

Protokoll - Expert*innengespräch – Erreichbarkeit & Mobilität 15.10.21 11:00 Uhr

Teilnehmende des Expert*innengesprächs waren Vertreter*innen aus:

- ADFC
- OB Völksen
- Ortsrat Bennisen
- Region Hannover – Fachbereich Verkehr
- Stadt Springe – Fachdienst 32 Ordnung & Verkehr
- Stadt Springe – Fachdienst 66 Tiefbau
- Stadt Springe – Seniorenbeauftragte
-

Moderation: Cima B+M und Stadt Springe FD 61

Zusammenfassung Vorabfragebögen:

Stärken	Defizite / Handlungsbedarfe
<ul style="list-style-type: none"> - kurze Wegstecken - Vergleichsweise wenig Kfz-Verkehr - kaum LKW-Verkehr - kleine Wege die Abkürzungen ggü. Kfz-Verkehr erlauben 	
Maßnahmen	Zukunftsthemen
<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Radkonzeptes - Hauptwegeachsen in Kernstadt fahrradtauglich machen - Fahrradfreundliches Klima schaffen durch Aufklärung, Verkehrsberuhigung & Kontrollen - Konzept für ortsverbindende Radwege mit gut befahrbarer Oberfläche 	<ul style="list-style-type: none"> - Großes Potential Freizeitverkehr - Integration Radwegenetz außerorts in landschaftlich reizvollen Strecken - Radwege an allen Außerortsstraßen - Innerstädtische attraktive Aufenthaltsqualität - Nahversorgung in den OT erhalten & verbessern

Wünsche & Top-Themen fürs SEK

- Fokussierung aufs Auto auflösen
- Schlaues Innenstadtkonzept, das Fahrrad und Fußgänger in den Vordergrund bringt
- Frequenzbringer mit attraktiven Angeboten in Innerstadt bringen → Lebendigkeit der Innenstadt und Einladung zum „Bummeln“ = gehen anstatt fahren
- Experimentierräume (1 Monat Schließung der Innenstadt für MIV) → Bespielung des großen Raumes ist dann besonders wichtig, um positive Wahrnehmung des Raumes zu veranlassen
- Radinfrastruktur ausbauen
- On-Demand Service ausbauen, Flexibilität außerhalb des Autos schaffen

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Typische Auto-Problematik für ein Mittelzentrum: alles wird mit dem Auto gemacht
- Push-pull System: es darf nicht nur pull-Faktoren für andere Mobilitätsformen geben, sondern muss auch Push Faktoren für MIV geben
- Parkplätze im **Innenstadtbereich** vorhanden, fußläufiges Parken ist möglich. Innenstadt Parkleitsystem wurde gemeinsam mit der Werbegemeinschaft entwickelt. Verzicht auf Auto unrealistisch, Auto fahren in der Innenstadt müsste so stressig und teuer sein, dass es keinen Spaß mehr macht. Problematisch, da Orte, die man nicht mit dem Auto erreichen kann, häufig gemieden werden und kein Verkehrsmittelwechsel, sondern ein Zielwechsel stattfindet. Wenn Sprit teurer wird und der ÖPNV günstiger, werden vielleicht mehr umsteigen. Ansiedlungen am Stadtrand verstärken MIV.
- Geschwindigkeiten, mit denen die Autos teilweise durch die Innenstadt fahren, sind ein Problem
- Um Pendelverkehr für alle Besorgungen in die Kernstadt zu vermeiden, müssten Angebote in den Stadtteilen/Dörfern geschaffen werden

ÖPNV

- **Sprinti** wird sehr gut angenommen, demnächst soll noch ein Bus dazu kommen (aktuell 2, dann 3). Ortsteil Altenhagen hat Probleme mit dem Sprinti. Senior*innen finden Sprinti gut, die Funktionsweise mit App jedoch manchmal schwierig, telefonischer Service wäre schön.
- Taktung von **Bus und Bahn** passt häufig nicht optimal zusammen (Völksen & Kernstadt), ist aber eigentlich so organisiert, dass es passt. In Bennigsen bisher kein Problem, der Bus wartet teilweise.
- Zusätzlicher Halt **Deisterpforte** wäre wünschenswert da die fußläufige Erreichbarkeit verbessert und der Weg nach Hameln verkürzt wird. Ein gemeinsames Tarifsystem mit Bad Münder wäre sehr wichtig, da viel Verkehr aus Bad Münder kommt, um Springer Bahnhöfen zu nutzen (viel Parkfläche nötig).
- Anbindung Springe/Eldagsen Richtung Leinetal/Hildesheim (Nord-Süd-Achse) schwierig: Grenzen wie Mauern und kein ÖPNV. Querverkehr wurde ausgedünnt, Verkehr läuft meist über Hannover, in Richtung Hildesheim beispielsweise unattraktiv, so wird hier quasi nur MIV genutzt
- Name Völksen / Eldagsen sehr irritierend, weil es kein Busverkehr zw. Völksen und Eldagsen gibt, was den ÖPNV unattraktiv macht. Ein gutes ÖPNV-System ist notwendig, da sonst der MIV attraktiver ist. Im Umland stark verbesserungswürdig. Sehr regelmäßige Bustaktung notwendig, um Leute vom Auto weg zu, jedoch schwer realisierbar. ÖPNV hat immer den unattraktiven Faktor, dass man an Haltestellen gebunden ist und der Weg hin und von Haltestellen Zeit beansprucht.

Radverkehr

- Die Radfahrinfrastruktur ist schlecht, befindet sich im „Mittelalter“.
- Ein umfassendes Radverkehrskonzept wäre wünschenswert, aber ein Konsens zw. politischen Interessen und rechtlichen Vorgaben ist schwierig zu finden, das hindert die Umsetzung. Kommunikation zwischen Planung, Politik und Umsetzung muss mehr begleitet werden. Region geht nach Prioritätenplan, welcher sich Nutzer*innenzahl richtet.
- Radnutzung durch Topographie erschwert.
- **Innerorts** ist ein flächendeckendes Radwegenetz schwierig. Möglichkeit einzelne Achsen anzugehen, wo MIV und Radverkehr besser getrennt werden könnten. Ein wichtiger Ansatz ist das Miteinander der Verkehrsteilnehmer*innen. Prüfen ob mehr Einbahnstraßen für Radfahrer*innen geöffnet werden könnten.
- Bennigsen problematisch, da Landesstraße durch den Ort führt und Kinder diese queren müssen, der breitere Fußgängerweg den Radfahrer*innen nutzen können funktioniert gut.
- Fehlender Weg in Gestorf an der Calenberger Straße.
- von Eldagsen nach Völksen wird momentan ein Radweg gebaut

- **Außerorts** gibt es Schwierigkeiten im ortsteilverbindenden Verkehr. Für das Sicherheitsempfinden ist eine Trennung von Auto & Fahrrad nötig. Bisher defizitär in Springe, das sollte & kann verbessert werden. Frage der Form der Trennung z.B. mit Leitplanke (Wunsch von Eltern, um die Sicherheit für Kinder zu erhöhen).
- Auch für touristische Aspekte relevant. Region Hannover hat ein Radwegeauszeichnungskonzept, es gibt jedoch teilweise Lücken zu Nachbarregion. Im Großen & Ganzen aber gegeben.
- Verbindung Bennigsen zu anderen Orten mit Radwegen gut
- Fehlende Wege: Eldagsen – Alferde / Eldagsen – Völksen entsteht gerade Lüdersen Richtung Norden ist der Radwegebau wichtig

Fußgänger*innen

- Eine Erweiterung der Fußgängerzone ist aktuell kein großes Thema in der Verwaltung. Ein Ratsbeschluss Straßen nicht für MIV zu sperren, wurde getroffen. Letztes Jahr kam es zu einer starken verkehrlichen Belastung des Niederntors durch Bauarbeiten. Bestehender Konflikt zwischen dem Komfort von Fußgänger*in und der Erreichbarkeit von Läden (z.B. Post). Eine Verödung der Innenstadt findet bereits statt, ohne Autoverkehr ggf. noch problematischer. Autofahrer*innen in der Innenstadt sind i. d. R. rücksichtsvoll, eine Ausweitung Fußgängerzone ist nicht nötig. E-Lade-Stationen an Straßenmasten erhöhen die Attraktivität von (parken) in der Innenstadt. Parkplätze in den Innenstadt-Straßen sind meist ausgelastet, die Erreichbarkeit ist bereits begrenzt und Parkdauer beschränkt. Erreichbarkeit der Innenstadt ist kein Problem, die Aufenthaltsqualität sollte aber verbessert werden. Ein Fußgängerleitsystem könnte touristisch interessant sein, jedoch ist die Innenstadt wenig touristisch relevant. Die Fußgängerzone sollte Radfahrer*innen inkludieren.

Barrierefreiheit

- Ist noch nicht zu 100% gegeben, die Senior*innen sind jedoch recht zufrieden, kennen sich aus und wissen welche Wege sie nutzen müsse. „Am Markt“ gibt es Problem für Elektro-Rollstuhlfahrer*innen, da Übergänge teilweise nicht flach genug sind. Autoverkehr im Niederntor & Oberntor trägt zur Barrierefreiheit durch Erreichbarkeit bei. Der Oberflächenbelag ist verbesserungswürdig z.B. grobes Kopfsteinpflaster in der Innenstadt ist für Fahrräder, Rollatoren und Rollstühle ungünstig. Beim Altenheim in der Jägerallee ist der Fußweg in sehr schlechtem Zustand und schwierig zu bewältigen.
- In Völkßen sind die Fußwege teilweise sehr schmal und Ausbau wäre wünschenswert. Der Bahnhof ist barrierefrei durch Rampen, diesen werden jedoch nicht gereinigt, wodurch es bei Regen problematisch ist.
- Der Fahrstuhl am Bahnhof Springe ist häufig defekt, soll jedoch demnächst ausgetauscht werden. Während des langwierigen Ausbaus ist keine Barrierefreiheit gegeben und der Bahnhof nicht für Rollstuhlfahrer*innen nutzbar. Der Bahnhof „Deisterpforte“ soll barrierefrei gebaut werden.

Alternative/ nachhaltige Mobilität

- Ein Service der Eingekauftes nach Hause bringt wäre wünschenswert, da so mehr Flexibilität bei Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen gegeben ist.
- Kleine Ortsteile größtenteils ohne Nahversorger, in den Orten entstehen teilweise Fahrgemeinschaften, um zum Einkaufen zu fahren
- Bisher keine mobilen Angebote
- App für Region ist geplant (Zeit, Kosten, CO2)
- On-Demand Verkehr verstärken: Besetzungsgrad von 3 anzustreben → damit bezahlbar