



Radverkehrskonzept für die Gemeinde Isernhagen

Standortanalyse

Im Rahmen der Konzepterstellung besteht die grundlegende Zielsetzung des Projekt-Teams darin, konkrete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Gemeinde Isernhagen zu erarbeiten. Zur Ermittlung spezifischer Handlungspotenziale, die zur Radverkehrsförderung beitragen, wurde eine umfangreiche Bestandsanalyse durchgeführt.

Die Standortanalyse basiert auf der Identifikation von Quell- und Zielgebieten. **Quellgebiete** sind Standorte, von denen Wegezwecke aus begonnen werden. Demnach sind vor allem die Siedlungskörper im Gemeindegebiet zu betrachten, in denen die Bevölkerung wohnt und von wo aus sie ihre täglichen oder regelmäßigen Wege bestreitet. **Zielgebiete** sind hingegen alle Standorte, die das Ziel täglicher oder regelmäßiger Wege darstellen. Dies können vor allem Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorte, Bildungsstandorte, Tourismus- und Freizeitstandorte sowie Verkehrsknotenpunkte (z. B. Bahnhöfe) sein.

In einem weiteren Schritt werden auf Grundlage der erfassten Quell- und Zielgebieten Rückschlüsse auf die Mobilitätsnachfrage im Gemeindegebiet abgeleitet. So kann beispielsweise aus der räumlichen Erfassung bestehender Einzelhandelsstandorte des täglichen Bedarfs (v. a. Vollsortimenter, Discounter und Supermärkte) abgeleitet werden, welche Wege im Gemeindegebiet für Besorgungen bestritten werden. Gleiches gilt für größere Arbeitsplatzstandorte, die einen Hinweis auf bestehende Pendlerströme im Gemeindegebiet geben können.

Insgesamt ermöglicht die Standortanalyse somit eine Abbildung des Verkehrsaufkommens in der Gemeinde. Es werden relevante Verbindungen innerhalb der Gemeinde oder auch in umliegende Kommunen identifiziert, die für eine relevante Mobilitätsnachfrage sorgen. Diese Verbindungen sollen den Fokus von Verlagerungsstrategien des Pkw-Verkehrs auf den Radverkehr darstellen. Entsprechende Maßnahmen der Radverkehrsförderung, die einen gezielten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur beinhalten, sollen Bestandteil der Konzeptergebnisse sein.

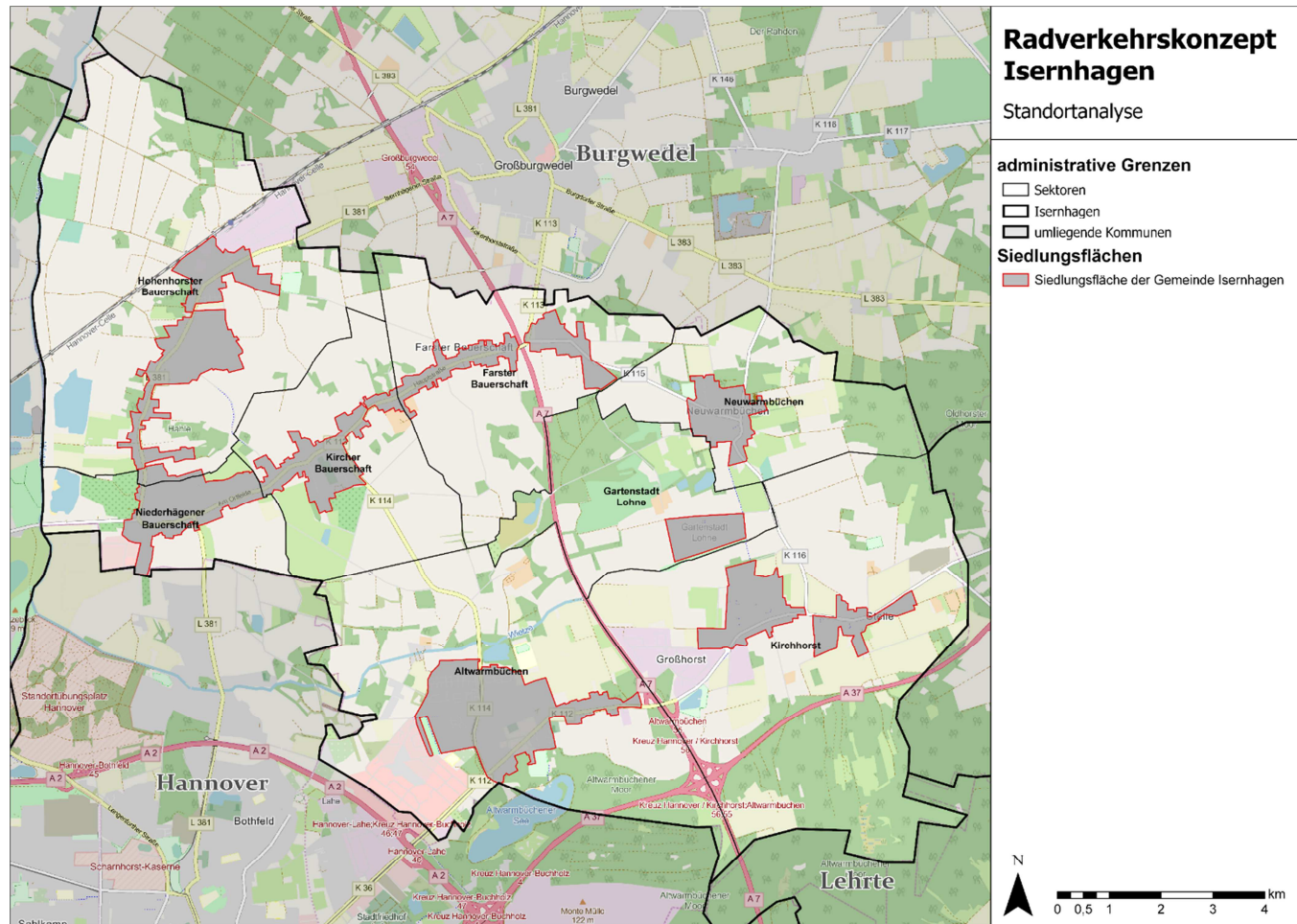
Im Folgenden werden die Ergebnisse der einzelnen Quell- und Zielgebietsanalysen dargestellt.



1) Quellgebiete

Als potenzielle Quellgebiete wurden alle Siedlungskörper in der Gemeinde Isernhagen betrachtet.

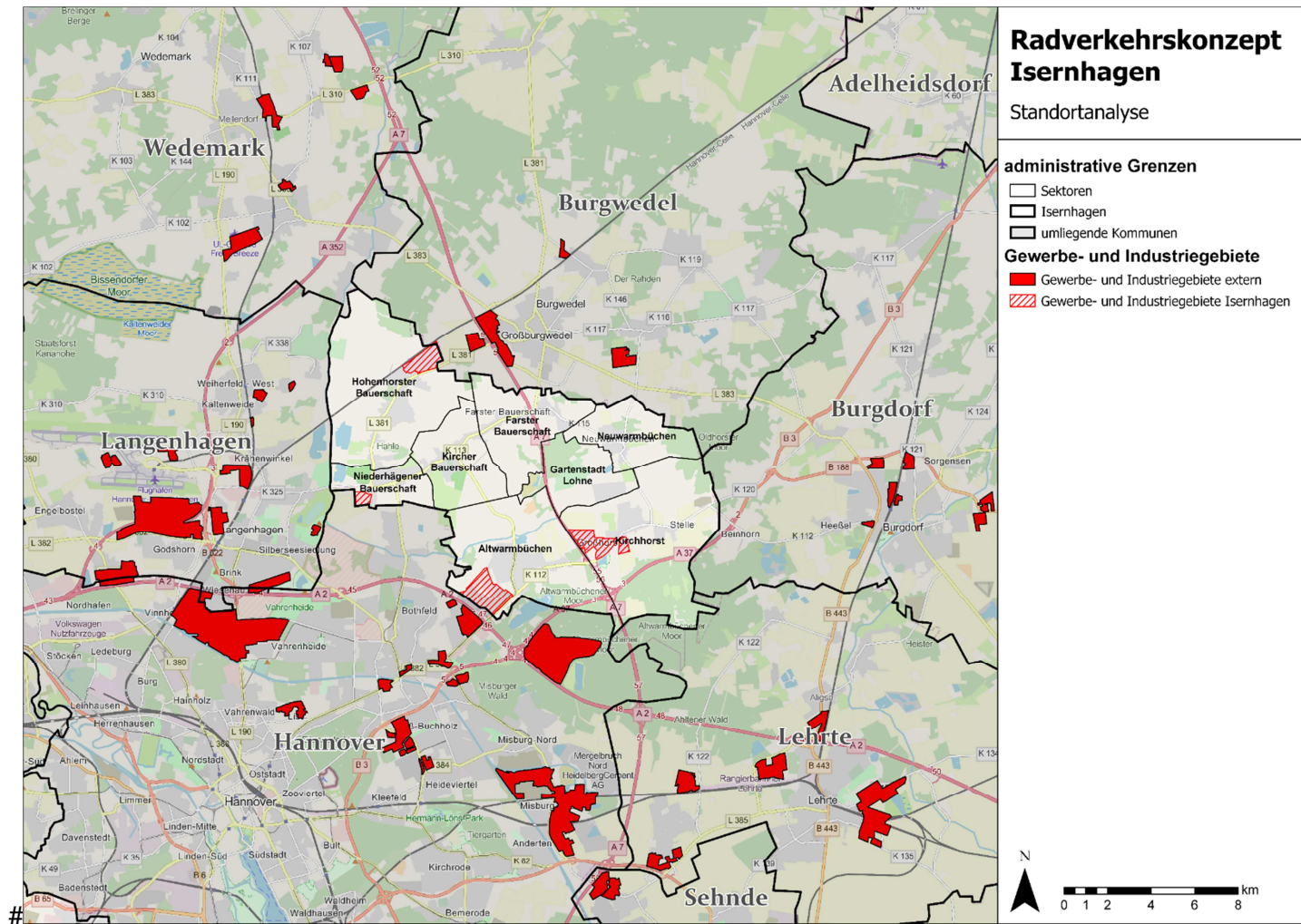
Das Gemeindegebiet wurde zum Zweck der Standortanalyse in Sektoren unterteilt, die sich an den einzelnen Ortschaften orientieren.





2.1) Zielgebiete – Arbeitsplatzstandorte

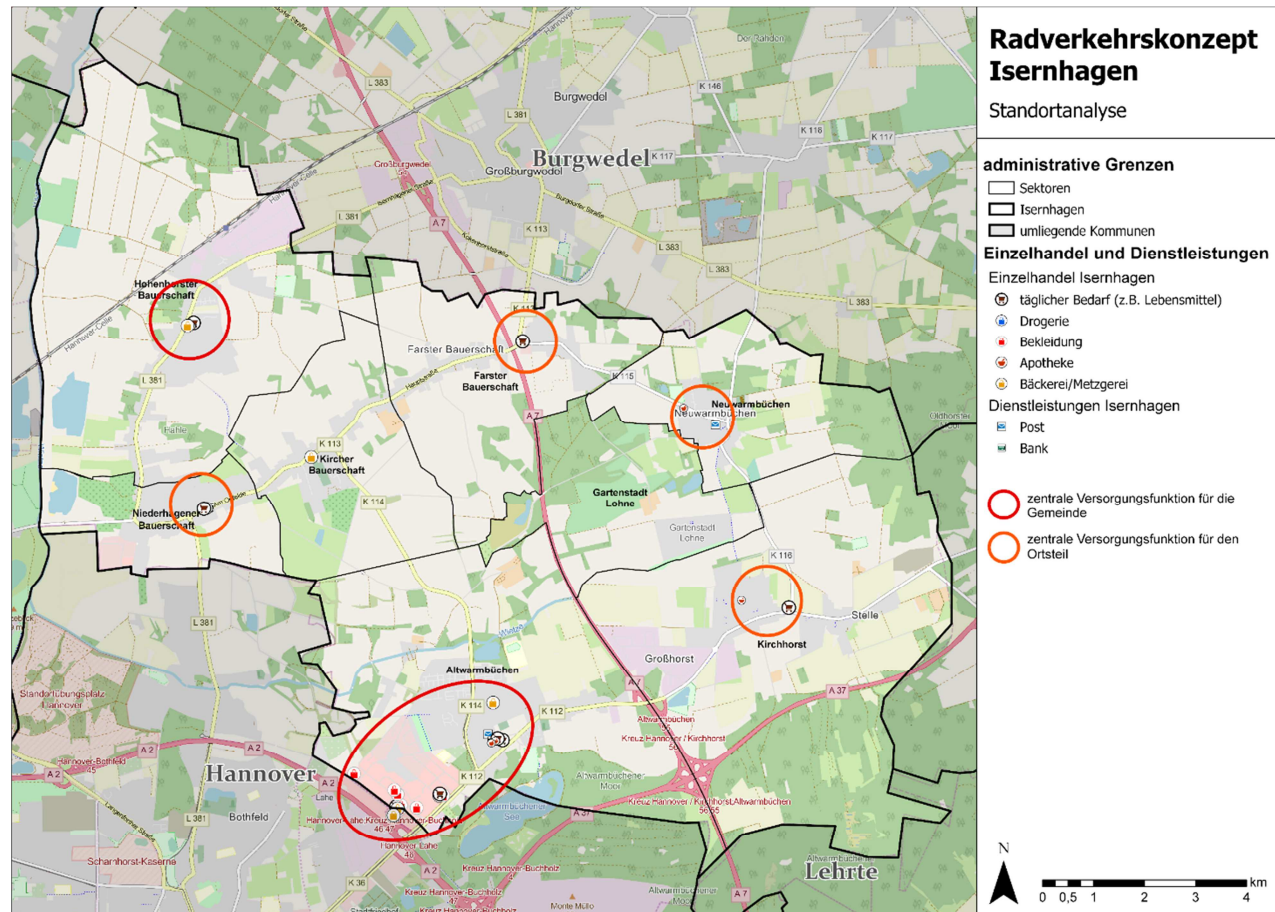
Zur Erfassung der relevanten Zielgebiete in der Gemeinde wurden zunächst Wirtschaftsstandorte analysiert. Von den dargestellten Industrie- und Gewerbegebieten kann ein wesentlicher Einfluss auf das arbeitsplatzbedingte Verkehrsaufkommen (Pendlerverkehr) erwartet werden. Sie stellen wichtige Bereiche wirtschaftlicher Aktivitäten im Gemeindegebiet dar und sind deshalb als relevante Zielgebiete zu behandeln.

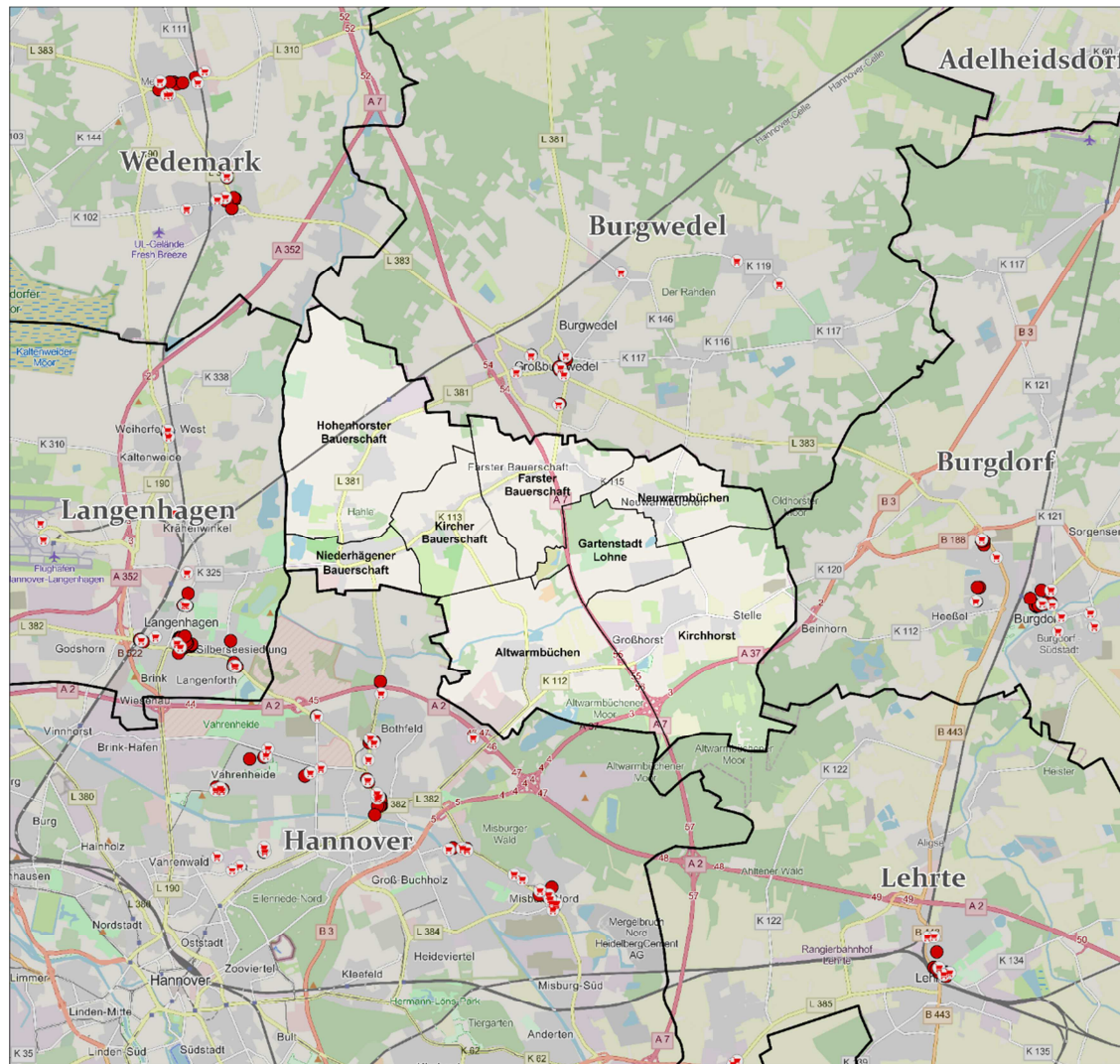




2.2) Zielgebiete – Versorgungsstandorte

Ebenfalls einen relevanten Einfluss auf das tägliche Verkehrsaufkommen ist von Versorgungsstandorten zu erwarten. Diese umfassen sowohl Einzelhändler für den täglichen Bedarf (Lebensmittelhändler, Discounter, Supermärkte, Vollsortimenter) als auch für regelmäßige Bedarfe (Drogerien, Bekleidungsgeschäfte, Apotheken, Bäckereien/Metzgereien). Durch die räumliche Darstellung der einzelnen Standorte wurde Gebiete mit zentralen Versorgungsfunktionen ermittelt, welche das Ziel täglicher/regelmäßiger Besorgungen darstellen. Dabei erfolgte eine getrennte Betrachtung des Gemeindegebietes und der umliegenden Kommunen.





Radverkehrskonzept Isernhagen

Standortanalyse

administrative Grenzen

- Sektoren
- Isernhagen
- umliegende Kommunen

Einzelhandel und Dienstleistungen

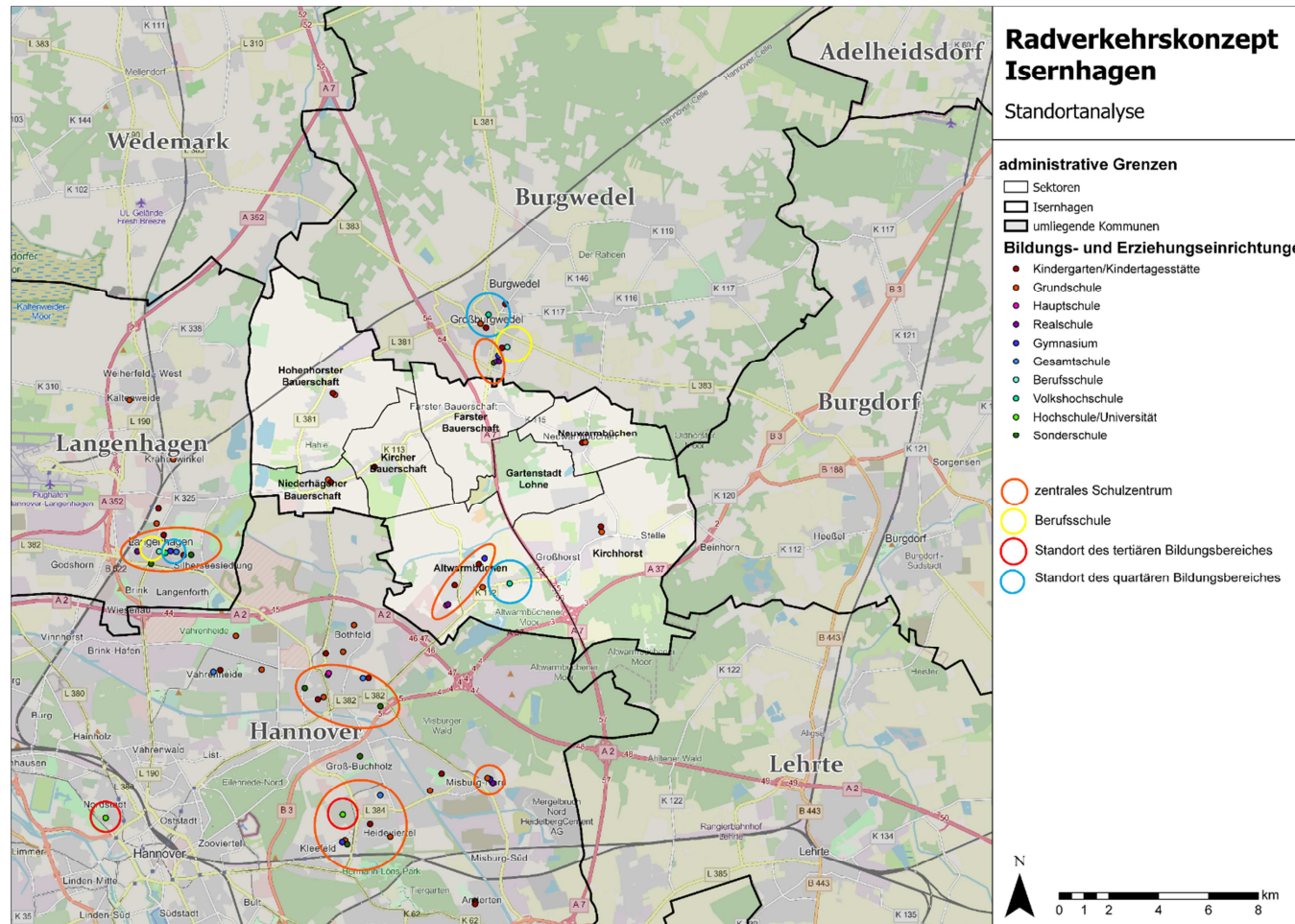
- Einzelhandel des täglichen Bedarfs
- Einzelhandel und Dienstleistungen des regelmäßigen Bedarfs





2.3) Zielgebiete – Bildungseinrichtungen

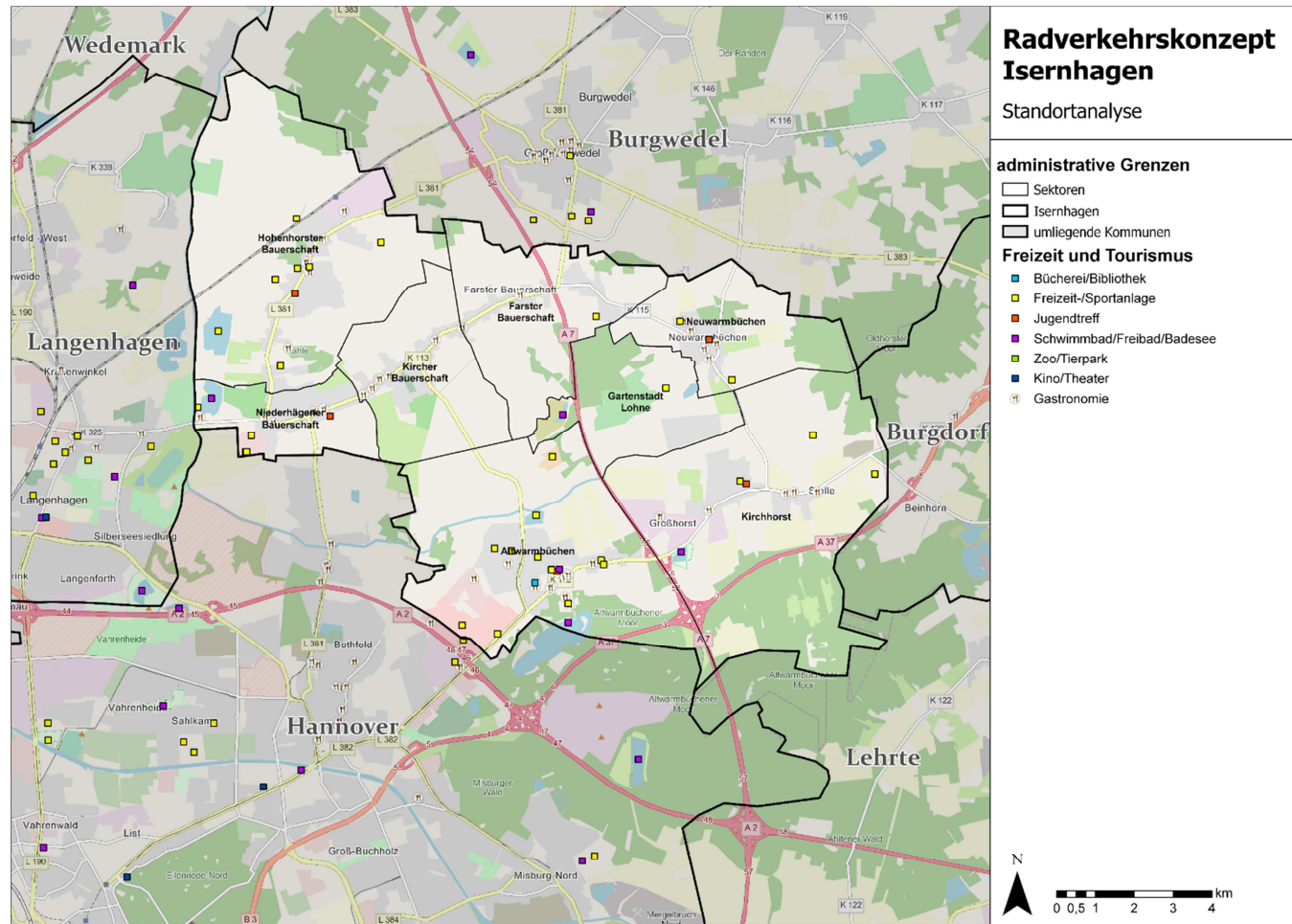
Die Standortkategorie der Bildungseinrichtungen stellt ein relevantes Zielgebiet täglicher Mobilitätsbedarfe vor allem für Kinder und Jugendliche dar. Da im Schulverkehr ein besonders hohes Radverkehrspotenzial gesehen wird, stellen insbesondere die Schulstandorte einen besonderen Schwerpunkt dar. Des Weiteren wurden Standorte des tertiären (Hochschulen, Universitäten) und quartären (Volkshochschule) Bildungsbereiches sowie Berufsschulen erfasst.





2.4) Zielgebiete – Freizeit und Tourismus

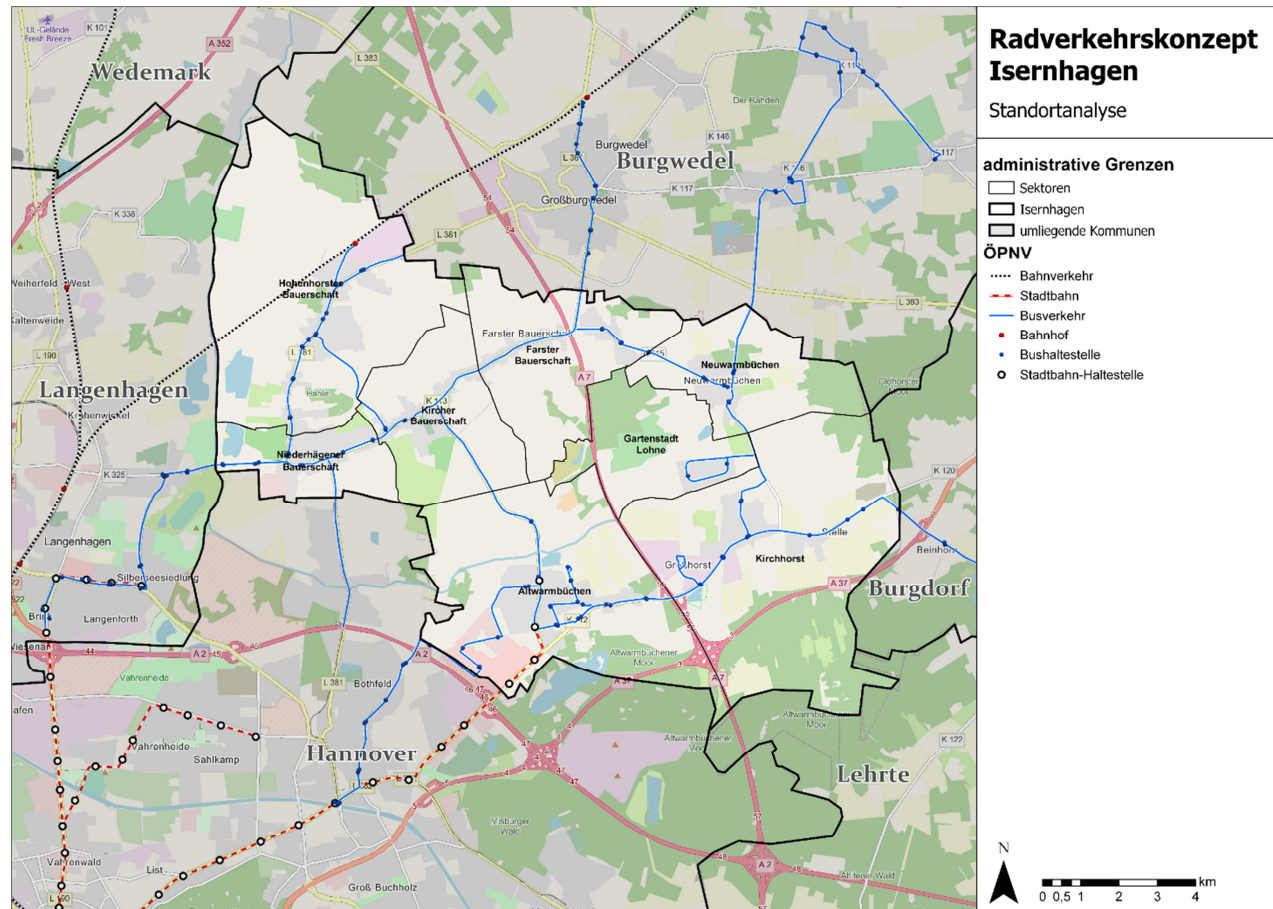
Neben Arbeitsplatzstandorte, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen stellen Freizeit- und Tourismusstandorte einen weiteren Baustein dar. Während vor allem Freizeiteinrichtungen für tägliche bzw. regelmäßige Verkehrsaufkommen sorgen können, sind Tourismusstandorte für den Alltagsverkehr eher von untergeordneter Bedeutung. Die Darstellung beider Kategorien soll dennoch Aufschluss darüber geben, welche Verkehrsbeziehungen abseits der Bereiche arbeiten, versorgen und bilden zu erwarten sind.





2.5) Zielgebiete – Freizeit und Tourismus

Zuletzt stellen auch Standorte des öffentlichen Verkehrsangebotes eine relevante Zielgebietskategorie dar. Der ÖPNV (Busverkehr) und SPNV (Stadtbahn- und Bahnverkehr) ermöglichen örtliche sowie überörtliche Anbindungsmöglichkeiten. Auf der ersten und letzten Meile, also vor allem dem Zubringerverkehr zu Abfahrtsorten, werden große Potenziale für den Radverkehr gesehen. Die Kombinationsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsangeboten (Intermodalität) rücken zunehmend in den Fokus der Verkehrsplanung und stellen eine geeignete Alternative zum Pkw-Verkehr für diverse Mobilitätsbedürfnisse dar.





Wie geht es weiter?

Die Ergebnisse der Standortanalyse werden weiterführend diskutiert und ausgewertet. In enger Zusammenarbeit zwischen der Gemeindeverwaltung und energielenker wird eine belastbare Grundlage zur Darstellung der Mobilitätsnachfrage im Gemeindegebiet erarbeitet. Anhand der dargestellten Quell- und Zielgebiete erfolgt eine Ableitung der Mobilitätsnachfrage. Es wird analysiert, welche räumlichen Bewegungsmuster vorliegen und welche Möglichkeiten bestehen, den Radverkehr gezielt auf diesen Routen zu stärken. So soll eine Verlagerung des Pkw-Verkehrsaufkommens auf den Radverkehr ermöglicht werden.

Die Analyse der Mobilitätsnachfrage erfolgt durch eine Priorisierung einzelner Sektorenverbindungen bzw. Verbindungen der Sektoren in umliegende Kommunen. Aufgrund der ermittelten Raumausstattung in den einzelnen Standortkategorien werden die verkehrlichen Beziehungen zwischen Quell- und Zielgebieten bewertet. So können Verbindungen identifiziert werden, von denen zu erwarten ist, dass sie für einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtverkehrsaufkommens verantwortlich sind. Auf diesen Streckenabschnitten wird der Fokus einer bedarfsorientierten Radverkehrsförderung zukünftig liegen. So kann gewährleistet werden, dass der räumliche Fokus der Radverkehrsförderung der Mobilitätsnachfrage im Gemeindegebiet entspricht.