

Stadt Ronnenberg

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Zukunftsdialog 2030

Expertengespräch zum Thema Mobilität und Verkehr am 21.07.2015
Zusammenfassung der Ergebnisse

Teilnehmer

Herr Graen, Frau Mühlnikel, Frau Meyer-Everloh, Herr Rode, Frau Unterricker, Frau Sommerfeld (Stadt Ronnenberg)
Frau Göbler, Herr Thäle (Region Hannover)
Herr Klinck (üstra)
Herr Thielemann, Herr Tuschinsky, Herr Jester (ADFC)
Frau Lehmann, Herr Brinschwitz (Grontmij)

Tagesordnung

1. Begrüßung & Einführung
2. Darstellung der Stärken und Schwächen
3. Arbeitsphase
 - 3.1 ÖPNV (Stadtbahn, Bus, Bahn)
 - 3.2. Radverkehr (Qualitäten, E- Mobilität)
 - 3.3. Straßen / KfZ (Qualitäten, Belastungen, E- Mobilität)
4. Fazit und Ausblick

Zu 1. Begrüßung & Einführung

Herr Graen begrüßt die Teilnehmer des Expertengesprächs zum Thema „Mobilität und Verkehr“ im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) für die Stadt Ronnenberg und erläutert kurz Inhalt und Ablauf der ISEK-Erstellung. Frau Lehmann von der Grontmij GmbH stellt den Ablauf und die Tagesordnung der Sitzung vor.

Zu 2. Darstellung der Stärken und Schwächen

Als Einleitung für die anschließende Arbeits- und Diskussionsphase wurden die Stärken und Schwächen der Stadt Ronnenberg im Themenfeld Mobilität und Verkehr vorgestellt. Diese basieren auf der Analyse des Planungsbüros, den Ergebnissen der Stammtische sowie den Ergebnissen der gesamtstädtischen Auftaktveranstaltung zum ISEK.

Als **Stärken** hervorzuheben sind:

- die gute Anbindung an Hannover und ins Umland durch Haltepunkte der S-Bahn in Empelde, Ronnenberg, Weetzen und Linderte
- die Stadtbahnhaltestelle Empelde

- P+ R Stellplatzanlagen an wichtigen Bahnhalt punkten sind vorhanden und gut ausgebaut
- Bundesstraßen B 65 und B 217 als Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz

Als **Schwächen** herausgearbeitet wurden:

- Hoher Durchgangsverkehr in einigen Orten
- Radwegeverbindungen sind ausbaufähig
- Elektromobilität wird bisher nur wenig beachtet
- Empelde: fehlende Möglichkeiten für Kurzzeitparker und Abholer an der Stadtbahnschleife und am Bahnhof
- Fehlende Radverbindungen zwischen den Stadtteilen in Ronnenberg und den Nachbargemeinden

Im Bereich **Öffentlichkeitsarbeit und Konzepte** ist auf städtischer und Regionsebene bereits eine große Bandbreite an Projekten und Konzepten initiiert worden.

Bereits vorhandene Bestandteile der **Öffentlichkeitsarbeit und vorhandene Konzepte in Ronnenberg** sind:

- der Radwanderführer „Ronnenberg-Tour“
- die Teilnahme am bundesweiten Wettbewerb „Stadtradeln“
- ein Schülerwettbewerb an der Marie-Curie-Schule „Jugend-Kunst-(T)Räume Mobil-Kreativ-Erleben“ und
- die Aktion „Mit dem Rad zur Schule“.

Im Hinblick auf die **Öffentlichkeitsarbeit und die Konzepte zur Mobilität und zum Verkehr in der Region Hannover** wird das grundsätzliche Ziel gesetzt, die Fahrradnutzung zu verdoppeln. In diesem Zusammenhang sollen auch Bike & Ride-Angebote und Fahrradparkhäuser ausgebaut werden. Auch die „Landpartien am Grünen Ring“ sollen weiterhin gefördert und ausgebaut werden. Grundlage ist die Vernetzung innerhalb der Region, die ebenfalls vorangetrieben werden soll.

Darüber hinaus wird von den Teilnehmern des ADFC angeregt, die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV zu vereinfachen und durch Tagestickets attraktiver zu machen.

Zu 3. Arbeitsphase

Der Themenbereich Verkehr und Mobilität wurde als Gesprächs- und Diskussionsgrundlage in 3 Teilthemenbereiche aufgeteilt:

- 3.1 ÖPNV (Stadtbahn, Bus, Bahn)
- 3.2 Radverkehr (Qualitäten, E- Mobilität)
- 3.3 Straßen/ KfZ (Qualitäten, Belastungen, E- Mobilität)

In Ergänzung dazu ergaben sich **generelle Hinweise (siehe 3.4)** zum Verkehr und zur Mobilität in der Stadt Ronnenberg.

3.1 ÖPNV

Die Teilnehmer merken an, dass eine grundsätzliche Barrierefreiheit an vielen **Bushaltestellen** bislang noch nicht gegeben ist und daher für die Zukunft Handlungsbedarf besteht, mobilitätseingeschränkte Menschen stärker zu berücksichtigen. Als Beispiel hierzu wurde die

Haltestelle „Normannische Straße“ in Ronnenberg genannt. Diesbezüglich wurde von den Vertretern der Region Hannover darauf hingewiesen, dass die Region Hannover bis zum Jahr 2022 alle Bushaltestellen barrierefrei gestalten möchte. Es existieren teilweise jedoch auch räumliche Einschränkungen durch eine nicht ausreichende Flächenverfügbarkeit, weil Anlieger nicht bereit sind, private Flächen abzugeben. Der Großteil der im Linienverkehr eingesetzten Busse (z. B. bei Fa. Lautenbach und Regiobus) verfügt bereits über eine Klapprampe, mit der mobilitätseingeschränkte Personen leichter in die Fahrzeuge einsteigen können.

Mit den von der Fa. **Regiobus** bedienten Buslinien ist das Stadtgebiet von Ronnenberg grundsätzlich gut angebunden. Besonders die Buslinie 500, welche zu Kernzeiten im 15 Minuten Takt fährt, wurde positiv hervorgehoben. Allerdings wurden auch Einschränkungen genannt. So fühlen sich die Menschen aus Ihme-Roloven laut Aussagen von Gesprächsteilnehmern schlecht angebunden, obwohl eine Taktung von 30 Minuten am Tag vorliegt.

Zur Anbindung mit der **Stadtbahn** in Richtung Hannover Zentrum wurde geäußert, dass diese als relativ langsam wahrgenommen wird.

Die **S-Bahn** ist in ihrem Schienennetz derzeit ausgelastet, sodass eine engere Taktung der Linien nicht zu erwarten ist. Grund hierfür ist in erster Linie die Situation am Hauptbahnhof Hannover, wo die Bahnsteige 1 und 2 keine weiteren Kapazitäten haben. Vor diesem Hintergrund sind zur Verbesserung des Angebotes derzeit lediglich zusätzliche Halte denkbar. Der Streckenast H-Nordstadt – Weetzen mit den Linien S1, S2 und S5 soll als Hauptstrecke herausgearbeitet und langfristig in einem 15-min-Takt bedient werden. Damit könnte auch das aus Teilnehmersicht bestehende grundsätzliche Problem der geringen Taktung in Empelde und Ronnenberg (30-min) behoben werden. Voraussetzung dafür ist eine zusätzliche durchgängige Schnellverbindung nach Hameln (RE), so dass auch die S5 alle Stationen bedienen kann.

Die derzeit recht kompliziert geregelte **Fahrradmitnahme** in den **S-Bahnen** wurde als grundsätzlich verbesserungswürdig eingestuft. Seitens der Region Hannover sind hierzu durch das Handlungskonzept „Umsteigen / Aufsteigen“ Maßnahmen geplant. Betont wurde, dass dafür auch mehr Geld zur Verfügung gestellt werden müsste, um investive Maßnahmen (z.B. Umbau der Fahrradabteile) zu ermöglichen.

Die Situation der Abstellmöglichkeiten an Bahnhaltstellen für Fahrräder (**Bike+Ride**) wurde für Ronnenberg als gut bewertet. In Empelde ist man bereits dabei, Verbesserungen vorzunehmen und Stellplätze für Räder zu installieren, da die Umsetzung einer Fahrradgarage auf Grund des Platzbedarfes eher schwer zu realisieren sei. Auch für neue Chipschließsysteme in Fahrradgaragen wurde seitens der Region Hannover bereits Geld eingeplant. Als mögliche weitere Ideen für die Verbesserung der Fahrradsituation wurden genannt:

- Mieträder an Haltestellen bereitstellen, um Konflikt zwischen mobilitätseingeschränkten Personen und Radfahrern in den Zügen zu entschärfen
- Mobile Fahrradbügel für die Sommersaison, die im Winter demontiert werden können (Pilotprojekt auf dem P+R-Platz am S-Bahnhof Kirchdorf)
- Für die unterschiedlichen Fahrradtypen und Nutzeransprüche muss es bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten geben (Fahrradbügel (versch. Größen), abschließbare Garage, überdachte Stellplätze)

In Linderte wird die kürzlich fertiggestellte Fahrradabstellanlage als ausreichend angesehen, hier besteht jedoch deutlicher Bedarf an zusätzlichen PKW-Stellplätzen. In Empelde soll an der Stadtbahnhaltestelle „Hermann-Ehlers-Allee“ ein zusätzlicher Park+Ride-Platz entstehen, da die Region hier einen über das bisherige Angebot an der Wendeschleife hinausgehenden Bedarf sieht.

3.2 Radverkehr

In Bezug auf den Radverkehr wurde genannt, dass das **Radwegenetz** grundsätzlich gut ist und es nur an wenigen Stellen Lücken gibt, die geschlossen werden sollten. Als problematisch wird allerdings an einigen Stellen die bauliche Qualität der Wege bewertet, sowohl innerorts, als auch im Bereich der Freizeitwege. Als Beispiel hierfür wurde die Wegeverbindung Ronnenberg – Gehrden genannt. Positiv hervorgehoben wurde, dass im Bereich der Feuerwehr in Ronnenberg im Rahmen der Straßensanierung ein Schutzstreifen angelegt wurde und ausreichend gute Feldwege mit wenig Verkehr vorhanden sind. Im Zusammenhang mit der qualitativen Verbesserung wurde eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen genannt:

- Radverkehr muss beobachtet werden, um entsprechende Konzepte entwickeln zu können
- Radwege müssen bedarfsgerecht ausgestaltet werden
- Sinnvolle Beschilderung für Alltags- und Freizeitverkehr
- Radweg an der Ihme Richtung Devese aufwerten / ausbauen
- Radweg Gehrden-Ronnenberg verbessern → Asphaltplatten, die schlecht zu befahren sind
- Ortsdurchfahrt Ronnenberg (v.a. Über den Beeken / Ihmer Tor) ist schlecht zu befahren bzw. nicht familiengerecht → Alternativrouten nördlich oder südlich prüfen

Zudem soll nach einhelliger Meinung die **Verkehrssicherheit** grundsätzlich erhöht werden. Dies bedeutet im Detail, dass Ampelanlagen funktionieren müssen, die Ausschilderung sinnvoll, bedarfsgerecht und rechtskonform ist und der Verkehr entsprechend gelenkt wird.

In Zukunft sollte sich Ronnenberg in Bezug auf den Radverkehr weiterhin **positiv vermarkten**. In diesem Zusammenhang wurde positiv hervorgehoben, dass Ronnenberg aktiv am „Stadtradeln“ beteiligt ist. Darüber hinaus ist auch der Wettbewerb „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“ als wichtiger Anreiz für den Alltagsradverkehr zu sehen.

Das Thema „**E-Bike**“ wird in der Zukunft deutlich an Bedeutung gewinnen, es ist jedoch noch keine entsprechende Infrastruktur vorhanden. Im touristischen Bereich könnten an den wichtigen Haltestellen des ÖPNV Ladestationen installiert werden, auch im Bereich Leihräder könnten E-Bikes interessant sein. Im Alltagsverkehr sind Ladesäulen an stark frequentierten Punkten (z.B. Supermärkte) derzeit eigentlich wenig sinnvoll, da die oft kurze Zeit zum Laden nicht ausreicht und die Frage der Diebstahlsicherheit zu klären ist. Die Politik treibt dieses Thema aber dennoch an, so dass ggf. Testprojekte initiiert werden sollten.

3.3 Straßen/ KfZ

Für die grundsätzliche Verkehrssituation in Ronnenberg wurde erwähnt, dass die angedachte **Verbindung zwischen B 217 und K 234** im Nordosten von Ronnenberg zu einer Entlastung des Straßenverkehrs in Ronnenberg führen könnte, insbesondere im Bereich Ihmer Tor. Hervorgehoben wurde die Notwendigkeit, den Radverkehr beziehungsweise die Radwegeverbindungen hierbei zu berücksichtigen, sodass auch für den Radverkehr in Ost-West-Richtung Alternativen zur Ortsdurchfahrt entstehen.

Ebenfalls diskutiert wurde die Ortsdurchfahrt der K234 in Empelde. Im Bereich **Berliner Straße** ist der Zustand der Zufahrten verbesserungswürdig und die Sichtverhältnisse im Bezug auf die Radwege sind, vor allem an diesen Zufahrten, schwierig. Dem könnte mit einer verbesserten Beschilderung und Hinweisen auf den querenden Radverkehr Rechnung getragen werden. Eine Verlängerung der Berliner Straße bis zum Bahnübergang Ronnenberger Straße zur Entlastung der Hirtenstraße wird als sinnvoll angesehen.

Diskutiert wurde zudem das Thema **E-Mobilität**, wobei die größte Chance auf eine stärkere Ausbreitung derzeit in den Fuhrparks gesehen wird. Die derzeitige Situation, dass Kommunen z.B. für die Förderung der E-Mobilität Strom an Ladestationen verschenken, muss auf längere Sicht abgeändert werden, damit sich der Markt selbst entwickeln kann. Die Idee einer Solartankstelle in Verbindung mit einer „E-Bike Tankstelle“ wird derzeit geprüft.

Auch das Thema **Car-Sharing** wurde diskutiert, wobei die Stadtverwaltung kaum Potenziale in Ronnenberg sieht. Begründet wird diese Aussage darin, dass viele andere Alternativen vorhanden sind und das Car-Sharing-Netz nicht dicht genug ist. Allerdings laufen diesbezüglich derzeit Gespräche mit Anbietern.

Es gibt aber beispielsweise das Modell der Ankermieter, die Car-Sharing-Autos als Poolfahrzeug nutzen und somit eine Grundauslastung sicherstellen.

Angesprochen wurde zudem die **Parkplatzsituation** im Stadtgebiet. Der ADFC regt an, Stellplätze grundsätzlich auf den privaten Grundstücken anzulegen, da die Straßen zum Fahren und nicht zum Parken da sein sollten. Dies wird nach Angabe der Verwaltung im Rahmen von Baugenehmigungen bereits so auferlegt, in der Regel mit geforderten 2 Stellplätzen pro Wohneinheit. Die Erfahrung zeige jedoch auch, dass Garagen aufgrund fehlender Keller oftmals als Abstellräume genutzt werden und die Autos dann doch auf der Straße stehen.

3.4 Generelle Hinweise / Anmerkungen

- Die Initiative „Fit im Auto“ der Landesverkehrswacht bietet eine Überprüfung der Fahrtauglichkeit für Senioren, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen
- Die Region Hannover bietet Beratung für das Fuhrparkmanagement an
- Aktuelle Pilotprojekte zur E-Mobilität in der Region Hannover sind die P+R-Ladestationen in Wunstorf und die B+R-Ladestationen im neuen Fahrradparkhaus in Neustadt am Rübenberge
- Ziel der Region in ihrem Handlungskonzept Radverkehr ist, dass 25% aller Wege mit dem Rad unternommen werden. Als ein Baustein im Bereich Bike+Ride ist ein neues Chipsystem für Abstellanlagen geplant.
- Die Planungen für einen zusätzlichen S-Bahnhof in Hannover-Waldhausen an der Hildesheimer Straße sind wieder intensiviert worden. Dieser läge auf der Ronnenberger S-Bahn-Strecke und würde die Umsteigebeziehungen in die Südstadt, zum Messegelände sowie nach Döhren und Laatzen verbessern.

Zu 4. Fazit und Ausblick

Herr Brinschwitz fasst die Diskussionsergebnisse kurz zusammen. Diese werden bei der ISEK-Erstellung entsprechend berücksichtigt. Abschließend stellt er den weiteren Ablauf des ISEK-Prozesses dar und weist darauf hin, dass in den nächsten Wochen noch weitere Expertengespräch zu unterschiedlichen Themenbereichen stattfinden werden.

Herr Graen dankt allen Teilnehmern für den regen Austausch und die konstruktiven Ansätze für den Bereich Mobilität und Verkehr und schließt die Sitzung.