). Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (vgl. FGSV 2006, S. 81ff).

Die meisten Gehwege in der Nordstadt entsprechen diesen oben formulierten Standards. Da der Großteil der Straßen im Untersuchungsgebiet als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist (vgl. Abbildung 11), wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt. Dadurch steht den Fußgänger:innen auf zahlreichen Gehwegen ausreichend Platz zur Verfügung. Vereinzelt wird die nutzbare Breite unter anderem durch das Erlauben von Gehwegparken jedoch deutlich verengt, was den knappen Platzverhältnissen in den entsprechenden Straßen geschuldet ist (vgl. Abbildung 8). Gleichzeitig dürfen Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr auf dem Gehweg fahren, was insbesondere die Schüler:innen der Grundschule betrifft. Aufgrund von teilweise engen Gehwegen im Bereich der Grundschule kann es dabei zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommen.

Abbildung 8: Gehwegparken entlang der Dahlienstraße (links), schmaler Gehweg nördliche Hans-Böckler-Straße (rechts)



Die Mehrheit der Gehwege in der Nordstadt ist gepflastert oder asphaltiert. Vereinzelte Nebenwege weisen naturgebundene Oberflächenbeläge auf (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Oberfläche der Gehwege in der Hans-Böckler-Str. (links) und der Glück-Auf-Str. (rechts)



Aufenthaltsqualität

Mobilität benötigt auch Orte der Immobilität, also des Spielens, des Aufenthalts und der Begegnung. Dies erhöht die Lebensqualität, die Identifikation mit dem Wohnumfeld und belebt den öffentlichen Raum. Zudem tragen sie auch zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums bei, da durch Aufenthalts- und Sitzangebote die Möglichkeit des Rastens für Menschen ermöglicht wird.

Dabei sind insbesondere Sitzgelegenheiten hervorzuheben, welche jedoch teilweise nicht barrierefrei erreichbar oder in einem verwitterten Zustand sind. Diese Sitzgelegenheiten verfügen in den meisten Fällen über eine Rückenlehne, selten jedoch über Armlehnen, die das Aufstehen insbesondere für ältere Menschen erleichtern. Wenn Sitzbänke direkt am Gehweg vorhanden sind (vgl. Abbildung 10) ist ein barrierefreier Zugang möglich. Darüber hinaus verfügt die Nordstadt über zwei Spielplätze (Otto-Brenner-Straße, Abenteuerspielplatz Klein Basche). Insgesamt besitzt das Untersuchungsgebiet durch einige Bäume entlang der Straßen und kleinere Grünflächen Potenziale für eine attraktive Straßenraumgestaltung.

Abbildung 10: Beispiele für Aufenthaltsqualität Spielplatz Otto-Brenner-Str. (links), Sitzgelegenheit Hans-Böckler-Str. (mittig) und beim Schulzentrum (rechts)



Handlungsbedarf

In der Nordstadt besteht Potenzial, den Fußverkehr weiter zu verbessern. Insbesondere zur Anbindung des Gewerbegebiets über die Hannoversche Straße gibt es Bedarfe für die Errichtung gesicherter Querungsanlagen. Die Mehrheit der Gehwege in der Nordstadt ist asphaltiert bzw. gepflastert und verfügt über eine ausreichende Breite. Jedoch kann insbesondere das Umfeld des Nahversorgungsbereichs an der Hans-Böckler-Straße attraktiver gestaltet und die Barrierefreiheit im gesamten Stadtteil stärker ausgebaut werden.

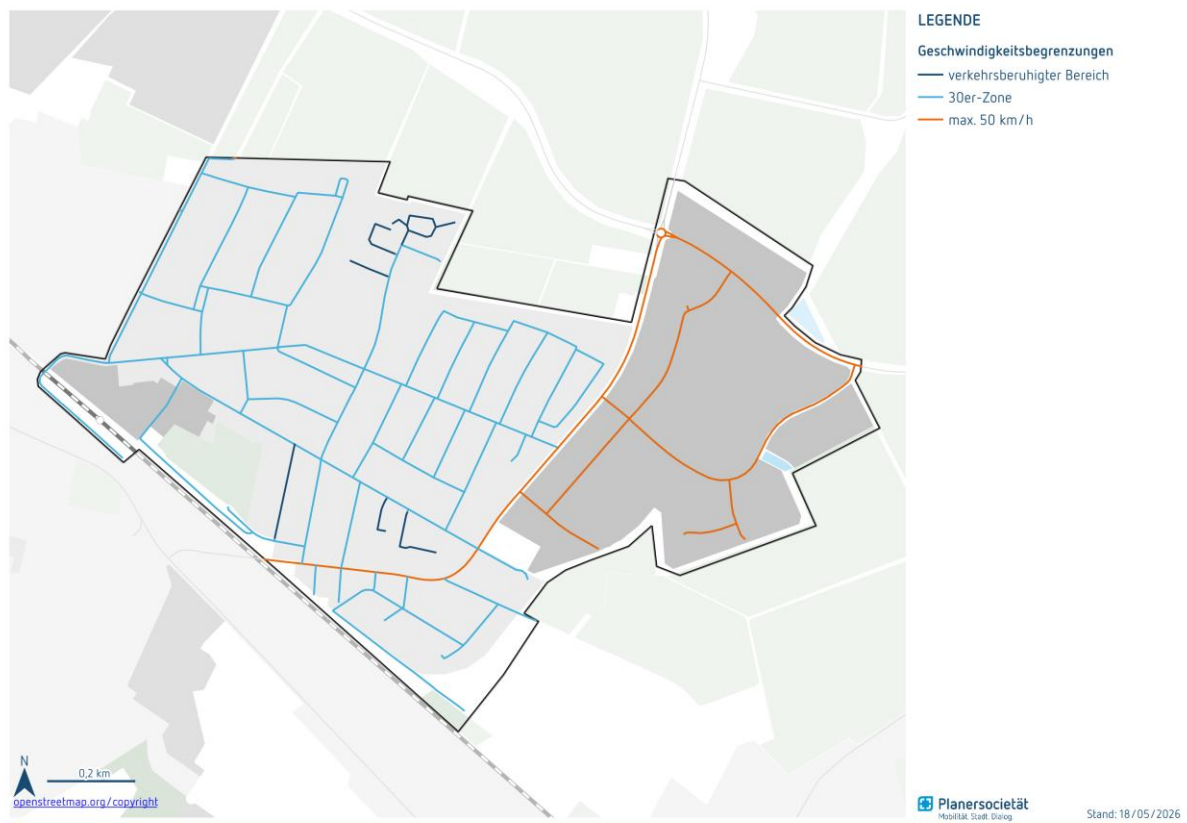
Stärken & Chancen	Schwächen & Herausforderungen
+ Fußgängerüberwege im Umfeld der Grundschule + Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten und Spielplätze + Potenzial zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Nahversorgungsbereich Hans-Böckler-Str.	- Ausbau der Barrierefreiheit (u. a. differenziertes Bord an Querungsstellen und LSA) - Bedarfe für weitere gesicherte Querungsstellen entlang der Hannoverschen Str. - Gehwegparken: Engstellen auf Gehwegen und Verschlechterung der Sichtbeziehungen aufgrund des ruhenden Verkehrs auf dem Gehweg

2.2 Radverkehr

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr den zweiten Grundpfeiler der Nahmobilität dar. Im Gegensatz zum Fußverkehr zeigt er besonderes Potenzial für Entfernungen von mehr als zwei Kilometern auf und ergänzt den Fußverkehr nähräumlich. Das Nahmobilitätskonzept strebt die attraktive, komfortable und sichere Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr an.

Aufgrund der überwiegenden Wohnnutzung ist ein Großteil der Straßen im Untersuchungsgebiet als Tempo-30-Zone ausgewiesen, weshalb der Radverkehr entsprechend der Empfehlungen der technischen Regelwerke im Mischverkehr geführt wird (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Geschwindigkeitsbegrenzungen im Untersuchungsgebiet



Die Oberflächen der Fahrbahnen in den Tempo-30-Zonen sind im gesamten Gebiet asphaltiert, weisen teilweise jedoch Sanierungsbedarf auf, sodass der Fahrkomfort insbesondere für Radfahrende eingeschränkt wird (vgl. Abbildung 12). Dadurch wird die regelwidrige Benutzung von Gehwegen durch Radfahrende begünstigt, was wiederum zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen kann.

Abbildung 12: Verschwenkung der Fahrbahn durch Bauminselfen im Langenäcker (links), Oberflächenbeschaffenheit in der Glück-Auf-Str. (rechts)



Radabstellanlagen sind insbesondere im Bereich der Schulen, im Gewerbegebiet und vereinzelt vor Gewerbe/Gastronomien vorhanden (vgl. Abbildung 13). Im Zuge des „1000-Bügel-Programms“ der Region Hannover wurden kostenfrei Rundrohrbügel zum Abstellen von Fahrrädern bereitgestellt. In der Nordstadt wurden diese unter anderem im Nahversorgungsbereich der Hans-Böckler-Straße installiert. Abgesehen vom Bahnhof (vgl. Abschnitt ÖPNV) sind jedoch keine witterungsgeschützten oder gesicherten Abstellanlagen im restlichen Gebiet der Nordstadt vorhanden.

Abbildung 13: Vereinzelte Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet vor der Adolf-Grimme-Schule (links), im Nahversorgungsbereich Hans-Böckler-Str. (rechts)



Wie im Radverkehrskonzept Barsinghausen (2020) hervorgehoben, stellt insbesondere die hannoversche Straße aufgrund teilweise plötzlich endender Schutzstreifen oder einseitiger Schutzstreifen ein Risiko für Radfahrende dar. Im Zuge der mehrstufigen Anpassung des Radverkehrskonzepts wurde zwischen der Calenberger Straße und der Hans-Böckler-Straße ein durchgehender einseitiger Schutzstreifen errichtet. Teilweise ist ein Schutzstreifen beidseitig vorhanden. Gleichzeitig ist der Schutzstreifen jedoch teilweise unterbrochen, was den Fahrkomfort für Radfahrende einschränkt (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Teilweise einseitiger Schutzstreifen für Radfahrende entlang der Hannoverschen Straße



Handlungsbedarf

Das Potenzial für die Nutzung des Fahrrades in der Nordstadt ist vielversprechend. Dafür müssen insbesondere die Anschlüsse an umliegende Routen gewährleistet und sichere Querungen, zum Beispiel zum Gewerbegebiet, erleichtert werden. Ein weiterer wichtiger Schritt ist der Ausbau von Radabstellmöglichkeiten, insbesondere im Bereich der Grundschule in Form von witterungsgeschützten Radabstellanlagen. Zudem sollten die Anlagen ausreichend Platz für unterschiedliche Radmodelle (z. B. Lastenräder, Räder mit Anhänger) bieten, um die unterschiedlichen Bedürfnisse der vielseitigen Nutzerschaft abzudecken.

Stärken & Chancen	Schwächen & Herausforderungen
+ Radverkehrskonzept (2020) mit konkreten Ansätzen im Untersuchungsgebiet + Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten (z. B. Nahversorgungsbereich, Gewerbegebiet) vorhanden + Gute Oberflächenqualität bei Führung im Mischverkehr (Tempo-30-Zone)	- Radabstellanlagen nicht ausreichend vorhanden - Eingeschränkte Sichtbeziehungen in Wohngebieten bei beidseitig ruhendem Verkehr

2.3 ÖPNV

Das vorliegende Nahmobilitätskonzept legt den Fokus auf den Fuß- und Radverkehr als Teil der aktiven Mobilität. Zur weiteren Förderung der Nahmobilität wird zudem Wert auf die Integration und Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsarten gelegt. Aus diesem Grund sind ausgewählte Schnittstellen mit dem ÖPNV betrachtet worden, um den Umweltverbund im Ganzen als Pfeiler einer nachhaltigen Verkehrsplanung zu stärken. Der ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil der Multimodalität. So werden die Zu- und Abgänge zu den Bushaltestellen in der Regel zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Der Fokus liegt daher auf der Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Haltestellen durch den Fuß- und Radverkehr

Im Untersuchungsgebiet liegen zahlreiche Bushaltestellen. Über die Hannoversche Straße wird die Kernstadt Barsinghausens mit den nördlich gelegenen Ortsteilen angebunden. Im untersuchten Abschnitt befinden sich entlang der Hannoverschen Straße vier Haltestellen. Zudem liegen weitere vier Haltestellen entlang der Straße Langenäcker. Abbildung 15 veranschaulicht die Lage der Haltestellen, sowie die Erreichbarkeit zu Fuß innerhalb von fünf Gehminuten. Daraus geht hervor, dass ein Großteil der Nordstadt durch das Haltestellennetz in fußläufiger Erreichbarkeit abgedeckt ist.

Abbildung 15: Lage der Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet

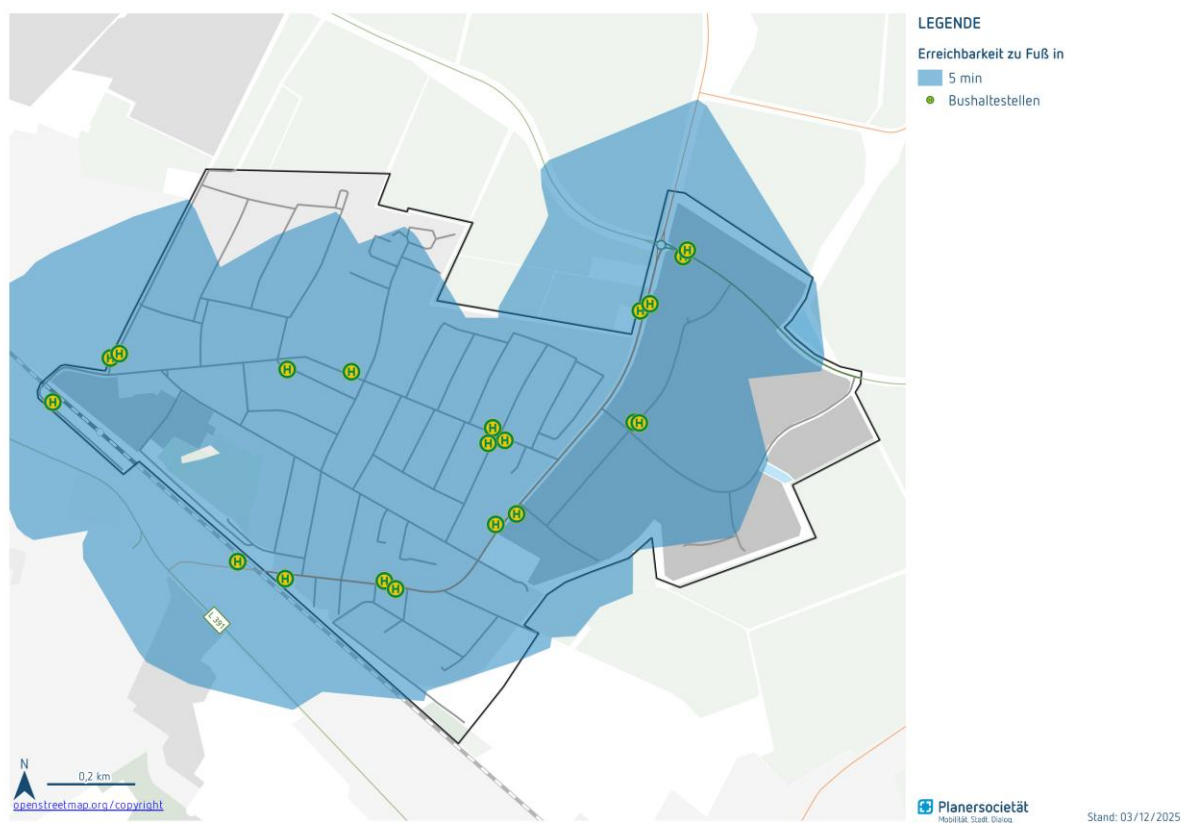


Tabelle 1 veranschaulicht die Abfahrten der Linien 532 und 534 welche im Untersuchungsgebiet verkehren. Am Bahnhof Barsinghausen besteht neben dem Regionalverkehr Anschluss an die Buslinien

530, 540, 560, 561, 562 und 570. Insbesondere im Berufsverkehr ermöglichen die mehrfachen Abfahrten pro Stunde eine gewisse Flexibilität. Jedoch ist das Angebot insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende ausgedünnt.

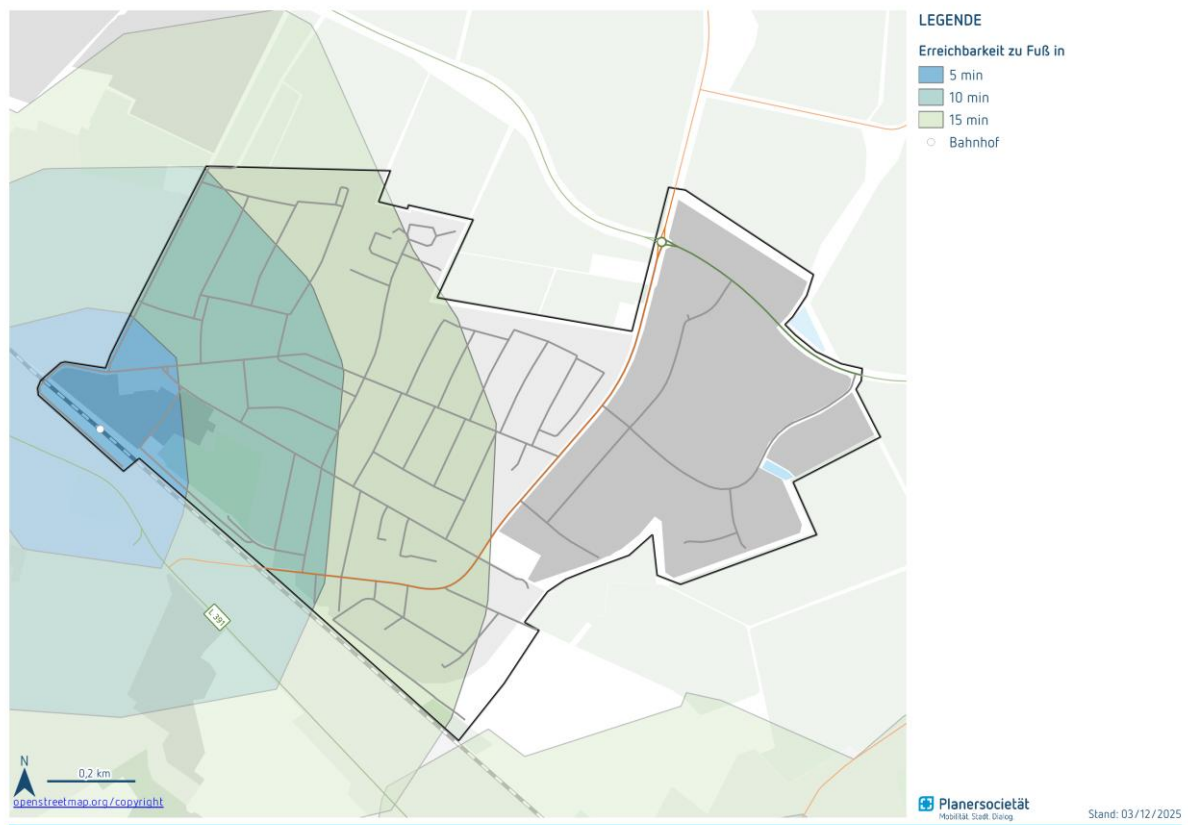
Tabelle 1: Beispielhafte Bedienung der Haltestelle Am Teichfeld (Stand: November 2025)

Haltestelle	Linie	Takt (Mo.-Fr.) während der Schulzeit	Takt (Sa.)	Takt (So. und Feiertag)
Am Teichfeld	532 (Barsinghausen - Empelde)	5:05 - 9:55 Uhr ca. halbstündlich, 10:55 - 20:45 Uhr stündlich, letzte Abfahrt 22:39 Uhr	5:43-20:45 Uhr ca. stündlich, letzte Abfahrt 22:34 Uhr	08:45 -20:45 Uhr ca. alle zwei Stunden, letzte Abfahrt 22:36 Uhr
	532 (Empelde - Barsinghausen)	6:24 Uhr, 7:18 Uhr, 8:14 -12:35 Uhr stündlich, 14:24 -19:30 Uhr ca. stündlich, Betrieb bis 23:58 Uhr + 7:21, 7:25 & 8:18 Uhr Weiterfahrt Richtung Schulzentrum	7:22-22:18 Uhr ca. stündlich, letzte Abfahrt 0:03 Uhr	10:14 -22:14 Uhr alle zwei Stunden, letzte Abfahrt 23:59 Uhr
	534 (Barsinghausen - Wunstorf)	5:29 Uhr, 7:44 - 17:52 stündlich, letzte Abfahrt 20:00 Uhr	Keine Busverbindung	Keine Busverbindung
	534 (Wunstorf - Barsinghausen)	07:17 - 19:27 Uhr ca. stündlich	Keine Busverbindung	Keine Busverbindung

Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung nach ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Aufgrund einer geringen Taktung spielt die Erreichbarkeit des Bahnhofes von der Nordstadt mit anderen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Abbildung 16 veranschaulicht die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofes und zeigt auf, dass mit Ausnahme vom östlich gelegenen Gewerbegebiet der Nordstadt, der Bahnhof innerhalb von 15 Gehminuten erreicht werden kann. Um dieses Potenzial der Nahmobilität auszuschöpfen, sollten Wege dorthin sicher und attraktiv für den Fuß- und Radverkehr gestaltet sein. Am Bahnhof verkehren die S-Bahnen S1 und S2, welche Barsinghausen direkt an die Städte Hannover, Minden und Nienburg (Weser) anbinden. Zwischen 00:51 Uhr und 23:51 Uhr verkehren die S-Bahnen in den Nachtstunden stündlich und tagsüber im Halbstundentakt.

Abbildung 16: Erreichbarkeit des Bahnhofs in Gehminuten



Neben dem Linienverkehr ergänzt der On-Demand-Service „sprinti“, welcher per App gebucht werden kann, das Verkehrsangebot vor Ort. An virtuellen oder bestehenden Haltestellen im Untersuchungsgebiet kann eine Fahrt bis zu sieben Tage im Voraus gebucht werden. Besteht zur gewünschten Buchungsanfrage eine andere ÖPNV-Verbindung kann der Service nicht genutzt werden. Der Service kann mit einer ÜSTRA Fahrkarte (Erwachsene ab 3,60 €, Ermäßigte 1,40 €) oder dem Deutschlandticket genutzt werden und ist an Wochentagen ab 05:30 Uhr bis 01:00 Uhr bzw. freitags bis 04:00 Uhr des Folgetages; am Samstag und Sonntag jeweils ab 07:00 bzw. 08:00 Uhr bis 04:00 bzw. 01:00 Uhr des Folgetages verfügbar.

Die Mehrheit der Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet ist teilweise barrierefrei ausgebaut. Vereinzelt verfügen die Haltestellen über einen Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung. Die Bushaltestelle an der Adolf-Grimme-Schule verfügt über einen Abfallbehälter und taktile Bodenelemente (vgl. Abbildung 17). Inter- und multimodale Angebote (Carsharing, E-Scooter-Verleih) liegen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Abbildung 17: Haltestellen im Untersuchungsgebiet



Am ZOB neben dem Bahnhof kommt es häufig zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr durch ungeordnetes Queren außerhalb der dafür vorgesehenen Bereiche. Durch die Ausfahrt des Stollenbachwegs, welche auf die Berliner Straße am ZOB mündet, kommen zahlreiche Fußgänger:innen, welche direkt an dieser Stelle die Fahrbahn queren. Durch die breite Fahrbahn kommt es insbesondere für Menschen mit Seheinschränkung zu weiten Querungsdistanzen (vgl. Abbildung 19). Positiv hervorzuheben am Bahnhof sind die gesicherten Radabstellanlagen sowie die Fahrradreparatursäule (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Gesicherte Radabstellanlagen und Reparatursäule am Bahnhof

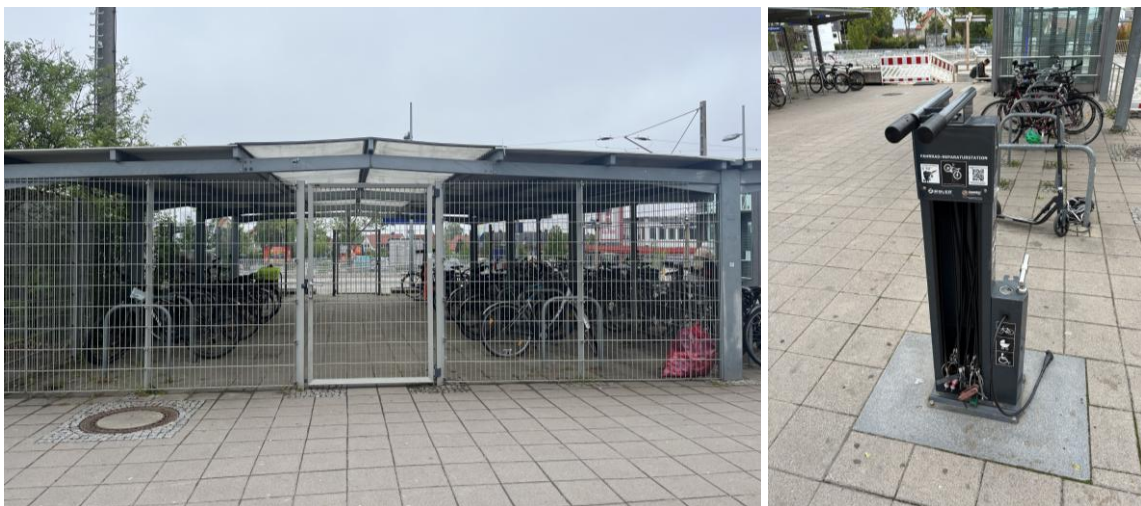


Abbildung 19: Querungssituation am Busbahnhof



Handlungsbedarf

Die Bushaltestellen in der Nordstadt sind teilweise barrierefrei ausgebaut und verfügen vereinzelt über Sitzgelegenheiten. Bei Betrachtung der Taktung sowie im Austausch mit Bürger:innen wird deutlich, dass insbesondere der Bahnhof und seine Anbindung nach Hannover wichtig für die Einwohner:innen sind. Die Verkehrssituation am ZOB neben dem Bahnhof wird als unübersichtlich geschildert. Durch zahlreiche Quervorgänge außerhalb der dafür vorgesehenen Bereiche kommt es häufig zu Konflikten zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr. Das Bus- und Bahnangebot wird zudem durch das Rufbusangebot sprinti ergänzt, welches insbesondere Verbindungen in die anderen Ortsteile Barsinghausens unterstützt.

Stärken & Chancen	Schwächen & Herausforderungen
+ Bereits viele Haltestellen barrierefrei gestaltet + Rufbusangebot sprinti	- Geringe Taktung der Linien - Unübersichtliche Situation am ZOB durch ungeordnetes Queren der Fahrbahn

3 Handlungskonzept

Die Maßnahmenvorschläge sind das Ergebnis aus dem Zusammenspiel der partizipativen Veranstaltungen sowie der gutachterlichen Analyse der Nordstadt. Auf Grundlage der Diskussionen und Anregungen während des Planungsspaziergangs und der Ideenwerkstatt sowie planerischer Rückschlüsse aus den gewonnenen Eindrücken wurden 11 Maßnahmenvorschläge in zwei Handlungsfeldern (Nahmobilität (8), Kfz-Verkehr (3)) ermittelt (siehe Maßnahmenliste im Anhang). Dabei ist zu berücksichtigen, dass einige Maßnahmenvorschläge stellvertretend für das gesamte Untersuchungsgebiet zutreffen. Zudem überschneiden sich einige Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern und sind daher ganzheitlich zu betrachten. Die Reihenfolge der Handlungsfelder und auch der Maßnahmen selbst stellt weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam.

Vier Maßnahmenvorschläge sind als Schlüsselmaßnahmen identifiziert worden und im Folgenden in Form von Steckbriefen aufbereitet. Die Steckbriefe beginnen mit einer Kurzbeschreibung der örtlichen Situation, um die Problematik zu erläutern. Innerhalb der Maßnahmensteckbriefe zeigt eine Auflistung von Bausteinen die Umsetzungsschritte für das organisatorische Vorgehen bzw. den inhaltlichen Ablauf der Umsetzung auf. Abschließend werden Skizzen zur Veranschaulichung der Maßnahme abgebildet und wo sinnvoll weitere Einsatzorte genannt.

Hinsichtlich des Umsetzungshorizonts wird eine zeitliche Differenzierung festgelegt. Die Umsetzungshorizonte stellen eine Richtschnur für das weitere Handeln dar. Bei entsprechenden Möglichkeiten durch Fördermittel oder Bereitschaft anderer Akteur:innen können Maßnahmen auch vorgezogen werden. Es wird unterschieden in:

- kurzfristig: bis 2027
- mittelfristig: bis 2029
- langfristig: länger als 2029
- Daueraufgabe

In der nachfolgenden Liste wird je Maßnahme auch der Kostenaufwand berücksichtigt, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass es sich um eine grobe Kostenschätzung und Einordnung in folgende Kostenklassen handelt:

- niedrig: < 25.000 Euro
- mittel: 25.000 – 75.000 Euro
- hoch: > 75.000 Euro

Zudem wurden die Maßnahmen priorisiert mithilfe der Einteilung mittel – hoch – sehr hoch. Die Benennung der beteiligten Akteur:innen und damit auch die personellen Zuständigkeiten verdeutlichen, dass an der Verbesserung der Nahmobilität in der Nordstadt neben der Stadtverwaltung weitere Akteur:innen beteiligt bzw. zu beteiligen sind. Wesentliches Kriterium für die Umsetzbarkeit sind dabei die finanziellen und personellen Ressourcen sowohl bei der Stadt als auch bei den weiteren Beteiligten.

Über die Schlüsselmaßnahmen hinaus folgt eine Maßnahmenliste im Anhang, die alle weiteren Maßnahmenvorschläge vereinfacht und übersichtlich darstellt. Die folgende Abbildung 20 visualisiert alle Verortungen.

Abbildung 20: Maßnahmenkarte Barsinghausen - Nordstadt



3.1 Handlungsfeld Nahmobilität

Das Handlungsfeld zum Thema Nahmobilität beinhaltet acht Maßnahmen und greift dabei sowohl den Fuß- als auch Radverkehr auf. Dabei stellen Querungshilfen einen Aspekt der Fußverkehrsförderung dar und werden in Maßnahme A1 „Querungsanlagen ergänzen oder optimieren“ behandelt. In diesem Zusammenhang geht es um die Einrichtung und die Optimierung gesicherter Querungsanlagen entlang der Hannoversche Straße sowie in der Hans-Böckler-Straße im Nahversorgungsbereich. Bei Maßnahmen, die die Hannoversche Straße betreffen, ist darauf hinzuweisen, dass die Straßenbaulast bei der Region Hannover liegt, wodurch Maßnahmenvorschläge in diesem Bereich nicht durch das Nahmobilitätskonzept gefördert werden können (vgl. 4 Förderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover). Im Hinblick auf Wegeverbindungen innerhalb von Wohngebieten zielt Maßnahme A2 „Wegeverbindungen stärken“ darauf ab, die aufgeführten Routen auszubauen und durch einen Materialwechsel der Oberfläche bzw. weitere Aufenthaltselemente (z. B. Sitzbänke) attraktiver zu gestalten.

Zur Sicherheit von Schüler:innen auf dem Weg zur und von der Schule greift die Maßnahme A3 „Schulisches Mobilitätsmanagement fördern“ unterschiedliche Ansätze auf. Über Maßnahmen und Aktionen zum Thema Schulwegmobilität soll darauf hingewirkt werden, dass Kinder und Jugendliche bereits früh mit dem Thema Mobilität in Berührung kommen und ihren Schulweg selbstständig zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen können. Gemeinsam in Rücksprache mit Schüler:innen, Schulpersonal, den Eltern und Anwohnenden gilt es individuelle Lösungen für das Umfeld zu finden. Zudem kann das Einrichten einer Elternhaltestelle dazu beitragen, Konfliktsituationen durch Hol- und Bringverkehre zu entschärfen.

Die Maßnahme A4 „Barrierefreiheit fördern“ sieht die systematische Unterstützung der Barrierefreiheit im gesamten Gebiet der Nordstadt vor. Insbesondere beim Aus- und Umbau von Straßenabschnitten, Seitenräumen und Querungsanlagen sollen geltende Richtlinien und Vorgaben umgesetzt werden. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahme A1, wobei Querungsanlagen unter anderem barrierefrei ausgebaut werden.

Der ZOB stellt in der Nordstadt einen wichtigen Zielort dar und ist innerhalb von 15 Minuten für die Mehrheit der Einwohnenden in der Nordstadt zu Fuß erreichbar. Im Austausch mit den Bürger:innen und der Verwaltung wird mehrfach auf das ungeordnete Queren durch Fußgänger:innen und daraus resultierende Konfliktsituationen mit dem Kfz-Verkehr hingewiesen. Daher widmet sich Maßnahme A5 „Querungssituation am ZOB verbessern“ möglichen Lösungsansätzen zum Entschärfen dieser Konflikte, indem weitere Querungsmöglichkeiten geschaffen und der Kfz-Verkehr für den querenden Fußverkehr sensibilisiert wird.

Die Schlüsselmaßnahme A6 „Umgestaltung Hans-Böckler-Straße (Nahversorgungsbereich)“ widmet sich den Potenzialen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und dem fußläufigen Zugang der dort ansässigen Geschäfte sowie medizinischen Einrichtungen. Die weitere Schlüsselmaßnahme A7 „Stärkung von Quartierseingängen“ trägt dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Gehkomfort an Quartierseingängen zu verbessern.

Ergänzend zu den zuvor genannten Verbesserungen, welche sich auch positiv auf die Förderung des Radverkehrs auswirken, sollen die Serviceangebote in Form von Radabstellanlagen ausgebaut werden. Ein Baustein ist dazu die Maßnahmen A8 „Radabstellanlagen einrichten“, die den Ausbau an mehreren Verortungen vorsieht. Zu weiteren möglichen Ausstattungselementen sowie ergänzenden Services wie Reparaturstelen werden in der Maßnahmenliste Vorschläge genannt.

Die folgenden Maßnahmensteckbriefe umfassen die beiden Schlüsselmaßnahmen des Handlungsfelds Nahmobilität. Alle weiteren Maßnahmen werden im Anhang in der Maßnahmenliste kurz beleuchtet.

A6	Umgestaltung Hans-Böckler-Straße (Nahversorgungsbereich)	
Umsetzungshorizont 	Kostenaufwand* 	Priorisierung 
Kurzbeschreibung Der Nahversorgungsbereich in der Hans-Böckler-Straße zwischen Veilchenstraße und Osterfeldstraße stellt einen wichtigen Zielort in der Nordstadt dar. Neben medizinischen Einrichtungen (Arztpraxen, Apotheke) sind mehrere Betriebe (z. B. Bäckerei) angesiedelt, welche das Potenzial zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität unterstreichen. Momentan ist der Nahversorgungsbereich nicht barrierefrei ausgebaut und es sind keine Querungshilfen vorhanden. Insbesondere auf Seite der Apotheke wird der Gehweg in seiner nutzbaren Breite stark durch parkende Fahrzeuge auf dem angrenzenden Grundstück eingeschränkt. Darüber hinaus sollten auch die Bedingungen für den Radverkehr gestärkt werden. Kürzlich wurden bereits Anlehnbügel eingerichtet, perspektivisch können jedoch Bedarfe für die Einrichtung weiterer Abstellanlagen entstehen. Hinweis: Die Flächen vor der Bäckerei und der Apotheke befinden sich im privaten Besitz, wodurch die Stadt Barsinghausen nur beschränkte Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung dieser Flächen besitzt. Bausteine ▪ Barrierefreier Zugang zu Arztpraxen und der Apotheke sowie Markierung und Beschilderung eines Behindertenparkplatzes in Eingangsnähe (VZ 314 mit Zusatzzeichen 1044-10 sowie Bodenmarkierung „Rollstuhlfahrersymbol“) ▪ Neuordnung der Senkrechtparkstände auf Seite der Apotheke zur Sicherstellung der nötigen Gehwegbreite (vgl. auch Maßnahme B3 „Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten“) ▪ Einrichtung eines vorgezogenen Seitenraums und ggf. zusätzlich mit einem Belagswechsel im Querungsbereich kombinieren, um Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen (vgl. Maßnahme A1 „Querungsanlagen ergänzen und optimieren“) ▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf der Fläche vor der Bäckerei durch verschiedene (temporäre) Gestaltungselemente (v. a. Begrünung und Sitzmöglichkeiten) unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse		
Beteiligte Akteure ▪ Stadt Barsinghausen ▪ Private Eigentümer:innen relevanter Flächen *Der geschätzte Kostenaufwand bezieht sich auf die bauliche Umsetzung der vorgezogenen Seitenräume. Je nach Ausmaß der baulichen Maßnahme können die Kosten variieren.	Maßnahmenbezug ▪ A1 Querungsanlagen ergänzen oder optimieren ▪ A4 Barrierefreiheit fördern ▪ A8 Radabstellanlagen einrichten ▪ B3 Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten	

Abbildung 21: Visualisierung des umgestalteten Nahversorgungsbereichs an der Hans-Böckler-Straße



A7

Quartierseingänge stärken



Umsetzungshorizont



Kostenaufwand*



Priorisierung



Kurzbeschreibung

Quartierseingänge verbinden das Wohnumfeld mit dem übergeordneten Verkehrsnetz. Da hier unterschiedliche Verkehrsarten aufeinandertreffen, ist eine sorgfältige Gestaltung unerlässlich, um Konflikte zu vermeiden und die Verkehrssicherheit, insbesondere für Gehende und Radfahrende nachhaltig zu verbessern. Um den Gehkomfort in diesem Bereich zu erhöhen, kann eine funktionale Umgestaltung (z. B. Aufpflasterung, Einengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduzierung, Nutzung sog. „Berliner Kissen“) zum Sichtbarmachen und barrierefreien Ausbau beitragen. Dadurch wird dem Kfz-Verkehr die Präsenz des Fuß- und Radverkehrs verdeutlicht, die Verkehrssicherheit an den Quartierseingängen gesteigert und das Queren erleichtert.

Bausteine

- Identifizierung der Quartierseingänge (weitere über die im Folgenden vorgeschlagenen Verortungen hinaus sind nach Prüfung möglich) mit Bedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Prüfung der vorhandenen Straßenraumbreite
- Berücksichtigung von Potenzialen zur Bewegungsqualität und Gestaltung
- Festlegung der geeigneten Umgestaltung (z. B. Gehwegüberfahrt, Aufpflasterung, Piktogramm)
- Bauliche Umsetzung der Maßnahme

Verortung

- Die Einmündungen entlang der Landesstraße Hannoversche Straße weisen oft lange Querungsdistanzen für Fußgänger:innen auf, was die Gehqualität und barrierefreie Nutzbarkeit einschränken. Zudem fehlt eine bauliche Hervorhebung der Quartierseingänge bzw. der Tempo 30-Zonen, sodass zu schnelles Fahren begünstigt wird. Die Verortungen betreffen die folgenden Quartierseingänge entlang der Hannoverschen Straße:
 - Langenäcker
 - Hans-Böckler-Straße
 - Osterfeldstraße
 - Sophienstraße
- Für alle genannten Quartierseingänge wird empfohlen, an den betroffenen Einmündungen Gehwegüberfahrten einzurichten, die Fahrbahn aufzupflastern oder den Einsatz sog. "Berliner Kissen" vorzusehen, um den Beginn der Tempo 30-Zone baulich zu verdeutlichen und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Am Beispiel der Osterfeldstraße zeigt Abbildung 22 die Einrichtung einer Gehwegüberfahrt mit taktilen Elementen. Zusätzlich bietet sich die Schaffung sog. Tor-Situationen an den Quartierseingängen an, die von der Zufahrt eingerückt sind und die Fahrbahn

einengen. Für die Einengungen bieten sich Grünflächen an, die zudem für eine optische Aufwertung sorgen.

- **Langenäcker.:** In Zusammenhang mit Maßnahme „B2 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Langenäcker“ und „B3 Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten“ bietet sich der Quartierseingang am Knotenpunkt Langenäcker/Hannoversche Str. zum Errichten einer Gehwegüberfahrt oder einer Aufpflasterung (z. B. in Form eines Berliner Kissens) an, um die Geschwindigkeit einfahrender Fahrzeuge entsprechend der geltenden Regelungen anzupassen und um auf das Wohnumfeld aufmerksam zu machen (vgl. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (ERA), 2002: S. 25). Zudem wird das Markieren eines „30“-Piktogramms auf der Fahrbahn empfohlen, um ergänzend auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit hinzuweisen.

Beteiligte Akteure

- Stadt Barsinghausen
- NLStBV

*Der geschätzte Kostenaufwand bezieht sich auf die bauliche Umsetzung einer Gehwegüberfahrt. Je nach baulicher Maßnahme können die Kosten variieren.

Maßnahmenbezug

- A1 Querungsanlagen ergänzen oder optimieren
- A4 Barrierefreiheit fördern
- B2 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Langenäcker
- B3 Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten

Abbildung 22: Beispielhafte Visualisierung einer Gehwegüberfahrt mit taktilen Elementen an der Osterfeldstraße



© Planersocietät

3.2 Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Weitere drei Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr ergänzen das Nahmobilitätskonzept. Dabei sieht Maßnahme B1 „Umgestaltung Knotenpunkt Langenäcker/ Hans-Böckler-Str.“ eine Änderung der Vorfahrtsregeln vor, um Konflikte an diesem Knotenpunkt zu reduzieren. Darüber hinaus werden weitere Ansätze zum Entschärfen des Knotenpunkts in der Maßnahmenliste vorgeschlagen. Des Weiteren sieht die Schlüsselmaßnahme B2 „Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Langenäcker“ vor, die Fahrbahnnutzung für den Radverkehr zu attraktivieren und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu reduzieren. Die konkreten Inhalte dieser Maßnahme werden im Maßnahmensteckbrief dargelegt.

Der ruhende Kfz-Verkehr prägt mit seinem hohen Flächenbedarf das Bild der Nordstadt. Gleichzeitig schränkt der ruhende Kfz-Verkehr die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden ein und begünstigt Gefahrensituationen, insbesondere im Bereich von Einmündungen und Knotenpunkten. Deshalb soll mit der Maßnahme B3 „Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten“ dafür gesorgt werden, die Verkehrssicherheit durch die Neuordnung einzelner Parkflächen zu verbessern.

B2

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Langenäcker


Umsetzungshorizont

Kostenaufwand*

Priorisierung


Kurzbeschreibung

Der Langenäcker weist eine erschließende Funktion auf, da er das Wohngebiet westlich der Hannoverschen Straße an diese anbindet und eine direkte Verbindung zum Bahnhof Barsinghausen darstellt. Zudem dient er als Wegeverbindung zur Grundschule, dem Kindergarten und der Kirchengemeinde. Insbesondere im Abschnitt zwischen der Hans-Böckler-Straße und der Hannoverschen Straße ist der Straßenraum durch einige Senkrecht- und Längsparkstände auf neben der Fahrbahn gekennzeichnet. In diesem Abschnitt prägen zudem zahlreiche Bäume das Straßenbild.

Der Langenäcker ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Der geradlinige Verlauf verleitet jedoch insbesondere Autofahrende zum Überschreiten der geltenden Geschwindigkeitsregeln. Im Abschnitt zwischen Hannoverscher Straße und der Hans-Böckler-Straße gewährt das Verkehrszeichen 301 Verkehrsteilnehmenden Vorfahrt, sodass überhöhte Geschwindigkeiten zusätzlich begünstigt werden. Am Knotenpunkt mit der Hans-Böckler-Straße sowie im weiteren Verlauf des Langenäckers entfällt dieses Verkehrszeichen und es gilt daraufhin die Rechts-Vor-Links-Regelung. Durch die Lage im Wohngebiet und die zahlreichen Nutzungsansprüche in Verbindung mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen wird deutlich, dass Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit notwendig sind. Da die Fahrbahn des Langenäckers kaum durch ruhenden Kfz-Verkehr gekennzeichnet ist, würde durch die vorgeschlagenen Maßnahmenansätze wenige bis keine Parkstände wegfallen. Es zeigen sich weiterhin Querbezüge zu den Maßnahmen B1 und B3.

Die folgenden Bausteine beziehen sich auf zwei mögliche Varianten zur Verkehrsberuhigung des Langenäckers. Grundlegend sind dabei stets Anfahrtswege für Anliegende sowie die Rettungswege in umliegenden Wohnstraßen zu berücksichtigen.

Variante 1: Verkehrsberuhigung durch Einengung der Fahrbahn

- Einrichtung von baulichen oder markierten Einengungen der Fahrbahn mit Durchfahrtmöglichkeit für Radverkehr durch Markierung von Radverkehrspiktogrammen
 - Durch bauliche Einengungen (z. B. Errichtung von Bauminsele) wird langfristig die Aufenthaltsqualität gesteigert. Gleichzeitig ist die Umsetzung kostenintensiver und länger in der Ausführung.
 - Durch markierte Einengungen (z. B. Andeutung Schutzstreifen Radverkehr) kann kurzfristig eine kostengünstigere Lösung zur Reduzierung der Geschwindigkeit umgesetzt werden.
- Anpassung der Vorfahrtsregelung an den einmündenden Straßen zu "Rechts-vor-Links" im Abschnitt zwischen Hannoversche Straße und Hans-Böckler-Straße in Zusammenhang mit Markierungen zur Verdeutlichung der Vorfahrtsregel (sog. Haifischzähne Verkehrszeichen 342).
- Im Bereich von Kreuzungen mit weiteren Wohnstraßen ggf. Aufpflasterungen zur Reduzierung der Geschwindigkeit einrichten
- Markierungen auf der Fahrbahn ("30") zur Verdeutlichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Einengung durch Bauminsele (siehe Abbildung 23).

Variante 2: Verkehrsberuhigung durch regelmäßige Aufpflasterungen

- Einrichtung von geteilten Plateauaufpflasterungen in regelmäßigen Abständen mit seitlicher Vorbeifahrtmöglichkeit für den Radverkehr: Wie in Abschnitt 6.2.1.1 der RASl verdeutlicht wird, veranlassen einfache oder geteilte Plateauaufpflasterungen den Kfz-Verkehr zu einer langsameren Fahrweise. Aufgrund der Präsenz von Linienbussen sind geteilte Plateauaufpflasterungen (Höhe 5 bis 7 cm und Breite 1,70 m) zu bevorzugen.
- Markierungen auf der Fahrbahn ("30") zur Verdeutlichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
- Anpassung der Vorfahrtregelung an den einmündenden Straßen zu "Rechts-vor-Links" im Abschnitt zwischen Hannoversche Straße und Hans-Böckler-Straße

Beteiligte Akteure

- Stadt Barsinghausen

*Der geschätzte Kostenaufwand ist von der gewählten Variante abhängig.

Maßnahmenbezug

- A8 Quartierseingänge stärken
- B1 Umgestaltung Knotenpunkt Langenacker/ Hans-Böckler-Straße
- B3 Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten

Abbildung 23: Visualisierung von Bauminiseln zur Verkehrsberuhigung im Langenacker



B3

Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten



Umsetzungshorizont



Kostenaufwand*



Priorisierung



Kurzbeschreibung

Parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand können die Sichtbeziehungen einschränken. Dadurch kommt es zu Gefahren- und Konfliktsituationen für Verkehrsteilnehmende. Im weiteren Verlauf werden dafür drei konkrete Abschnitte betrachtet:

- (1) Langenäcker (zwischen Hannoversche Straße und Brunsloher Weg)
- (2) Hans-Böckler-Straße (zwischen Langenäcker und Osterfeldstraße)
- (3) Saarstraße

Im ersten Abschnitt schränken parkende und haltende Fahrzeuge die Sichtbeziehungen ein und erschweren wartenden Fahrzeugen, welche aus dem Langenäcker kommen, die Einsicht in den Kreuzungsbereich. Gleichzeitig kann es zu Rückstau auf der Hannoverschen Straße kommen, wenn Fahrzeuge aus der Hannoverschen Straße in den Langenäcker einfahren möchten.

Im zweiten Abschnitt kommt es durch beidseitiges Parken am Fahrbahnrand zu eingeschränkten Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen einerseits sowie dem Kfz-Verkehr andererseits, insbesondere in Einmündungsbereichen. Die 2025 eingerichteten kostenpflichtigen Mieterstellplätze auf Privatgrundstücken der angrenzenden Mehrfamilienhäuser werden ersten Einschätzungen zufolge nur begrenzt genutzt, da das Parken im Straßenraum bisher kostenlos ist.

Im dritten Abschnitt wird die nutzbare Breite des Gehwegs durch das Erlauben von aufgesetztem Gehwegparken eingeschränkt, was den knappen Platzverhältnissen und den beidseitigen Parkmöglichkeiten geschuldet ist.

Die folgenden ausgearbeiteten Bausteine beziehen sich auf die beiden Verortungen im Langenäcker und der Hans-Böckler-Straße zur Verbesserung der Sichtbeziehungen.

Verortung 1: Langenäcker (zwischen Hannoversche Straße und Brunsloher Weg)

Es empfiehlt sich die Einrichtung eines beidseitigen eingeschränkten Halteverbots (VZ 286) in dem Abschnitt, um die Konfliktsituationen zu reduzieren. Durch die Umgestaltung des Langenäckers mit Einengungen der Fahrbahn ist ebenfalls mit einer Verbesserung der Situation zu rechnen (vgl. B2 „Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Langenäcker“).

Verortung 2: Hans-Böckler-Straße (zwischen Langenäcker und Osterfeldstraße)

Es wird empfohlen, den ruhenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu ordnen, indem Längsparkstände markiert werden. Durch alternierendes Parken am Fahrbahnrand können zudem die Sichtbeziehungen verbessert und die Kfz-Geschwindigkeiten reduziert werden. Hinsichtlich der Beschilderung empfiehlt sich die Einrichtung einer Haltverbotszone (VZ 290.1), in der das Parken in gekennzeichneten Flächen am Fahrbahnrand erlaubt ist (VZ 1053-30). Diese Maßnahme wurde in Abbildung 24 am Beispiel der Hans-Böckler-Straße auf Höhe der Dahlienstraße visualisiert.

Beteiligte Akteure

- Stadt Barsinghausen

*Der geschätzte Kostenaufwand ist von der gewählten Variante abhängig.

Maßnahmenbezug

- A8 Quartierseingänge stärken
- B2 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Langenäcker

Abbildung 24: Visualisierung von alternierenden Parkbuchten in der Hans-Böckler-Straße Höhe Dahlienstraße



4 Förderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover

Nahmobilitätsförderung durch das Mobilnetzwerk der Region Hannover

Das Mobilnetzwerk der Region Hannover unterstützt die Maßnahmenumsetzung im Bereich der Nahmobilitätsförderung in den Umlandkommunen. Schwerpunktmäßig soll die bauliche Umsetzung von Nahmobilitätsprojekten gefördert werden, die den Ausbau flächendeckender und attraktiver Nahmobilitätsinfrastruktur vorantreiben und so einen Beitrag zur Verbesserung der Nahmobilität in den Umlandkommunen leisten. Dazu zählen z. B. folgende Maßnahmen:

- Umgestaltung und Verkehrsberuhigung des Straßenraums
- Maßnahmen der Inklusion, barrierefreie Gestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur
- Fußgänger- und fahrradfreundliche Querungsanlagen
- Beschilderungen und Markierungen
- gestalterische Maßnahmen zur Aufwertung der Fußverkehrs- und Radverkehrsbereiche

Die finanzielle Bezuschussung der Region Hannover bezieht sich dabei auf investive Maßnahmen und beträgt für die einzelnen Maßnahmen grundsätzlich 75 % der Gesamtausgaben, maximal jedoch 100.000 € inkl. MwSt. Die zu fördernde Maßnahme muss Bestandteil der Maßnahmenvorschläge aus den durchgeführten Nahmobilitäts-Checks in der jeweiligen Umlandkommune sein.

Förderanfragen im Rahmen des Mobilnetzwerks sind zu richten an:

philipp.behnke@region-hannover.de

Fördermittelberatung des Mobilnetzwerks der Region Hannover

Das Mobilnetzwerk bietet den Regionsumlandkommunen seit 2023 eine kostenlose Beratung zu Fördermitteln des Bundes, des Landes und der EU. Bei dieser Fördermittelberatung geht es nicht nur um die Fördermittelgeberfindung, sondern auch um die Begleitung und Unterstützung bei der konkreten Antragsstellung. Bei der Umsetzung des Angebotes wird das Mobilnetzwerk von Rupprecht Consult und der steuern lenken bauen Projektsteuerung Region Hannover GmbH unterstützt.

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2025): ADFC Fahrradklima-Test 2024. Berlin, 2025.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2025): Mobilität in Deutschland. Regionale Ergebnisse – ein Überblick. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Vortrag_regionaleErgebnisse.pdf. (Letzter Zugriff: 03.11.2025).

CIMA Beratung + Management GmbH (2023): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Barsinghausen 2023. Hannover, 2023.

Deutsche Bahn (2025): Fahrplan Barsinghausen. https://www.bahnhof.de/downloads/schedule/Regeltafel_418.pdf. (Letzter Zugriff: 28.01.2026).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinien zur Anlage von Stadtstraße (RASt).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Hinweise zur Nahmobilität. Köln, 2014.

Stadt Barsinghausen (2020): Radverkehrskonzept – Ergebnisbericht. Hannover, 2020.

USTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe (o. D.): Fahrpläne: Abfahrtszeiten für alle Linien zum Download. <https://www.uestra.de/fahrplan/fahrplaene/>. (Letzter Zugriff: 05.11.2025).

Anhang Maßnahmenliste

Maßnahmenliste Nahmobilität

Nummer und Titel	Verortung	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Umsetzungshorizont
A1 Querungsanlagen ergänzen oder optimieren	(1) Hannoversche Straße/ Spielplatz Klein Basche (ergänzen) (2) Hannoversche Straße/ Langenacker (optimieren) (3) Hans-Böckler-Straße auf Höhe des Nahversorgungsbezirks (ergänzen)	(1) Es fehlt auf Höhe des Spielplatzes Klein Basche eine Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Hannoverschen Straße. Der Bedarf zum Queren verstärkt sich zusätzlich durch den einseitig fehlenden Gehweg entlang der Hannoverschen Straße. (2) Die Mittelinsel im Bereich Hannoversche Straße/ Langenacker ist nicht barrierefrei ausgebaut. (3) Auf Höhe des Nahversorgungsbezirks besteht aufgrund der beidseitigen Zielorte ein erhöhter Querungsbedarf. Parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand schränken die Sichtbeziehungen ein und erschweren ein sicheres Queren zusätzlich.	(1) Es empfiehlt sich die Einrichtung einer Mittelinsel, um das Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern. Sollte im Bereich der Mittelinsel die Fahrbahn je Richtung unter 3,50 m breit sein, muss der bestehende Schutzstreifen für den Radverkehr unterbrochen werden. Die weiter nördlich gelegene Bushaltestelle auf Höhe des Friedhofs trägt zusätzlich zum erhöhten Querungsbedarf in diesem Bereich bei. (2) Die bestehende Mittelinsel sollte barrierefrei nachgerüstet werden, indem taktile Elemente eingesetzt werden. (3) Es empfiehlt sich die Einrichtung von vorgezogenen Seitenräumen, um die Sichtbeziehungen zu verbessern und das Queren zu erleichtern. Zusätzlich bietet sich ein Materialwechsel (Pflasterung) im Querungsbereich an, um Kfz-Fahrende zu sensibilisieren.	sehr hoch	mittel bis langfristig
A2 Wegeverbindungen stärken	(1) Wegeverbindung zwischen Hans-Böckler-Str. und	(1) Die Wegeverbindung ist lediglich ein unbefestigter Pfad, sodass eine barrierefreie Nutzbarkeit nicht gegeben ist und die Nutzbarkeit allgemein	(1) Unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse sollte die Wegeverbindung mithilfe einer wasser gebundenen Decke ausgebaut werden, um den	mittel	mittel bis

	Klein Basche/Friedhof (2) Wegeverbindung zwischen Osterfeldstraße und Langenacker	durch die Witterung stark eingeschränkt werden kann. (2) Die Sichtbeziehungen im Bereich der die Wegeverbindung kreuzenden Straßen sind eingeschränkt. Die Querungsstellen sind zudem nicht baulich hervorgehoben.	naturnahen Charakter beizubehalten. Zusätzlich bietet sich die Einrichtung von Sitzgelegenheiten an sowie die Ausweisung der Wegeverbindung als "Spielroute" zwischen den Spielplätzen Klein Basche und Otto-Brenner-Straße. (2) Die Querungsstellen sollten durch einen Materialwechsel (Pflasterung) für den Kfz-Verkehr erkennbar sein. Zusätzlich sollte ggf. Grünschnitt unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Flächen erfolgen, um die Sichtbeziehungen zwischen querendem Fußverkehr und Kfz-Verkehr zu verbessern.		langfristig
A3 Schulisches Mobilitätsmanagement fördern	Adolf-Grimme-Schule, Kindergarten "Regenbogen"	Hol- und Bringverkehre schränken die Verkehrssicherheit zu Schulbeginn (und -schluss) teilweise ein.	Als konkrete Maßnahmen können gesehen werden: • Erstellung eines Schulwegplans/Schulmobilitätskonzepts als Grundlage für weitere (bauliche) Maßnahmen (z. B. Schulstraße) • Einrichten einer Elternhaltestelle in der erweiterten Umgebung zur Schule (Empfehlung 250 Meter Entfernung) • Teilnahme und selbständige Durchführung von Aktionen z. B. Fußgänger- und Radfahrtrainings, Laufbusprojekt • Organisation und Durchführung einer einführenden Informationsveranstaltung zur eigenständigen Mobilität von Kindern für Eltern, Schüler:innen, Lehrkräfte	sehr hoch	Daueraufgabe

			• Informations- und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z. B. durch Verkehrserziehung, Flyer, Elternabende in Kooperation mit Polizei, ADFC)		
A4 Barrierefreiheit fördern	Strategische Maßnahme im Gebiet des Ortskerns	Potenziale vorhanden für barrierefreien Ausbau, insbesondere entlang der Fußverkehrsachsen und Querungen. Teilweise nicht vollständig barrierefreie Querungshilfen (z. B. fehlende taktile Elemente) oder eingeengte Gehwege sowie unebene Wegeoberflächen.	Umsetzung von geltenden Richtlinien und Vorgaben beim Aus- oder Umbau von Straßenabschnitten und Seitenräumen. Insbesondere: • Orte und deren Umfeld mit hoher Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen überprüfen und passende Maßnahmen umsetzen • Bereinigung von Oberflächenschäden und Stolperkanten, Freihalten der Gehwege von Einbauten, mobilen Aufstellern, Schildern und Mülltonnen • Neubau und Optimierung von Querungsmöglichkeiten entlang von wichtigen Verbindungen für den Fußverkehr: Taktile Leitelemente und differenzierte Bordhöhe	hoch	Daueraufgabe
A5 Quersituation am ZOB verbessern	ZOB/ Berliner Straße	Fußgänger:innen queren die Berliner Straße im Bereich des ZOB linear und nicht punktuell am vorgesehenen Fußgängerüberweg, sodass Konfliktsituationen mit dem Kfz-Verkehr begünstigt werden.	Prüfung verschiedener Möglichkeiten, um die Konfliktsituation zu reduzieren: • Einrichtung zusätzlicher Querungsstellen, an denen die Berliner Straße sicher überquert werden kann durch punktuelle Querungshilfen oder alternativ durch einen Mittelstreifen für lineares Queren • Aufbringen von Markierungen oder Belagswechsel der Fahrbahn, um den Kfz-Verkehr für den querenden Fußverkehr zu sensibilisieren	hoch	mittelfristig

A6 Umgestaltung Hans-Böckler-Straße (Nahversorgungsbereich)	Hans-Böckler-Straße (Nahversorgungsbereich)	Siehe Schlüsselmaßnahme im Abschnitt Handlungsfeld		sehr hoch	mittel- bis langfristige
A7 Quartierseingänge stärken	(1) Hannoversche Straße/ Langenacker (2) Hannoversche Straße/ Hans-Böckler-Straße (3) Hannoversche Straße/ Osterfeldstraße (4) Hannoversche Straße/ Sophienstraße	Siehe Schlüsselmaßnahme im Abschnitt Handlungsfeld		sehr hoch	kurz- bis mittelfristig
A8 Radabstellanlagen einrichten	(1) Nahversorgungsbereich Hans-Böckler-Straße (2) Nahversorger Gewerbegebiet Reihenkamp (3) Spielplatz Klein Basche	Fehlende Radabstellanlagen sorgen dafür, dass das Nutzen von Fahrrädern unattraktiv ist.	Es wird ein Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen empfohlen. Hierzu sollten als Basisstandard Anlehnbügel zum Einsatz kommen, um den Diebstahlschutz zu erhöhen. Das Angebot sollte v. a. im Bereich wichtiger Zielorte erhöht werden, darunter der Nahversorgungsbereich Hans-Böckler-Straße sowie die Nahversorger im Gewerbegebiet Reihenkamp. Ergänzend sind weitere Fahrradservices einzurichten,	hoch	kurzfristig

	(4) Langenäcker/ Hans-Böckler-Straße		wie z. B. eine Reparaturstele im Bereich des Spielplatzes Klein Basche oder im Bereich Langenäcker/ Hans-Böckler-Straße.		
--	---	--	---	--	--

Maßnahmenliste Kfz-Verkehr

Nummer und Titel	Verortung	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Umsetzungshorizont
B1 Umgestaltung Knotenpunkt Langenäcker/ Hans-Böckler-Straße	Langenäcker/ Hans-Böckler-Straße	Durch den Wechsel der Vorfahrtregelung für Verkehrsteilnehmende aus Richtung Langenäcker (östlich) entstehen Konfliktsituationen, was sich auch im Unfallgeschehen widerspiegelt (mind. ein Unfall mit Personenschaden pro Jahr).	Durch die Änderung der Vorfahrtregelung im Langenäcker (vgl. Maßnahme B2) ist mit weniger Konflikten an dem Knotenpunkt zu rechnen. Sollten die Konflikte weiterhin bestehen, bietet sich eine Aufpflasterung in Kombination mit einer Anhebung auf Gehwegniveau an.	sehr hoch	mittel- bis langfristig
B2 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Langenäcker	Langenäcker (zwischen Hans-Böckler-Straße und Hannoversche Straße)	Siehe Schlüsselmaßnahme im Abschnitt Handlungsfeld Kfz-Verkehr		sehr hoch	mittel- bis langfristig
B3 Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohngebieten	(1) Langenäcker (zwischen Hannoversche Straße und Brunsloher Weg) (2) Hans-Böckler-Straße (zwischen Langenäcker und Osterfeldstraße) (3) Saarstraße	Siehe Schlüsselmaßnahme im Abschnitt Handlungsfeld Kfz-Verkehr		hoch	kurz- bis mittelfristig



Region Hannover

IMPRESSUM

DER REGIONSPRÄSIDENT

Fachbereich Verkehr

Hildesheimer Straße 20

30169 Hannover

Koordination:

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement

Philipp Behnke

Melina Michaelis

Melanie Saraval

Konzept und Text:

Planersocietät

Frehn Steinberg Partner GmbH

Niklas Engelhardt

Jelena Bucker

Titelbild:

Planersocietät

Stand:

Juni 2026