

Mobilitätskonzept 2030 für die Samtgemeinde Leinebergland

(Kurz-Zusammenfassung)

Das vorliegende Konzept ist in den Abschlussbericht, einen Maßnahmenkatalog, vier Maßnahmenblätter zu den zentralen Projekten und einen Katalog möglicher Indikatoren für ein Monitoring gegliedert. Der Abschlussbericht gibt vertiefende Informationen, insbesondere zur Bestandsanalyse, dem Beteiligungsverfahren, einem integrierten Handlungskonzept, sowie der Betrachtung von Treibhausgas-(THG)- und Energiebilanzen.

Die Essenz des Konzeptes lässt sich aus dem Maßnahmenkatalog und den vier Maßnahmenblättern in übersichtlicher Tabellenform (siehe Anlagen) entnehmen:

Maßnahmenkatalog

Kurz zusammengefasst gliedert sich der Maßnahmenkatalog in vier Handlungsfelder:

- Öffentlicher Verkehr,
- Nahmobilität,
- Verträglicher Kfz-Verkehr,
- Mobilitätsmanagement (mit Darstellung übergeordneter Planungsaufgaben).

In jedem dieser Handlungsfelder werden mehrere Maßnahmen vorgestellt, die besonderes Potential haben, die Mobilität in der Samtgemeinde zu entwickeln. Die Auswahl erfolgte einerseits unter Klimaschutzaspekten. Andererseits geht es insbesondere um Effekte, die durch das Mobilitätskonzept ebenso erreicht werden sollen, wie die angemessene Reaktion auf den demographischen Wandel, die Steigerung der Attraktivität, im ländlichen Raum zu wohnen, und weitere Handlungsoptionen mit Einfluss auf die Daseinsvorsorge. Der Katalog beschreibt die mögliche zeitliche Umsetzung, die beteiligten Akteure und eine Priorisierung aus fachlicher Sicht.

Aus dem Maßnahmenkatalog wurden 4 zentrale Projekte – je eines aus den vier Handlungsfeldern – als besonders relevant identifiziert. Für diese wurden Maßnahmenblätter erstellt, welche die Inhalte und Handlungsschritte tiefergehend beschreiben:

1) „Integriertes ÖPNV- und Rufbus-Konzept“

Einführung eines Angebots, das die Ortsteile an die Grundzentren und die Bahnhofshaltepunkte besser anbindet

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll als wichtige Alternative zum Pkw gestärkt werden. Ziel ist, dass Wege zwischen den Ortsteilen und auch über die Grenzen der Samtgemeinde hinaus vermehrt in Bus und Bahn zurückgelegt werden (können). Neben dem attraktiven Angebot des Schienenverkehrs (Metronom) sowie den guten Optionen in das Oberzentrum Hildesheim oder das Mittelzentrum Alfeld zu gelangen, soll auch ein entsprechendes öffentliches Angebot geschaffen werden, Wege innerhalb der Samtgemeinde zurückzulegen. Dazu soll in der Samtgemeinde Leinebergland insbesondere die Bedienungs- und Verbindungsqualität verbessert

und der ÖPNV komfortabler werden – und das verbesserte ÖPNV-Angebot bei angemessenen kommunalem Aufwand umsetzbar sein. Die Angebote sollen darüber hinaus gut kommuniziert werden.

Als zentrales Projekt wird ein integriertes ÖPNV- und Rufbus-Konzept angestrebt, das auch mit einer Stärkung der bestehenden Regionallinien einhergeht.

Aus der Analyse und dem Beteiligungsprozess wurde besonderer Handlungsbedarf im Bereich des ÖPNV-Angebotes identifiziert und die Handlungsmöglichkeit der Einführung eines flexiblen Rufbus-Systems als eine zentrale Maßnahme herausgestellt. Der Landkreis Hildesheim als Aufgabenträger des ÖPNV-Bus und der Regionalverkehr Hildesheim (RVHi) haben mitgewirkt, mögliche Optionen in der Samtgemeinde zu ermitteln und geeignete Wege für die zukünftige Umsetzung aufzuzeigen. Ziel ist, bereits zum Fahrplanwechsel Anfang August 2018 erste Verbesserungen zu verwirklichen.

Dementsprechend soll ein verdichtetes und weitgehend vertaktetes Bedienungsangebot auf den wichtigen Achsen in der Samtgemeinde, zu den benachbarten Zentren Hildesheim, Alfeld und Elze sowie zu den relevanten Verknüpfungspunkten zum Schienenverkehr eingerichtet werden. Bestehende RVHI-Linien in der Samtgemeinde sollen außerhalb des Schülerverkehrs grundsätzlich beibehalten, deren Fahrpläne jedoch teilweise neu geordnet, systematisiert und vertaktet werden.

Zentrale Elemente stellen dabei neben den Linien 51 (Gronau – Hildesheim), 64 (Duingen – Alfeld) und 67 (Alfeld – Gronau – Elze) die Linien 641 (Duingen – Gronau) und 661 (Gronau – Sibbesse) als wichtige Erschließungs- und Verbindungslinien innerhalb der Samtgemeinde dar: Die Linie 661 soll die Verbindung im Despetal auf einheitlichem Linienweg im Zweistundentakt bedienen und kann eine durchgängige Verknüpfung in Sibbesse mit der Linie 44 in/aus Richtung Hildesheim oder Alfeld ermöglichen; die Linie 641 erschließt die kleineren Ortschaften zwischen Duingen und Gronau im Zweistundentakt und soll einen Umstieg auf den Schienenverkehr am Bahnhof Banteln bieten. Optional ist eine ergänzende Expresslinie zwischen Duingen und Gronau über Banteln vorgesehen, um eine zusätzliche sehr schnelle Verbindung zwischen den Grundzentren der Samtgemeinde zu schaffen.

Zu aufkommensstärkeren Zeiten soll von montags bis samstags auf den Hauptachsen im Linienverkehr eine der Nachfrage angemessene und regelmäßige Bedienung stattfinden; in den nachfrageschwachen Zeiten (abends, in den Ferien, sonntags) sowie für die kleineren Ortschaften soll ein Angebot in bedarfsgesteuerter Form, u.a. mit Rufbusbedienung, geschaffen werden. Sonntags sowie in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende wäre ein neues Angebot durch eine Flächenbedienung mit einem Anruf-Sammel-Taxi-System zu erreichen.

Das Konzept sieht vor, dass die einzelnen Maßnahmen und Bestandteile stufenweise umgesetzt werden können, um entsprechend der verfügbaren Mittel und Kapazitäten Verbesserungen im System und für die Fahrgäste zu erzielen.

Eine Konzeptdarstellung ist als Anlage beigefügt.

2) „Radverkehr fördern“

Nahmobilität spielt nicht nur im Rahmen einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität eine zentrale Rolle, sondern ist für viele Bürgerinnen und Bürger die grundlegende Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad über kurze Distanzen. In der Samtgemeinde sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass in den Orten Gronau, Duingen und Eime sowie zwischen den Ortsteilen, im Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsumfeld Wege zunehmend zu Fuß oder mit dem (E-)Rad zurückgelegt werden können. Besonderes Augenmerk soll der Barrierefreiheit im Fußgängerverkehr und zeitgemäßen Anforderungen an die Radwege-Infrastruktur gelten. Zur Verbesserung der Qualitäten für die Nahmobilität soll als Initialprojekt der Radverkehr gefördert werden.

3) „Lokales Carsharing, (E-)Dorfauto initiieren“

Nicht jedem steht ein Auto zur Verfügung, viele sind – insbesondere im Alter – nicht mehr in der Lage, selbst zu fahren. Durch das Angebot von (E-)Car-Sharing auf Ortsteilebene („Dorfauto“) sollen umweltfreundliche Fahrzeuge allgemein zugänglich gemacht werden. Auch die Initiierung von Nachbarschaftshilfen mit Fahrdienstangeboten sollen dadurch unterstützt werden.

4) „Kommunales Mobilitätsmanagement stärken“

Klimafreundliche Verkehrsmittel und zukunftsorientierte Mobilitätsangebote müssen initiiert und koordiniert, sowie bestehende Angebote besser vernetzt und beworben werden. Eine zuständige Person für Mobilitätsangelegenheiten könnte für die Umsetzung und Bearbeitung der vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten sorgen, insbesondere der zentralen Projekte. Hierbei soll die Bürgerinformation und Öffentlichkeitsarbeit, auch die Einbindung fachlich Beteiligter, eine wichtige Position erhalten.

Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept ist im Einzelfall zu entscheiden. Vorrangig sollten die vier zentralen Projekte weiter behandelt werden. In vielen Fällen kann mit einer Kofinanzierung durch Fördermittel gerechnet werden, nicht nur über die Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie), sondern auch aus anderen Fördertöpfen. Es ist im Bereich Mobilität in den nächsten Jahren vermehrt mit Förderprogrammen zu rechnen.

Das Mobilitätskonzept 2030 der Samtgemeinde Leinebergland bietet eine fachlich und systematisch fundierte Grundlage, zukünftig die bestmögliche Vorgehensweise unter den gegebenen Randbedingungen zu wählen.