Laatzen

Bürger diskutieren mit Experten über die Verkehrswende

Rund 30 Bürger, Experten sowie Vertreter der Stadt Laatzen haben über die Notwendigkeiten einer Verkehrswende diskutiert. Immer wieder Thema war dabei auch die Veloroute 8 nach Hannover.

Astrid Köhler
03.10.2022, 18:37 Uhr

Laatzen. Wohl über keinen Verkehrsabschnitt in Laatzen wurde und wird so heftig gestritten wie über die Fahrradspur der Veloroute 8 auf der Hildesheimer Straße. Die Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten alternativer Fortbewegungsmittel zum Auto gilt als ein wesentlicher Teil der Verkehrswende und ist doch längst nicht der einzige Faktor. Dass der Veränderungsdruck ähnlich groß ist wie das Feld der Möglichkeiten, das hat der Vortrag der in Hannover forschenden Jugendprofessorin Meike Levin-Keitel von der Technischen Universität (TU) Dortmund sowie die anschließende Podiumsdiskussion deutlich gemacht. Neben Vertretern von ADAC, ADFC, der Stadtplanung und Laatzener Ratsleuten beteiligten sich auch knapp 20

Bürger.

Steigende Energiepreise, der Klimawandel mit Gesetzesvorgaben zur drastischen CO2-Reduktion sowie nötige Stadtbegrünung und nicht zuletzt begrenzt verfügbarer Platz machten Veränderungen in den Städten nötig, betonte Levin-Keitel, die Teil einer fünfköpfigen Forschergruppe mit den Schwerpunkten Psychologie, Architektur, Umwelt sowie Stadt- und Raumplanung ist. Neue Mobilitätsangebote wie Leihautos, Moia, E-Scooter und Lastenfahrräder sowie Veränderungen im Arbeitsleben (Stichwort Homeoffice und „Co-Working-Spaces“) und im Einkaufsverhalten beschleunigten den Prozess.

Attraktive Alternative zum Auto schaffen

„Wir müssen uns überlegen, wie die Stadt von morgen aussehen soll“, sagte Levin-Keitel am Donnerstagabend in der Aula der Grundschule Im Langen Feld. Es gehe nicht darum, Autos aus den Städten zu verbannen, selbst wenn diese die allerlängste Zeit ungenutzt stünden. Vielmehr seien attraktive Alternativen zum Auto zu schaffen wie Mobilitätspunkte, die den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erleichterten. Immerhin liegt in Laatzen der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemission mit 20 Prozent über dem bundesweiten Durchschnitt (18 Prozent). Vorrangig ausgestoßen werden die Abgase von Autos und Motorrädern (62 Prozent).

Beispielhaft stellte die Forscherin das Konzept der Fünf-Minuten-Stadt vor, das in einem Stadtteil Kopenhagens realisiert wurde: 40.000 Bewohner erreichen dort alle relevanten Einrichtungen binnen fünf Minuten ohne Auto, sogar Handel und produzierendes Gewerbe gebe es dort. Laatzen sei nicht Kopenhagen und einst stark aufs Auto ausgerichtet worden, sagte Levin-Keitel. Gleichwohl sei hier eine 15-Minuten-Stadt möglich.

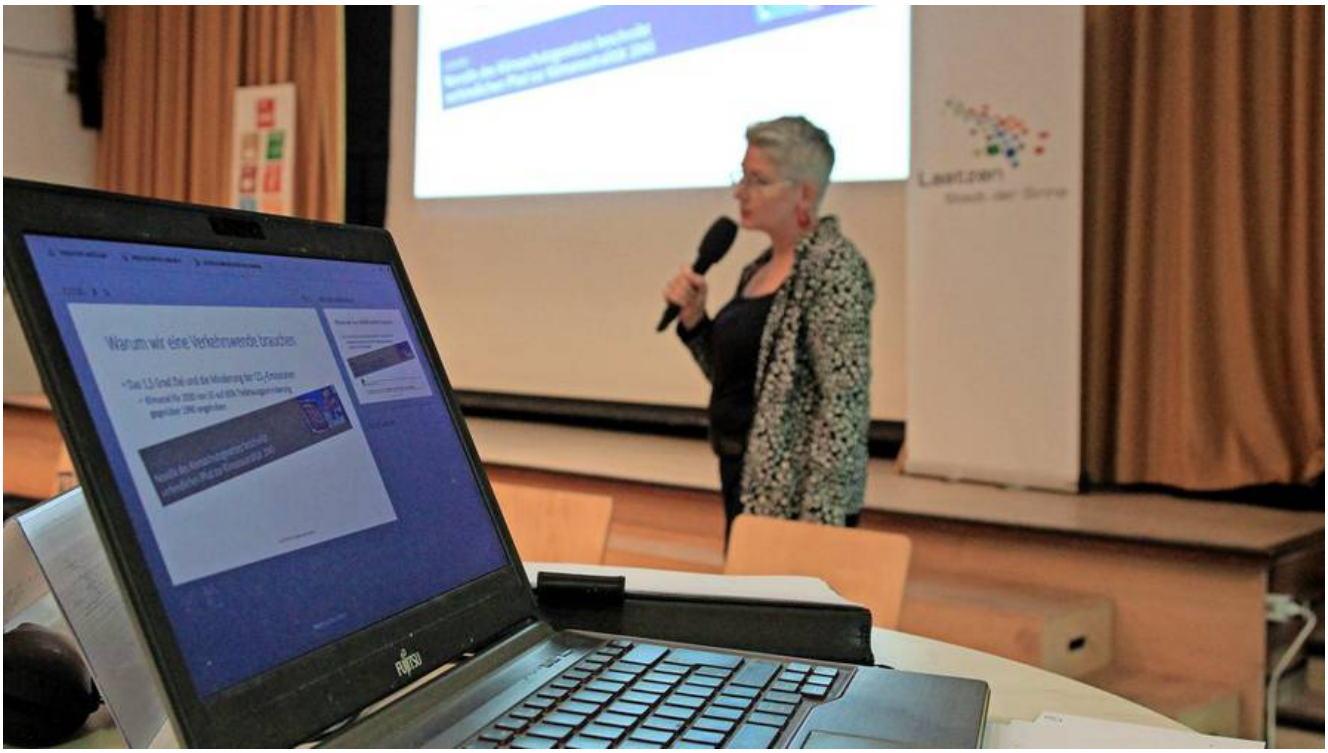
Stadtplaner verweist auf „Sieben-Kilometer“-Radius in Laatzen

In ländlichen Strukturen könnten Bewohner wegen des teils sehr hohen Entfernungsaufwandes kaum aufs eigene Auto verzichten, betonte Stadtplaner Berthold Gruben. Das Radwegenetz in Laatzen sei so, dass im Umkreis von sieben Kilometern nahezu alle Ziele zu erreichen sind, sagte Gruben mit Verweis auf die entsprechende Karte im Verkehrsentwicklungsplan: „Rein statistisch ist bei innerstädtischen Entfernungen bis zu 7,5 Kilometer das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel.“

Für die Klimaanpassung sei es wesentlich, dass es möglichst wenig innerörtliche Verkehr mit dem Auto zurückgelegt werde, sagte Gruben. Die im Laatzener Verkehrsentwicklungsplan vorgegebene Zielmarke von 50 Prozent für Öffentlichen Nahverkehr und Rad sei zu gering. Besser seien 80 bis 90 Prozent wie in Helsinki, so

de Stadtplaner. Selbst Berlin sei bereits bei 70 Prozent angelangt.

Fotos: Podiumsdiskussion in Laatzen zur Verkehrswende



Gemeinsam mit ach Experten und Ratsleuten diekutierten am Donnerstag rund 20 Bürger über die Notwenigkeiten und Schwierigkeiten einer Verkehrswende in Laatzen.

© Quelle: Astrid Köhler

Diskutiert wurde über Angebote für Mobilitätseingeschränkte sowie Fahrradwege allgemein, aber auch immer wieder konkret über die Veloroute in Alt-Laatzen. Er erlebe dort als Autofahrer regelmäßig gefähliche Situationen mit Radlern, sagte ein Bürger. Der Hinweis des ADAC-Vertreters Felix Kaufmann, dass es Fehlverhalten auch bei anderen Verkehrsteilnehmern gebe, ließ ADFC-Vertreterin Corinna John nicht unkommentiert stehen. Im Gegensatz zu Autofahrern hätten Fußgänger und Radler keinen zwei Tonnen schweren Schutzpanzer um sich. Sie benötigten als ungleich stärker Gefährdete eine sichere Infrastruktur. Rote Farbe reiche nicht aus, vielmehr seien bauliche Maßnahmen erforderlich.

SPD-Ratsherr Harald Zietz (SPD) bestätigte diesen Eindruck: „Die Veloroute ist so wie sie ist noch nicht optima.“ Wenn die Fahrradspur auf der Hildesheimer Straße in Alt-Laatzen verstetigt werde, wovon er persönlich ausgehe, dann nur mit baulichen Maßnahmen. Mona Hosseini (Grüne) sprach sich für „die Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsmitteln“. Menschen sollten die Möglichkeit haben, gar nicht erst ein Auto besitzen zu müssen.

Bürgermeister Eggert ruft zu weiteren Gesprächen auf

Auf die Frage von Moderator Matthias Brinkmann, warum Veränderungen so schwer

umzusetzen sind, antwortete Juniorprofessorin Levin-Keitel, der Mensch sei nunmal ein Gewohnheitstier – und dennoch: „Wir müssen den Raum umbauen und versuchen alle mitzunehmen.“ Der Wechsel werde sicherlich nicht konfliktfrei vonstatten gehen, sagte auch Bürgermeister Kai Eggert (parteilos). Umso wichtiger sei es, miteinander im Gespräch zu bleiben.

Bei der vor Stadt Laatzen organisierten zweistündigen Podiumsdiskussion vermisst wurden Vertreter der Öffentlichen Verkehrsmittel. FDP-Ratsherr Dirk Weissleder regte an, diese bei einer weiteren Veranstaltung einzuladen, um weiter zu diskutieren.