

1 Handlungsfeld ÖPNV

- **Zentrales Projekt: „Integriertes ÖPNV- und Rufbus-Konzept“ – Einführung eines Angebots, das die Ortsteile an die Grundzentren und Schienenhaltepunkte anbindet**

Beschreibung und Zielsetzungen:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll als eine umweltfreundliche Alternative zum Pkw gestärkt werden. Ziel ist, dass Wege zwischen den Ortsteilen und auch über die Grenzen der Samtgemeinde hinaus statt im privaten Pkw vermehrt in Bus und Bahn zurückgelegt werden (können). Aktuell werden 8% der Wege der Einwohner in Bus und Bahn zurückgelegt. Bei Wegen zwischen den Ortsteilen sind es 11%, bei Wegen über die Gemeindegrenze hinaus 14%.

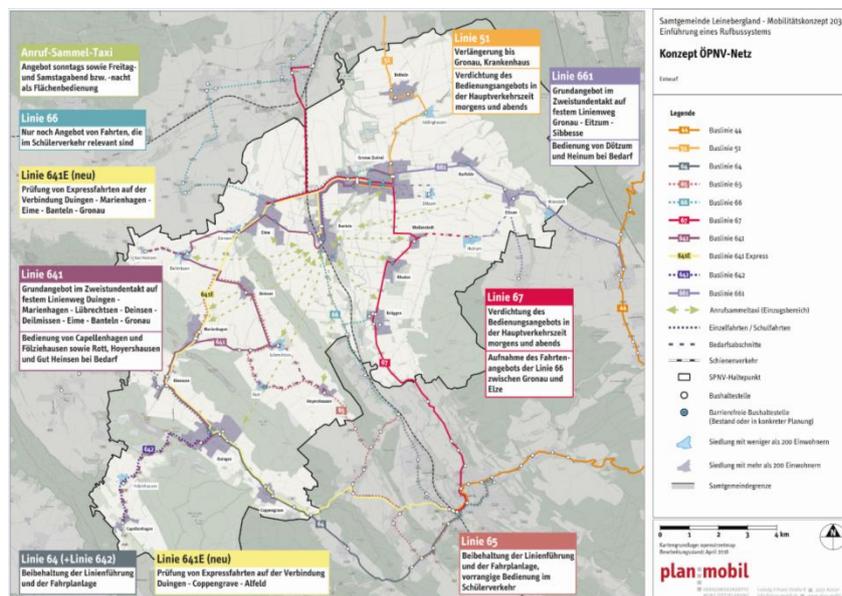
Neben dem attraktiven Angebot des Schienenverkehrs (Metronom) sowie den guten Optionen in das Oberzentrum Hildesheim oder das Mittelzentrum Alfeld zu gelangen, soll auch ein entsprechend attraktives Angebot geschaffen werden, Wege innerhalb der Samtgemeinde ohne Bedienungslücken oder lange Fahrtzeiten zurückzulegen. Dazu soll in der Samtgemeinde Leinebergland insbesondere die Bedierungs- 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 ÖPNV-Projekt wird ein integriertes Rufbus-Konzept angestrebt, das auch mit einer Stärkung der bestehenden Regionallinien einhergeht.



Grundsätzliche Konzeption

- Einrichtung eines verdichteten und weitgehend vertakteten Bedienungsangebotes auf den wichtigen Achsen in der Samtgemeinde, zu den benachbarten Zentren Hildesheim, Alfeld und Elze und zu den relevanten Verknüpfungspunkten zum Schienenverkehr
- Bedienung montags bis samstags zu den aufkommensstärkeren Zeiten und auf den Hauptachsen im Linienverkehr, zu den nachfrageschwächeren Zeiten (z. B. abends oder in den Ferien) und in den kleinen Ortschaften als bedarfsgesteuerte Bedienungsform durch ein Rufbusangebot
- Sonntags sowie in den Abend-/ Nachtstunden am Wochenende Flächenbedienung mit Anruf-Sammel-Taxi
- Bestehende Linien der RVHl werden grundsätzlich beibehalten, aber Fahrpläne neu geordnet, systematisiert und vertaktet und auf bessere Verknüpfungen zum Schienenverkehr ausgerichtet
- Stufenweise Umsetzung der einzelnen Verbesserungen
- **Projektskizze integriertes Rufbus-Konzept**



1. Umsetzungsschritt

- Einführung des verbesserten Bedienungsangebotes auf den Linien 641 (Capellenhagen – Duingen – Banteln – Gronau) und 661 (Banteln – Gronau – Despetal – Sibbesse) zu Beginn des Schuljahres 2018/19 im August 2018
→ Grundangebot im Zweistundentakt an Ferientagen, an Schultagen verdichtet mit weiteren schulverkehrsrelevanten Fahrten sowie Zweistundentakt am Samstag bis zum späteren Nachmittag. Bedienung einzelner Orte auf Abschnitten abseits der festen Linienwege im Bedarfsfall entsprechend der Funktion eines Rufbusses
- Verlängerung der Linie 51 bis zum Krankenhaus in Gronau

Weitere Umsetzungsschritte

- Verschiebung des nördlichen Fahrtenangebots der Linie 66 (Gronau – Elze) in Linie 67. Linie 66 verkehrt ausschließlich im Schülerverkehr
- Verdichtung des Bedienungsangebotes auf den Linien 51 und 67 in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit zu einem stündlichen Angebot
- Prüfung von Expressfahrten auf der Linie 641 für schnelle Verbindungen zwischen Duingen, Banteln und Gronau und Anpassung des Bedienungsangebotes für kleinere Orte
- Einsatz von Rufbus- oder Anruf-Sammel-Taxi-Fahrten zur Angebotsausweitung in nachfrageschwachen Zeiten
- Einrichtung des Anruf-Sammel-Taxi-Verkehrs in der Samtgemeinde an Sonntagen sowie Freitag- und Samstagabend/ -nacht als Flächenbedienung mit Anschluss vom Metronom und Nachtbus

Zeitraum:	ab 2018 (planerische Prüfung / Abstimmung mit Kooperationspartnern und Umsetzung des ersten Schrittes) ab 2019/ 2020 Umsetzung weiter Schritte
Zuständigkeit:	Landkreis Hildesheim in Zusammenarbeit mit der Samtgemeinde Leinebergland
Partner/ Beteiligte:	Verkehrsbetriebe, Fahrgastbeirat, Verbände, ÖPNV-Planungsbüro
Zielgruppe:	heutige u. zukünftige ÖPNV-Nutzer (Schülerverkehre, Pendler, Einkaufs- und Erledigungsfahrten), Binnenverkehre, Quell-Zielverkehre
Planungsphase:	Umsetzungskonzept ca. 30.000 €
Jahreskosten ab 2019:	Anteilige Kosten für die Samtgemeinde in Abhängigkeit der umgesetzten Maßnahmen, Kostenverteilung in Absprache mit dem Landkreis Hildesheim
Finanzierungsmöglichkeiten:	Finanzierung im Rahmen der ÖPNV-Finanzierung/ Land Niedersachsen u. Landkreis Hildesheim, ggf. Kostenbeteiligung durch die Samtgemeinde Leinebergland
Synergien	Unterstützung der Samtgemeinde-Fusion, Steigerung der Attraktivität für Touristen in der Region, Verbesserung der Erreichbarkeit von Versorgungsstrukturen

2 Handlungsfeld „Nahmobilität“

● Zentrales Projekt: „Radverkehr fördern“

Beschreibung und Zielsetzungen:

Nahmobilität spielt im Rahmen einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität eine zentrale Rolle. Sie versteht sich als Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad über kurze Distanzen.

In der Samtgemeinde sollen dazu Anreize gegeben werden, dass in den Orten Gronau, Duingen und Eime sowie zwischen den Ortsteilen, im Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsumfeld verstärkt zu Fuß oder mit dem (E-)Rad stattfinden.

Zur Verbesserung der Qualitäten für die Nahmobilität soll als Initialprojekt der Radverkehr gefördert werden.



Radverkehr
fördern



Nahmobilität

Netzplanung:

- Qualifizierte Überarbeitung und Definition bestehender Radnetze (Radnetzkonzept): Die Luft- und Wunschlinienverbindungen des Alltags-Radverkehrs in der Samtgemeinde Leinebergland sollen auf konkrete Straßen und Wege übertragen werden. Übergeordnete Netzplanungen (touristische Routen) sollen in der Planung des Alltags-Radnetzes mit berücksichtigt werden. Hierzu werden verschiedene Alternativen untersucht und Netzabschnitte Kategorien zugeordnet und dargestellt. Möglich sind z.B. auch die Unterscheidung nach Tages- und Nachtrouten, Alltags- und Freizeitrouten, Haupt und Nebenrouten.
- Netzkategorien können beispielsweise unterschieden werden nach:
 - Verbindungsfunktion
 - angestrebte Qualitäten
 - potenzieller Nachfrage,
 - Randbedingungen wie Topographie bzw. Steigungen oder Siedlungsstruktur (innerorts- außerorts)

Erfassung des Bestands:

- Detaillierte Erfassung und Bewertung der Radverkehrsführung und –infrastruktur (Führungsformen, Querungssituationen, Wegebreiten, Oberflächen-Beschaffenheiten) auf Grundlage des definierten Hauptnetzes sowie vorliegender Radwegkartierungen (z.B. Landkreis Hildesheim)

Planung von Maßnahmen im definierten Hauptrouten-Netz:

- Ausbau u. Attraktivierung der Radverkehrsführung und -anlagen innerorts (z.B. Überprüfung der Benutzungspflichten, Tempo 30, Umgestaltung Ortsdurchfahrten)
- Ausbau u. Attraktivierung der Radrouten zwischen den Ortsteilen (z.B. Verbindung Gronau-Banteln), inkl. regelmäßige Instandhaltung der bestehenden Wege (Grünschnitt, Winterdienst)
- Stellungnahmen/ Intensivierung der Beteiligung an der Radwegeplanung des Landkreises Hildesheim
- Verbesserung des Fahrradparkens:
 - Neuplanung und Umgestaltung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, z.B. bei Bushaltestellen, Ortskernen, ggf. mit Überdachung
 - Zusammenarbeit und Kommunikation mit lokalen Gewerbetreibenden (Arbeitgeber und EZH) zum Ausbau der Abstellanlagen
 - Neuplanung und Umgestaltung Abstellanlagen an Verwaltungsgebäuden und anderen öffentlichen Gebäuden

<ul style="list-style-type: none"> ● Öffentlichkeitsarbeit, u.a. mit der Durchführung von Aktionen zum Thema Radverkehr ● Handlungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> - Planerische Prüfung und Abstimmung mit Kooperationspartnern (z.B. Definition lokale Rad-Haupttrouten) - Bestand und Bedarfe im Detail erheben und bewerten (z.B. Bestand Radabstellanlagen, Querungssituationen, Wegebreiten, Oberflächen-Beschaffenheiten) - Detailplanung und Umsetzung von Maßnahmen - Kommunikation und Bewerbung: begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu den Handlungsschritten der Radverkehrsmaßnahmen (z.B. Themenabende „Radverkehr“ in Dorfgemeinschaftshäusern) ● Maßnahmen-Umsetzung erfolgt auf Grundlage der vorausgegangenen vertiefenden planerischen Vorarbeiten 	
Zeitraum:	Kurz- bis mittelfristig: 2019 (planerische Prüfung / Abstimmung mit Kooperationspartnern/Anbietern) 2019/ 2020 (Umsetzung, laufende Weiterentwicklung) (abhängig von Mittelbereitstellung und Personalressourcen)
Zuständigkeit:	Samtgemeinde Leinebergland (Landkreis Hildesheim und Land Niedersachsen bei Planungen an klassifizierten Straßen)
Partner/ Beteiligte:	Bürgerbeauftragte, Bürger, Vereine & Interessensverbände (z.B. ADFC, VCD, BUND), Träger öffentlicher Belange (nach Bedarf), Arbeitskreis Mobilität, ggf. externes Planungsbüro bei Radabstellanlagen: Gewerbetreibende, Einzelhandel, Verwaltung
Zielgruppe:	heutige und zukünftige Radverkehre in der Samtgemeinde Leinebergland (z.B. Schüler, Pendler, Einkaufsverkehre, Freizeitverkehre), Binnenwege innerhalb der Ortsteile, Binnenwege zwischen Ortsteilen, Binnenwege „letzte Meile“ /Bahnhof
Kosten Planungsphase:	Planungskosten ca. 30.000 €
Kosten Umsetzungsphase:	Abhängig von Planungsergebnissen und Maßnahmenumfang. Maßnahmenumsetzung unter Nutzung bestehender Förderprogramme
Finanzierungsmöglichkeiten:	Bezuschussung investiver Maßnahmen über die nationale Klimaschutzinitiative (50%) zur Radverkehrsinfrastruktur (investive Maßnahmen), Land Niedersachsen (GVFG-Finanzierung) (investive Maßnahmen), Nationaler Radverkehrsplan (nicht-Investive Maßnahmen wie Öffentlichkeits- oder Informations-Kampagne)
Synergien	Aufwertung innerörtlicher Freiräume, Tourismus, Ausbau der Partizipation bei Planungsprozessen bzw. einem Bürger- und Akteursdialog in der Samtgemeinde Leinebergland

3 Handlungsfeld „Verträglicher Kfz-Verkehr“

- **Zentrales Projekt: „Lokales Carsharing ‚(E-)Dorfauto‘ initiieren“**

Beschreibung und Zielsetzungen:

Wege im Kfz-Verkehr sollen zukunftsorientiert und umweltfreundlich zurückgelegt werden können. Durch Angebote von (E-)Car-Sharing auf Ortsteilebene sollen umweltfreundlichere Fahrzeuge für jeden zugänglich gemacht werden. Auch die Initiierung von Nachbarschaftshilfen mit Fahrdienstangeboten sollen dadurch unterstützt werden.



Verträglicher Kfz-Verkehr

- Initiierung von Carsharing-Angeboten für Ortsteile der SG Leinebergland (z.B. im Rahmen der Dorfgemeinschaftshäuser)
- Angebot und Organisation über Vereinsneugründung oder bestehenden gemeinnützigen Verein
- Prüfung der Integration von E-Carsharing in das Angebot (Zugang zu Elektromobilität durch gemeinsame Finanzierung/ Förderung Metropolregion)
- Einbeziehung privater Pkw (Zweitwagen), sonstiger Fahrzeuge oder kommunaler Fahrzeuge (z.B. möglich durch Mitgliedschaft der Kommune am Carsharing)
- Nachbarschaftshilfe/Begleitfahrten fördern – durch Integration dieses Angebots in gemeinnützigen Carsharing-Verein
- Beispiel VOJes - Jesberg (2.500 Einwohner):
 - Verein Vorfahrt für Jesberg e.V., Unternehmen Regio.Mobil
 - Carsharing, E-Bike und E-Lastenradverleih
 - Verknüpfung mit Nachbarschaftshilfe/ ehrenamtlichen Begleitfahrten
- Handlungsschritte:
 - Ermittlung von möglichen Projektträgern und Abstimmung mit Kooperationspartnern
 - Initiierung und Begleitung des Aufbaus eines Carsharing-Angebots „Dorfauto“ in einem Ortsteil (z.B. in Brüggen)
 - Langfristige Ausweitung des Angebots auf andere Ortsteile der Samtgemeinde
 - Kommunikation und Bewerbung: begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu den Maßnahmen (Hinweisschilder zu den Carsharing-Stationen, Carsharing im Liniennetzplan des ÖPNV mit anzeigen)

Zeitraum:	ab 2018/2019 (planerische Prüfung / Abstimmung mit Kooperationspartnern/Anbietern), ab 2019 (Umsetzung, laufende Weiterentwicklung) (abhängig von Mittelbereitstellung und Personalressourcen)
Zuständigkeit:	Samtgemeinde Leinebergland/ gemeinnützige Vereine
Partner/ Beteiligte:	Gewerbetreibende (Sponsoren), Verkehrsbetriebe, Interessensverbände, Vereine Auswahl möglicher Anbieter, z.B. Regio.Mobil, E-Wald
Zielgruppe:	Kfz-Fahrer, mobilitätseingeschränkte Personen, Familien, Personen ohne eigenen Pkw, Binnenwege zwischen Ortsteilen, Quell-Ziel-Wege
Kosten Planungsphase:	Zunächst Konzeption/ Gespräche mit Anbietern/Sponsoren erfolgt z.B. über die Stelle des zentralen Projekts „Kommunales Mobilitätsmanagement“

<p>Kosten Umsetzungsphase:</p>	<p>Abhängig von Art und Umfang der Maßnahmenplanung. ggf. Anfangsinvestition, danach möglichst selbsttragend</p>
<p>Finanzierungsmöglichkeiten:</p>	<p>Ggf. Unterstützung durch Sponsoring-Partner aus der Region Förderprogramme zur E-Mobilität (ggf. über Metropolregion, Förderrichtlinie Elektromobilität), Bezuschussung Nationale Klimaschutzinitiative (Errichtung verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen mit Carsharing, Rad, ÖPNV), ggf. finanzierbar als ausgewählte Maßnahme im Rahmen des Klimaschutzmanagements</p>
<p>Synergien:</p>	<p>Stärkung des Gemeinwesens, der Funktionsmischung der Dorfgemeinschaftshäuser</p>

4 Handlungsfeld 4 Mobilitätsmanagement

- **Zentrales Projekt: „Kommunales Mobilitätsmanagement stärken“**

Beschreibung und Zielsetzungen:

Klimafreundliche Verkehrsmittel und zukunftsorientierte Mobilitätsangebote sollen initiiert, koordiniert sowie bestehende besser vernetzt und beworben werden (Öffentlichkeitsarbeit). Ziel ist eine Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund und Stärkung einer klimafreundlicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs (u.a. Mitfahrten, Carsharing).

- Fortsetzung und Stärkung der Stelle eines/r Zuständigen für Mobilitätsangelegenheiten
- Umsetzung und Bearbeitung der vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten des Mobilitätskonzepts 2030 (insbesondere der zentralen Projekte)
- Initiierung und Begleitung neuer Mobilitätsprojekte und –maßnahmen, insbesondere der zentralen Projekte aus dem Mobilitätskonzept 2030 (Maßnahmenblätter)
- Vernetzungsarbeit (z.B. mit Mobilitätsmanagement und der -zentrale der Region Leinebergland), Bürgerinformation und Öffentlichkeitsarbeit rund um das Thema nachhaltiger, klimafreundlicher Mobilität

- Handlungsschritte:

- Einstellung eines kommunalen Zuständigen für Mobilitätsangelegenheiten bzw. kommunales Mobilitätsmanagement zur Umsetzung und Intensivierung der benannten Aktivitäten aus dem Mobilitätskonzept 2030
- Initiierung und Koordination der Umsetzung der Maßnahmen und aufgezeigten Handlungsmöglichkeiten aus dem Mobilitätskonzept 2030
- Langfristig Begleitung, Fortschreibung und (Umsetzungs-)Berichte zu Aktivitäten

**Kommunales
Mobilitätsma-
nagement
stärken**

Mobilitätsmanagement



Zeitraum:	Zum nächstmöglichen Zeitpunkt (z.B. mit Einstellung eines Klimaschutz-Managements „Mobilität“) ab 2018/ 2019 Umsetzung, laufende Weiterentwicklung (abhängig von Mittelbereitstellung und Personalressourcen)
Zuständigkeit:	Samtgemeinde Leinebergland
Partner/ Beteiligte:	Region Leinebergland, Gewerbetreibende, Verkehrsbetriebe, Schulen, Interessensverbände, Polizei/Verkehrswacht...
Zielgruppe:	Mitarbeiter der Verwaltung, Einwohner, Besucher, Einpendler/Berufstätige
Jahreskosten ab 2019:	Personal-, Raum- und Materialkosten (auch Öffentlichkeitsarbeit), ca. 70.000 €, Maßnahmenumsetzung unter Nutzung bestehender Förderprogramme
Finanzierungsmöglichkeiten:	Nationale Klimaschutz-Initiative (65% Förderung) Förderung eines Klimaschutzmanagements „Mobilität“ (für 2 Jahre zzgl. 1 Jahr Verlängerung) inkl. Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit und professionelle externe Prozessunterstützung, Klimaschutzmanagement ist Fördervoraussetzung zur Realisierung einer beispielhaften investiven Maßnahme des Mobilitätskonzepts über die Nationale Klimaschutzinitiative
Synergien:	Stärkung der Dorfgemeinschaftshäuser und lokalen Gemeinwesens, Vernetzung lokaler Akteure, Verstetigung des Öffentlichkeits- und Bürgerdialogs