

Region Hannover
Fachbereich Verkehr
Hildesheimer Straße 20
30169 Hannover

01.04.2020

61.15

.2020

**Nahverkehrsplan 2020 der Region Hannover
Beteiligung gemäß § 6 Abs. 4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)**

Sehr geehrter Herr Vinken,

mit Schreiben vom 1.4.2020 hat die Region Hannover die Landeshauptstadt Hannover um Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 gebeten. Gemäß Beschluss des Verwaltungsausschusses vom .2020 übersenden wir Ihnen die Stellungnahme der LHH.

Bedeutung des Nahverkehrs für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems in der Region und der Landeshauptstadt Hannover

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2020 kommt es darauf an, Entscheidungen für eine klimaverträgliche Mobilität zu treffen. Das bedeutet, dass Maßnahmen für die Verkehrswende geplant und durchgeführt werden müssen. Dies kann nur gelingen, wenn Region und Landeshauptstadt gemeinsam daran arbeiten. Das gilt für alle Verkehrsarten, insbesondere aber für das regionale System des Nahverkehrs.

Im Entwurf des NVP 2020 sind Ansätze vorhanden, wie der Nahverkehr auf die Herausforderungen der nächsten Jahre ausgerichtet werden kann. Auf Seite 10 des Entwurfes sind dazu die Punkte nachrichtlich wiedergegeben, die die Region im Januar 2020 mit einem 10-Punkte-Programm veröffentlicht hatte. Wie diese Punkte umgesetzt werden, ist im Entwurf nicht weiter ausgeführt. Die LHH spricht sich dafür aus, ein gemeinsames Arbeitsprogramm mit inhaltlichen und zeitlichen Schritten in den Entwurf aufzunehmen.

Die weitere Stellungnahme orientiert sich an der Gliederung des NVP-Entwurfs.

Vorwort (Seite 1)

Im zweiten Satz des ersten Absatzes wird ausgeführt, dass mit dem NVP ein verbindlicher Rahmen existiert, der die verkehrspolitischen Ziele und vorrangigen Vorhaben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Landeshauptstadt Hannover und den 20 Umlandkommunen festlegt.

Stellungnahme: Die Bilanz und die Erfahrung zeigen, dass die zeitliche Verbindlichkeit des NVP nicht immer gegeben ist. Die LHH schlägt vor, die Zeitpläne insbesondere in Kapitel 6 / Maßnahmenliste (S. 99ff) zu konkretisieren.

Weiterhin bitten wir darum, die angegebenen Einwohner*innenzahl zu aktualisieren und den vom Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) zum 30.6.2019 veröffentlichten Stand (536.055) zu übernehmen. Wir regen an, auch die vom LSN veröffentlichte Einwohner*innenzahl zum 30.6.2019 für die Region Hannover (1.156.011 Einwohner) und die exakte Einwohner*innenzahl für das Umland (619.956) anzugeben.

1. Ziele und Herausforderungen für den neuen Nahverkehrsplan (Seite 8)

Wir schlagen vor, im zweiten Absatz in der rechten Spalte auf Seite 8 im letzten Satz hinter dem Wort Entscheidungsverantwortung folgende Ergänzung einzufügen „in Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden“. Auch wenn die Entscheidungsverantwortung bei der Region Hannover liegt, ist es der LHH wichtig, festzustellen, dass eine enge Abstimmung der Planungen und Maßnahmen mit der kommunalen Ebene erfolgen muss.

Abbildung 1: NVP 2020 für die Region Hannover – Zielsystem (Seite 8)

Wir schlagen vor, die in der Abbildung vorhandenen zwei Stränge der Ziele der Nahverkehrsplanung um einen dritten Strang zu ergänzen und auch die Nachhaltigkeit als Ziel aufzunehmen: Bau und Betrieb des Nahverkehrs in der Region Hannover soll sozialen, ökonomischen und ökologischen Zielen dienen. Auch soll der später in Kapitel 2.9 auf Seite 38 verwendete Begriff der Verkehrswende soll bereits in diese Abbildung als Ziel einer nachhaltigen Nahverkehrsplanung aufgenommen werden.

1.1 Soziale und ökologische Ziele anstreben und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umsetzen (Seite 8 ff.)

Die Gliederung des ÖPNV-Netzes in drei Ebenen (Verbindungsebene, Verknüpfungsebene, Verteilungsebene) ist plausibel und soll konsequent durch den gesamten Nahverkehrsplan beibehalten werden.

Im vierten Absatz auf Seite 9 wird die Barrierefreiheit behandelt („Die Schaffung einer weitreichenden Barrierefreiheit ist ein deutlicher Schwerpunkt dieses Nahverkehrsplans). Wir bitten um folgende Änderungen im Text: ...“möglichst alle Barrieren die einer Nutzung des ÖPNV entgegenstehen, zu beseitigen oder zu minimieren“.

Änderung:

- Streichung von „einer weitreichenden“, stattdessen „der“ Barrierefreiheit
- Im Satz „...besonderes Anliegen der Region Hannover, möglichst alle Barrieren ...“ soll das Wort „möglichst“ gestrichen werden.
- Im weiteren Verlauf dieses Satzes soll der Halbsatz „oder zu minimieren“ gestrichen werden.

Die LHH spricht sich dafür aus, eine vollständige Barrierefreiheit zu schaffen und fordert, alle Barrieren, die einer Nutzung des Nahverkehrs entgegenstehen, zu beseitigen.

1.3 Die zunehmende Digitalisierung als Chance nutzen (Seite 10)

Nach dem Satz in der zweiten Spalte „Aber auch die Möglichkeiten, über WLAN ins Internet zu gelangen, sind Teil der Digitalisierung“ soll folgende Ergänzung eingefügt werden: „Deshalb sollen die Fahrzeuge und die Stationen mit WLAN-Zugang ausgestattet werden.“

1.4 Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV (Seite 10)

Die im zweiten Absatz des Kapitel 1.4 aufgezählten Aktionsfelder sollen den im Kapitel 1.1 genannten Ebenen des ÖPNV-Netzes zugeordnet werden.

2. Ein Blick zurück und einer nach vorn: Bilanz und Prognose der Nahverkehrsentwicklung (Seite 12 ff.)

Tabelle 1 Veränderungen in Angebot und Nachfrage am Normalwerktag

Wenn vorhanden, sollten die Zahlen aus den Jahren 2018 und 2019 ergänzt werden

In der textlichen Erläuterung sollte die Steigerung von Betriebsleistung und Fahrgastaufkommen deutlich gewürdigt werden (auch das Verhältnis bzw. die Veränderung: mit 0,6 % mehr Leistung werden 1,4 % mehr Fahrgastaufkommen bewältigt).

2.7.2 Siedlungsentwicklung (Seite 24)

Karte 2: Siedlungsgebiete ab 250 Einwohnerinnen und Einwohner

Die geplanten Siedlungsentwicklungen in Hannover fehlen in der Tabelle und sollen ergänzt bzw. korrigiert werden (z.B. Wasserstadt Limmer, Freiherr-von-Fritsch Kaserne, Kronsrode, Schwarze Heide West, Fläche Fa. Madsack als Gewerbe- statt Wohnbaufläche darstellen).

Karte 2 stellt noch nicht aufgesiedelte Wohnbauflächen in ihrem Charakter als nahverkehrsrelevante Reserve dar. Für Gewerbeflächen fehlt dies (z.B. Stöcken-Schwarze Heide, Gewerbefläche westlich Kattenbrookstrift).

Tabelle 5 Siedlungsgebiete ab 250 Einwohnerinnen und Einwohner (Seite 25) Die Tabelle soll um die Siedlungsgebiete der LHH ergänzt werden.

2.7.3 Arbeitsplatzentwicklung (Seite 27)

Tabelle 6 Geplante Gewerbegebiete ab 5 ha Fläche

Die Tabelle enthält ausschließlich neue Gewerbegebiete ab 5 ha. Sie soll um die geplanten Gewerbegebiete (z.B. Schwarze Heide West), um die noch nicht gehobenen Gewerbegebietsreserven auf bereits ausgewiesenen Flächen sowie um kleinere Gewerbegebiete ergänzt werden, da diese summarisch erhebliche verkehrsinfrastrukturelle Folgen induzieren.

2.8 Bilanz des Nahverkehrsplans 2015 (Seite 30 ff.)

2.8.2 Maßnahmen Stadtbahn (Seite 31)

Tabelle 9: Bilanz Maßnahmen Stadtbahn

Die Planung und der Bau eines 2. Aufzugs für die Station Aegidientorplatz war schon im NVP 2015 enthalten. Da die Realisierung noch nicht erfolgt ist, soll das Vorhaben auch in den NVP 2020 aufgenommen werden.

Aus der Bilanz des derzeit gültigen Nahverkehrsplans 2015 geht hervor, welche Maßnahmen realisiert und welche nicht im gesteckten Zeitrahmen realisiert werden konnten. Das begrüßt die LHH. Am Beispiel der Haltestelle Expo-Park wird jedoch deutlich, dass die Bilanz und die Angaben in der Maßnahmenliste (Kapitel 6) voneinander abweichen. In der Tabelle 9 (Seite 31) wird für die Haltestelle Expo-Park (Kapitel NVP 2015 E III 3.3.3) der Planungszeitraum gemäß NVP 2015 mit 2014-2015 und der Bauzeitraum mit 2016 angegeben. Bzgl. der Umsetzung befindet sich die Maßnahme ‚im Prozess‘ (> Planung beginnt 2. Jahreshälfte 2018).

In der Maßnahmenliste in Kapitel 6 (Seite 102) des NVP 2020-Entwurfs wird für die Haltestelle Expo-Park (Kapitel 4.1.1.4: Vorgesehen ist die Planung und möglicherweise der Bau einer neuen Stadtbahnhaltestelle „Expo-Park“) folgendes angegeben: Planungszeitraum seit 2019, Bauzeitraum / Umsetzungszeitraum NN, Nutzen und Wirkungen /Anmerkungen: Planung und ggf. Bau ist vorgesehen. Mit der Untersuchung zur Verknüpfungsmöglichkeit der Linie 6 mit der Stadt Laatzen darf die Realisierung der Haltestelle Expo-Park, die bereits 2016 hätte gebaut werden sollen, nicht in Frage gestellt werden. Auf das Schreiben der LHH vom 11.09.2018 (dort Punkt 3, Realisierung von Infrastrukturprojekten, a) Einrichtung einer Stadtbahn-Haltestelle „Expo-Park“ vor dem Hintergrund der Entwicklung des neuen Wohngebietes Kronsberg-Süd und die Verknüpfung mit der Stadt Laatzen/Würzburger Straße) wird verwiesen.

2.8.6 Untersuchungsbedarf Marketing

Tabelle 14 Bilanz Untersuchungsbedarf Marketing (Seite 37)

Die Entwicklung einer Multimodalen Mobilitätsplattform sollte bis Ende 2015 erfolgt sein, befindet sich derzeit aber immer noch im Prozess. Ein konkreter Umsetzungszeitpunkt soll im NVP 2020 benannt werden. Ferner soll ein Mobilitätsmanagement mit folgenden Bestandteilen aufgebaut werden:

- Errichtung einer Mobilitätszentrale beim GVH
- Einführung einer elektronischen Mobilitätskarte, mit der die wesentlichen Mobilitätsdienstleistungen in Hannover kombiniert werden können.
- Ausweitung des eTicketing (derzeit nur für Einzelfahrten)
- Schaffung einer zentralen Beschwerdestelle

3 Zielstrategie 1: Mobilität für alle (Seite 40 ff.)

3.1 Verlässlich von hier nach dort kommen: Das Grundgerüst des ÖPNV (Seite 40 – 42)

Es wird vorgeschlagen, die im Text verwendeten Ebenen der Klarheit halber wie folgt neu zu ordnen: Verbindungsebene – Verknüpfungsebene – Verteilerebene – Umweltfreundlicher Antrieb

Der Absatz „Taktung und Verkehrszeiten“ (Seite 41) soll wie folgt ergänzt werden: „Die Taktfrequenzen insbesondere zu Randzeiten werden deutlich erhöht, um die Attraktivität zum Umsteigen zu erhöhen.“

3.1.2 Hannover-Standard und weitere Bedienungs- und Qualitätsstandards aufeinander abstimmen (Seite 42)

Karte 3.2 Hannover-Standard-Städtisch (Seite 46) und Text (Seite 47)

Für den Bereich Wülfeler Bruch wird in der Karte Handlungsbedarf ausgewiesen und im Text wird die Umsetzung durch Anpassung des Angebots benannt. Die LHH bittet darum, diese Aussage durch Beschreibung der geplanten Maßnahme und eine Zeitangabe zu konkretisieren.

3.1.2.2 Zusammenfassung der Qualitätsstandards für die vier ÖV-Systeme (Seite 48)

Die LHH bittet darum, im ersten Absatz auf Seite 48 im zweiten Spiegelstrich „Anforderungen an die Fahrzeuge folgende Ergänzung hinter „Umweltstandards“ einzufügen: „CO₂-Ausstoß, Schadstoffausstoß wie PM / Feinstaub, Stickoxide NO_x, Kraftstoffverbrauch“

Im vierten Spiegelstrich „Anforderungen an Haltestellen“ sollen folgende Ergänzungen eingefügt werden: Das Wort „barrierefreie“ vor Fahrgastinformation und auch vor „weitere Ausstattungsmerkmale an Haltestellen“

3.2.1 Barrierefreiheit nützt allen (Seite 49)

Wir bitten in den Nahverkehrsplan 2020 zur Verbesserung der Barrierefreiheit - insbesondere für sehbehinderte Menschen - folgenden Satz einzufügen und die beschriebene Maßnahme umzusetzen:

„Die Türen der Stadtbahn öffnen bei jedem Halt automatisch so, dass sie für Menschen mit Sehbehinderung als Türen ertastet werden können.“

3.2.1.1 Standards der Barrierefreiheit Stadtbahn

Die Ausführungen zur Gestaltung der Haltestellen sollen geändert werden. Statt wie im Entwurf ausgeführt „... betragen die Regelbreiten für Seitenhochbahnsteige 2,50 m und für Mittelhochbahnsteige 4,00 m, ... „soll stattdessen ausgeführt werden: „... betragen die Regelbreiten für Seitenhochbahnsteige mindestens 3,50 m und für Mittelhochbahnsteige mindestens 6,00 m, in Fällen hoher Fahrgastnachfrage auch mehr als die Mindestbreite.“

Im Absatz „Haltestellenzugänge (Seite 50) soll folgende Änderung vorgenommen werden: Im Satz „Die Zugangswege schließen in der Regel auch den Umsteigeweg zu unmittelbar zugeordneten Bushaltestellen ein“ soll „in der Regel“ gestrichen werden.

3.2.1.2 Ausbauprogramm für die Stadtbahnhaltestellen (Seite 50)

Im Absatz „Prioritäten Stadtbahnhaltestellenausbau“ und dort in der Aufzählung „Priorität 1: Vordringliche Vorhaben“ soll folgende Änderung vorgenommen werden: Der Ausbau der Hochbahnsteige der Linie 9 und die Haltestelle Lindener Marktplatz sollen in die Priorität 0: Vorhaben in Planung oder im Bau“ hochgestuft werden. Der Ausbau der Haltestelle Windausstraße soll in Priorität 1 hochgestuft werden.

Außerdem wird gefordert: „Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Humboldtstraße wird zeitlich deutlich vorgezogen, um einen barrierefreien Zugang zur Stadtbahn – insbesondere für das Krankenhaus Friederikenstift – zu schaffen.“

Im Absatz „Strategie Stadtbahnhaltestellenausbau“ (Seite 51) soll der Eingangssatz „Ziel ist es, eine deutliche Steigerung der Planungsaufträge zu erwirken, um den Ausbau zu forcieren“ durch den Satz „Ziel ist es, eine Steigerung der Planungs- und Bauaufträge auf 5 Hochbahnsteige pro Jahr zu erwirken, um den Ausbau zu forcieren“ ersetzt werden.

3.2.1.4 Standards der Barrierefreiheit an Bushaltestellen (Seite 53)

Der Satz „Darüber hinaus kann es auch Ausnahmen geben für Bushaltestellen, die aufgrund sehr niedriger Fahrgastnachfrage oder aufgrund ihrer speziellen Lage nicht ausgebaut werden“ soll gestrichen werden. Die Regelungen für die Ausnahmen beim barrierefreien Umbau von Bushaltestellen,

nach denen Haltestellen in speziellen Lagen oder aufgrund von niedriger Fahrgastnachfrage nicht umgebaut werden, widersprechen dem Ziel eines durchgängig barrierefreien Nahverkehrs.

3.2.1.5 Stand Ausbau der Bushaltestellen (Seite 54-55)

Der Absatz in der linken Spalte auf Seite 55 „Der noch bestehende Ausbaubedarf von ca. 2.380 Haltepunkten ... realisiert wird“ soll gestrichen werden, um das Ziel eines durchgängig barrierefreien Nahverkehrs nicht zu gefährden.

3.2.1.7 Standards der Barrierefreiheit Park+Ride (Seite 55)

Der Text soll um folgenden Satz ergänzt werden: „Die Stellplätze für Menschen mit Behinderungen sind in unmittelbarer Nähe der barrierefreien Haltestellen- und Bahnsteigzugängen zu errichten und müssen kurze Wegeketten gewährleisten.“

3.2.3 Tarif und Vertriebssystem: So preiswert wie möglich, so auskömmlich wie erforderlich (Seite 60)

Der Rat der LHH hat per Beschluss vorgeschlagen, das in anderen Regionen bereits praktizierte Tarifangebot des 365-Euro-Tickets auch im Gebiet des GVH einzuführen. Dieser Vorschlag wird hiermit als Maßnahme zur Förderung der Verkehrswende bekräftigt.

Weiterhin wird gefordert: Es soll ein individualisierbares Mobilitätspaket als Weiterentwicklung von Hannovermobil angeboten werden, um die vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen des GVH mit weiteren Mobilitätsprodukten (Sharing-Angebote, Taxi, Bahn) zu kombinieren.

Ebenfalls in den Nahverkehrsplan 2020 aufgenommen werden soll die folgende Forderung: „Ziel soll es sein - wie im Entwurf des NVP 2020 beschrieben - den ÖPNV attraktiv und nutzerfreundlich zu gestalten. Dazu soll zukünftig ein „Fahr-scheinloses Fahren“ ermöglicht werden, das den Fahrgästen eine Abrechnung nach dem für sie besten Tarif ermöglicht. Dieses System kann auf individuelle Bedarfe und Nutzer*innengruppen tariflich eingehen. Bei höherer Nutzung sinkt der Preis. Wenn sich nach einem Jahr z.B. der Jahrestarif gelohnt hätte, wird dieser berechnet. Dieses sogenannte „In and Out“-System kann Tarife wie die „Halbtax“, das „365-Euro-Ticket“, Sozialtarife“, „Senioren-Cards“, „Schüler und Ausbildungs-Angebote“, ... beinhalten und analog oder digital verwendet werden. Außerdem kann und soll das System auf die digitalen Möglichkeiten eingehen und Angebot und Nachfrage nach aktueller Datenlage günstig lenken. Folgende weitere Forderungen bitten wir ebenfalls in den Nahverkehrsplan aufzunehmen und umzusetzen: „In der Tarifzone A gilt das Kurzstreckenticket für sieben Bushaltestellen und vier Stadtbahnhaltestellen.“

4 Zielstrategie 2: Durch Angebotsverbesserung den Umstieg fördern (Seite 66 ff.)

4.1.1.4 Untersuchung / Planung / Bau von Infrastrukturergänzungen im Stadtbahnnetz bis 2025 (Seite 70-72)

Sowohl der Bau einer neuen Stadtbahnhaltestelle „Expo-Park“ als auch die Verlängerung der Stadtbahnlinie 6 in Richtung Laatzen soll mit hoher Priorität vorangetrieben werden.

Die genannten Untersuchungen zur Anbindung der Wasserstadt sind zu unkonkret für den Zeitraum bis 2025. Es ist zeitnah eine abschließende Klärung für die zukünftige Anbindung der Wasserstadt notwendig. ~~***Aus Sicht der LHH ist es nicht akzeptabel, dass die heutige Stadtbahn-***~~

~~***haltestelle Lindener Hafen durch die Realisierung einer Abkürzungsstrecke der Stadtbahnlinie 9 über die Trasse entlang der Lindener Hafenbahn entfallen soll. Die Ausbaustrecke Stadtbahnstrecke A-West: Lindener Hafenbahn soll gestrichen werden.***~~

~~***Die LHH hat sich wiederholt gegen die Aufrechterhaltung einer Änderung der Streckenführung ausgesprochen. Durch die Trasse wird die Nutzung der Flächen entlang der Trasse des Industrie- und Gewerbegebietes eingeschränkt. Ein***~~

~~Wegfall der Haltestelle Lindener Hafen verschlechtert die Anbindung des Industrie- und Gewerbegebietes wesentlich. Eine Veränderung der Nutzungsstruktur einhergehend mit einer höheren Anzahl von Beschäftigten kann dadurch behindert werden.~~

Die Planungen und Prüfungen für das Vorhaben „Spange der Stadtbahnlinie 9 ab der Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße bis zur Haltestelle Bauweg über die Trasse der Lindener Hafenbahn (in engem Zusammenhang mit der Planung für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße)“ sollen bis auf weiteres ausgesetzt werden, da es sich bei der sonst wegfallenden Stadtbahnhaltestelle Am Lindener Hafen um eine wichtige Versorgung mit dem öffentlichen Nahverkehr für das Gewerbegebiet im Bereich des Lindener Hafens sowie der angrenzenden Straßenzüge handelt. Die Planung für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße soll hierdurch ausdrücklich nicht beeinträchtigt oder verzögert werden.

Karte 7: Karte Schienennetz Bestand 2018 und Planung Kernraum Hannover (Seite 71)

In dem Plan ist die Variante, die Linie 10 über die Wunstorfer Straße bis zur Wasserstadt zu führen, nicht dargestellt. Diese Variante soll in den Plan aufgenommen werden.

Die Planung zum Bau der Umsteigeanlage im Stadtteil Waldhausen soll weiter vorangetrieben werden. Der Haltestellenname soll "Waldhausen/Döhren" lauten, weil der Stadtteil Döhren direkt an der Südseite der Haltestelle beginnt und ein großes zusätzliches Nutzungspotenzial erschließt. An dem Haltepunkt soll ein ausreichendes Angebot an **Pkw-Parkplätzen (P+R)**, Fahrradabstellanlagen (B+R) **und Kurzzeit-Pkw-Parkplätzen ("Kiss+Ride")** eingeplant und vorgehalten werden.

Es soll ein Gesamtkonzept entwickelt werden, das das Umfeld der geplanten Haltestelle umfasst. Es soll sich mit der Verkehrslenkung und -führung und der Gestaltung (Freiflächen usw.) in dem Bereich befassen. Es soll bereits auch schon die Zeit während der Baumaßnahme berücksichtigen. Die Umgestaltung des Vorplatzes im Kreuzungsbereich mittels Ersatzpflanzungen für gerodete Bäume, verkehrsberuhigte Zone und Einbahnstraßen oder Anwohnerparkplätze sind in diesem Zusammenhang diskussionswürdige Ideen. Anregungen und Wünsche der Anwohner*innen sind frühzeitig bei der Planung einzubeziehen. Die Planung ist dem Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel rechtzeitig vorzustellen.

Karte 8 Stadtbahn Neu- und Ausbaumaßnahmen Seite 72 und Kapitel 4.1.1.5 ÖPNV-Kapazitäten (Seite 73)

Karte und Text sollten aufeinander abgestimmt werden hinsichtlich einer einheitlichen Darstellung der A/B/C/D-Tunnel und der Linien. Analysen, Prognosen und Bewertungen sollen ausführlicher dargestellt oder eine ausführliche Ausarbeitung in gesonderter Fassung angekündigt werden.

Im Nahverkehrsplan 2020 sollen alle geplanten Änderungen für die Linien 3, 7, 13 und 17 in der Zeit nach Inbetriebnahme der Linie 7 nach Hemmingen textlich und in Karte 8 aufgeführt werden. Das Angebot und die Taktung zwischen Wallensteinstraße und Endpunkt Wettbergen soll an allen Verkehrstagen in den Neben- und Hauptverkehrszeiten beibehalten werden. Es sollen rechtzeitig zur Fertigstellung der Linie 7 nach Hemmingen Maßnahmen ergriffen werden, um Verkehrsbehinderungen auf dem Ricklinger Stadtweg durch eine vierte Bahn zu vermeiden.

4.1.1.6 Für die Entwicklung einer langfristigen Strategie: Masterplan Stadtbahn (Seite 74) Der Masterplan stellt auf die neuen Siedlungs- und Flächenentwicklungspotentiale ab. Er soll hinsichtlich der im Text genannten vier Spiegelstriche sowie der bereits konkreten sowie noch vorgesehenen

Infrastrukturplanungen mit überbezirklicher Auswirkung (z. B. Planung und Bau des 18. Gymnasiums am Sandberge in Bemerode, Standortsuchen für Oberschulen und sechszügige IGS) überprüft werden. Die geplante Errichtung eines neuen Haltepunktes an der Linie 6 "EXPO-Park" sowie die Untersuchung/ Machbarkeitsstudie der Anbindung des neuen Baugebietes Kronsrode (Kronsberg-Süd) durch die Verlängerung der Linie 6 in Richtung Laatzen wird von der LHH ausdrücklich begrüßt.

Die Bevölkerungszahl wird durch den Wohnungsbau – insbesondere durch das Neubaugebiet Kronsberg-Süd (Kronsrode) - absehbar stark ansteigen. Erforderlich ist aus Sicht der LHH die schnelle Verwirklichung der angestrebten Verlängerung der Linie 6 bis Laatzen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Stadtbahnen der Linie 6 schon jetzt zu Stoßzeiten regelmäßig überlastet sind. Angesichts vieler Tausend zusätzlicher Nutzer*innen müssen alle Beteiligten an Lösungen arbeiten, um Kapazitäten deutlich zu steigern.

Die Anbindung von Bemerode und insbesondere dem Kronsberg an das S-Bahn-Netz ist nicht optimal. Die bessere Anbindung an das S-Bahn-Netz soll auch als ein Ziel in die Planungen zur Verlängerung der Linie 6 einbezogen werden.

Die vier Spiegelstriche des Absatzes 4.1.1.6 sollen um einen fünften Spielstrich „freie Kapazitäten“ ergänzt werden.

4.1.2.6 Konzepte sprintH-Linien: Schnelle und bequeme Verbindungen in Region und Stadt (Seite 79)

Die LHH bleibt bei ihrer wiederholt vorgetragenen Auffassung, dass bei der Konzeption der Regionalbuslinien im Stadtgebiet Hannover ein wichtiges Kriterium sein muss, Parallelbedienungen an Stadtbahnlinien zu vermeiden.

Der Haltestellenausbau der Linie 700 soll bis zur abschließenden Klärung, wie das Neubauquartier Wasserstadt an den ÖPNV angeschlossen wird, zurückgestellt werden. Sobald durch den Bau der Hochbahnsteige Küchengarten und Wunstorfer Straße die Linie 10 weitestgehend barrierefrei ist, soll die Linie 700 statt durch die Fußgängerzone Limmerstraße auf einer alternativen Fahrtroute (z.B. Kötnerholzweg statt Limmerstraße) geführt werden.

Für die Linie 800 wird vorgeschlagen, eine Verlängerung über Altenbekener Damm - Rudolf-von-Bennigsen-Ufer - Willy-Brandt-Allee - Aegidientorplatz - Kröpcke einzurichten.

Für die Linie 900 wird vorgeschlagen, **als kurzfristige Lösung** eine Verlängerung ~~über A2-Center - Kirchhorster Straße - Podbielskistraße - Groß-Buchholzer Kirchweg - Gehägeviertel - Königstraße - ZOB einzurichten in die Innenstadt über das Gehägeviertel zu prüfen.~~ **über Groß-Buchholzer-Straße - Hermann-Bahlsen-Allee - Podbielskistraße - Bernadotteallee - Fritz-Behrens-Allee - Neues Haus - Königstraße - Berliner Allee - ZOB einzurichten. Eine Führung über die Waldchaussee muss dabei vermieden werden. Eine Führung über den Ernst-August-Platz lehnen wir ab.**

4.1.2.7 Stadtbus Hannover (Seite 79)

Bei der angekündigten Gesamtüberarbeitung des Buslinienetzes im Stadtgebiet Hannover sollen Anregungen und Ideen zu neuen Linien und geänderten Linienvläufen und -taktungen aus Bezirksratsbeschlüssen und lokalen Bürgerbeteiligungen berücksichtigt werden. So gibt es u.a. den Bedarf an einer regelmäßig verkehrenden Linie, welche die drei Stadtteile Ahlem, Davenstedt und Badenstedt verbindet. Dies wurde gemeinsam mit Politik und Bevölkerung im Rahmen des Entwicklungskonzeptes für den Stadtbezirk 11 ("MeinQuartier2030") erörtert.

Ebenfalls aufgenommen werden sollen folgende Forderungen:
- Die Buslinie 121 wird Werktags und an Sonn- und Feiertagen in den Zeiten von 7 bis 20 Uhr im Takt verdichtet.

- Die Taktung der stark frequentierten Buslinien 100/200 sowie 121 wird entsprechend erhöht, um der überdurchschnittlichen Nachfrage Rechnung zu tragen.
- Zu Randzeiten fahren die Busse der Linien 100 bzw. 200 und 121 nach Möglichkeit nicht mehr direkt hintereinander auf der parallelen Strecke (zwischen Moltkeplatz und Neues Haus), sondern zeitversetzt.
- Die Linie 100 wird am Georgsplatz nach Möglichkeit geradeaus zum Aegidientorplatz und nicht mehr über die Prinzenstraße geführt. Die Haltestelle wird auf den Georgsplatz (gegenüber der Haltestelle der Linie 200) verlegt.
- Es wird sichergestellt, dass die wegfallende Kapazität des RegioBus 300 vom Hauptbahnhof bis zur Wallensteinstraße durch andere Maßnahmen ausgeglichen wird.
- Bei der Buslinie 133 in der nördlichen List muss die Häufigkeit der Fahrten unbedingt an den steigenden Bedarf, der durch die zahlreichen Wohnungsbauprojekte an der Strecke immens anwächst, angepasst werden. Eine Angebotsuntersuchung war schon im NVP 2015 vorgesehen.
- Die Taktung der Buslinie 470 mit Fahrtrichtung Stöcken und der S-Bahnlinie 4 mit Fahrtrichtung Hildesheim Hauptbahnhof soll so aufeinander abgestimmt werden, dass direkte Umstiege am Bahnhof Vinnhorst möglich sind und längere Wartezeiten vermieden werden.
- Auf S. 80 ist am Ende des Abschnitts 4.1.2.7 einzufügen: „Nicht mehr zeitgemäße Taktungen einzelner Busverbindungen sind im Sinne einer häufigeren Frequenz zu verbessern. Dies betrifft beispielsweise im Stadtbezirk Misburg-Anderten den 60-Minuten-Takt, den es bisher auf der Buslinie 125, der einzigen ÖPNV-Verbindung zwischen den Stadtteilen Misburg und Anderten, von sonntags morgens bis mittags gibt und von dem insbesondere Kirchgänger*innen stark betroffen sind.“

4.1.3 Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote in der Verteilungsebene (Bedarfsverkehr) (Seite 80)

Bei der Planung virtueller Haltestellen soll die Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

4.2.2 Park+Ride und Bike+ Ride (Seite 82)

Der Text soll um den Satz „Bike und Ride-Anlagen dürfen die barrierefreien Wegeketten entlang dieser Anlagen und die barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen und Bahnhöfen nicht einschränken.“ ergänzt werden.

4.2.2.1 Ausbaustandards (Seite 82)

Die Kriterien für Bike+Ride-Anlagen sollen um folgenden Punkt ergänzt werden:

„Nachfrageorientierte Dimensionierung der Anlagen (Relation zur Ein-/Aussteige-Frequenz)“

4.2.2.5 Park+Ride / Bike+Ride Ausbaukonzept (Seite 83)

Tabelle 18: Ausbauklasse Park+Ride von Stadtbahnstationen

Die hohe Priorisierung der Stadtbahnhaltestelle Wettbergen wird begrüßt. Eine zeitnahe Umsetzung soll verfolgt werden. ~~Die Standorte Wettbergen und Mühlenberg sollten außerdem für den Bau von einer Bike+Ride Anlagen vorgesehen werden.~~

~~Der Stadtbahn-Endpunkt Misburg (S. 84, Tabelle 18) wird mit Priorität 1 für den P+R Ausbau benannt. Dieser Endpunkt hat aber bereits eine P+R-Anlage. Stattdessen fehlt in der Tabelle der Stadtbahn-Endpunkt Anderten. Dort sollen eine P+R- und B+R-Anlage errichtet werden. Entsprechend soll die Maßnahmenliste auf Seite 105 geändert werden.~~

Aufgenommen werden sollen folgende Maßnahmen:

- **Einrichtung einer Park+Ride-Anlage am Endhaltepunkt Messegelände der Stadtbahnlinie**
- **Einrichtung einer Bike+Ride-Anlage (z.B. ein Fahrradparkhaus) am Bahnhof Nordstadt**

4.2.3.1 Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen (Seite 84)

Der dritte Absatz in der linken Spalte auf Seite 85 soll um folgenden Satz ergänzt werden: „Die Optimierung der Stadtbahnfahrzeuge für die Fahrradmitnahme, die sich daraus ergebende Vergrößerung der Mehrzweckbereiche für Fahrräder, geht nicht zu Lasten der Menschen mit Behinderungen und verschlechtert nicht die barrierefreien Standards des derzeitigen Stadtbahntyps TW 4000 (alle Türen zugänglich, von jeder Tür ins Mehrzweckabteil, Durchfahrsmöglichkeit).

An den fünften Absatz auf S. 85 (der mit „...Akzeptanz zu erreichen“ endet) ist anzuhängen: „Über das Schaffen der Akzeptanz der Fahrradmitnahme hinaus sind die Voraussetzungen dahingehend zu verbessern, die Fahrradmitnahme etwa durch ein besseres zusätzliches Platzangebot zu erleichtern, was auch anderen Fahrgästen, beispielsweise mit Kinderwagen oder Rollstühlen, zu Gute käme.“

~~**Wir bitten darum, auch die folgende Forderung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen: „Die derzeit verbliebenen Sperrzeiten für die Fahrradmitnahme bei RegioBus und ÜSTRA werden aufgehoben. Mit Hilfe entsprechender Piktogramme und der beschriebenen Kampagne wird ein Vorgangrecht durchgesetzt, bei welchem das Fahrrad an letzter Stelle steht. Eine kostenlose Fahrradmitnahme in der Region Hannover wird auch bei den Partnerbetrieben angestrebt.“**~~

4.2.4 Mobilitätsplattform für alle Anforderungen persönlicher Mobilität (Seite 86)

Der letzte Satz soll um einen Hinweis auf das Projekt „HannoVerKehr - Verkehrsmanagement für die Landeshauptstadt Hannover“ ergänzt werden, mit dem die Möglichkeit geschaffen wird, sich über die aktuelle Verkehrslage zu informieren.

4.3 Die Servicequalität verbessern - im Sinne der Fahrgäste (S. 87)

Zur Verbesserung des Service gehört für die Landeshauptstadt Hannover auch die Verbesserung der Reinigung der Haltestellen. Soweit eine Reinigung durch eigenes Personal oder beauftragte Firmen erfolgt, sollen die Reinigungskonzepte verbessert werden. Bei Haltestellen, die im Eigentum des Betreibers stehen (z.B. S-Bahnhöfe), soll durch entsprechende Vertragsgestaltung (auch durch Androhung von Sanktionen) eine verbesserte Reinigung sichergestellt werden. Es wird die Aufnahme eines entsprechenden Punktes in den Nahverkehrsplan 2020 erbeten.

5 Organisation - und Finanzierung (Seite 90 ff.)

5.4.3 Finanzierung der Verkehrsleistungen im GVH (Seite 97)

Die Jahresdarstellung soll vereinheitlicht und wenn möglich um die Jahre 2018 und 2019 ergänzt werden.

6 Maßnahmenliste (Seite 99 ff.)

Tabelle Maßnahmenliste (S. 100)

Die Maßnahmenliste des NVP 2020 soll die Bilanz und die Maßnahmen des NVP 2015 fortschreiben. Die Angaben der Planungszeiträume sollen einheitlich sein.

Neu aufgenommen werden soll folgende Maßnahme: Für Neubauprojekte werden jeweils die vergleichsweise technisch unaufwendigen und finanziell günstigen Möglichkeiten von Seilbahnen geprüft, z.B. zur Anbindung der Wasserstadt Limmer oder des Neubaus der MHH.

Im Tabellenteil Verbindungsebene SPNV auf Seite 100 sollen folgende Maßnahmen aufgenommen werden:

- Der Bahnhof Karl-Wiechert-Allee dient zukünftig zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben auch als Haltestelle für die dort bislang nur durchfahrenden Regionalexpress (RE).

- Es soll ein zweiter Aufzug am Bahnhof Nordstadt errichtet werden. Der vorhandene Aufzug ist nicht funktionstüchtig. Der zweite Aufzug soll gewährleisten, dass jederzeit eine barrierefreie Benutzung und die Mitnahme von Fahrrädern möglich ist.

Verbindungsebene – Stadtbahn (Seite 101)

Tabellenteil Neubaustrecken

Stadtbahnstrecke A-West / Zweigstrecke nach Davenstedt: Eine Aufgabe der Planungen für eine Zweigstrecke der Stadtbahnstrecke A-West nach Davenstedt ist aus Sicht der LHH nicht akzeptabel. Die Anbindung von Alt-Davenstedt und ggf. auch Davenstedt-West und Badenstedt-West soll stattdessen in den NVP 2020 als weiter zu verfolgende Stadtbahnneubaustrecke mit einer räumlichen Flächensicherung aufgenommen werden.

Tabellenteil Neue Haltestelle (Seite 102)

Neue Stadtbahnhaltestelle Wilhelm-Tell-Straße: Es sollen konkrete Zeiträume für die Planung und Umsetzung der Maßnahme „Neuer Hochbahnsteig - Wilhelm-Tell-Str.“ genannt werden und die Maßnahme soll mindestens in Priorität 2 eingestuft werden.

Verknüpfungsebene - Busverkehr (Seite 103)

Die LHH fordert umgehend die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung für die Siedlung Schwarze Heide im Stadtteil Stöcken (insbesondere für die Verbindungen mit Berenbostel und Garbsen). Für die Bewohner*innen und die Betriebe im Gewerbegebiet

Schwarze Heide gibt es erhebliche Probleme mit der Busanbindung. Seitdem dort eine Buslinie eingestellt wurde, ist die Anbindung - trotz vorheriger gegenteiliger Aussagen - deutlich schlechter geworden. Die LHH fordert nachdrücklich, die Anbindung des Wohn- und Gewerbegebietes Schwarze Heide deutlich besser zu bedienen und geeignete Maßnahmen kurzfristig umzusetzen. Zur Verbesserung der Anbindung des Maschsees an den ÖPNV soll eine geeignete Busanbindung geschaffen werden. Es ist u.a. zu prüfen, ob entlang der Schützenallee und des Rudolf-von-Benignen-Ufers eine Busverbindung von Döhren zum Maschsee eingerichtet werden und diese neue Linie an die bereits bestehenden Linien 363 und 366 Richtung Hemmingen angebunden werden kann. Ferner soll eine direkte Busanbindung über den Altenbekener Damm zum Maschsee geschaffen werden. Geprüft werden soll auch eine Verlängerung der Strecke der Maschseefest-Sonderlinie 267 vom Strandbad über die Brückstraße bis zur Peiner Straße als Endpunkt.

Es sollte eine durchgehende und umsteiglose Busverkehrsverbindung von Limmer (Schleuse) über das Lindener Rathaus bis zum Krankenhaus Siloah-Oststadt-Heidehaus eingerichtet werden. Alternativ kommt eine Verbindung von der Linie D-West über Wasserstadt – Lindener Rathaus – Krankenhaus Siloah-Oststadt-Heidehaus – Hanomag - Bahnhof Fischerhof in Betracht.

Für das Quartier "zero-e-Park" in Wettbergen wird eine Anbindung an das ÖPNV-Netz für erforderlich erachtet. Es soll mit einer Buslinie entlang der Straße "In der Rehre" (Abschnitt Bergfeldstraße - Göttinger Chaussee) erschlossen werden. Es soll eine Bushaltestelle in Höhe Grünzug / Erna-Mohr-Straße und eine weitere in Höhe der Einmündungen "Vor der Kiehwiase" / "Auf dem Grethel" eingerichtet werden. Die Verbesserung in diesem Bereich darf nicht zu Verschlechterungen der Taktung in den anderen Teilen Wettbergens führen.

Die LHH bittet darum, als Prüfauftrag in die Liste aufzunehmen, eine Busanbindung für das Quartier Hannover-Büntekamp an der Lange-Feld-Straße einzurichten. **Die Anbindung des Baugebietes Büntekamp an den ÖPNV entspricht angesichts der Entfernung zu Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und kulturellen Angeboten nicht dem eigenen Anspruch der Landeshauptstadt. Der im Nahverkehrsplan erwähnte „Hannover-Standard“ wird aus Sicht der LHH nicht erreicht. Angesichts absehbarer weiterer Bauabschnitte ist die Verbesserung durch eine direkte Buslinie noch dringlicher. Eine solche Verbesserung der Anbindung ist schon seit Beschluss über den Bebauungsplan in 2009 bzw. 2010 immer wieder diskutiert worden und muss jetzt dringend erfolgen.**

Park+Ride/Bike+Ride (Seite 105)

Fehlende Zeitangaben in der Spalte „Bauzeitraum/Umsetzungszeitraum“ sollen ergänzt werden. Die Angaben zum Park+Ride-Ausbau und zum Bike+Ride-Ausbau in den Tabellen auf Seiten 83 und 105 sollen in Einklang gebracht werden.

Folgende Maßnahmen sollen in den Nahverkehrsplan 2020 aufgenommen werden:

- In die Liste soll die Endhaltestelle "Fasanenkrug" aufgenommen werden. Dort sollen P+R- und B+R-Plätze geschaffen werden.

~~Statt Misburg soll Anderten (Endpunkt Linie 5) in die Tabelle P+R aufgenommen werden.~~

- Neben Misburg soll auch Anderten (Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 5) in die Tabelle Park+Ride aufgenommen werden. Für die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 7 in Misburg soll eine Bike+Ride-Maßnahme umgesetzt (und in der Tabelle auf S. 105 vermerkt) werden, inklusive der Einrichtung einer Fahrradgarage.

- Park+Ride-Anlage Paracelsusweg: Es soll ein Parkdeck errichtet und dabei zukunftsorientiert ausreichend Fahrradstellplätze bzw. eine Fahrradgarage eingerichtet werden. Für die Entwicklung der Mobilität in Hannover eröffnet die zunehmende Digitalisierung verschiedene Optionen. Hierdurch eröffnen sich Möglichkeiten bei Park+ Ride-Parkplätzen, diese auch wirklich für Nutzer*innen des ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Der Parkplatz wird heute vielfach von Mitarbeiter*innen umliegender Unternehmen genutzt. Dieses gilt es zu verhindern, zumal es sich bei der Haltestelle Paracelsusweg durch die kurze Anbindung an die Autobahn A2 um einen zentralen Umsteigepunkt (2 Stadtbahnlinien, Buslinien) handelt. Wie im Nahverkehrsplan 2020 ausgeführt ist ein evtl. „Überangebot zu unterstützen, denn es gibt Sicherheit, einen Stellplatz zu erhalten.“ Wichtig hierbei ist aber auch der Bau einer Vielzahl von einfach überdachten Bike+Ride-Anlagen. Wichtige Kund*innen sind dabei auch Ganzjahresradfahrer*innen. Die Aufnahme der Haltestelle Paracelsusweg in die Stufe 1 (rot) der Ausbauklasse Park+Ride begrüßt die LHH ausdrücklich und fordert die Erweiterung um ein B+R-Angebot, möglichst mit einer Fahrradgarage.

- Bei der Planung für die Park-Ride-Anlage Mühlenberg bitten wir um frühzeitige und enge Abstimmung. Für den jetzigen Standort ist im Rahmen des vom Rat der LHH in 2018 beschlossenen Freiraumentwicklungskonzepts Mühlenberg eine Planung zur Neugestaltung dieses Bereichs entwickelt worden.

- Die Umsteigeanlage Waldhausen ist ~~sowohl in die Tabelle P+R als auch~~ in die Tabelle Bike+Ride aufzunehmen.

- In die Liste Bike+Ride sollen auch die S-Bahn-Stationen Hannover-Karl-Wichert-Allee und Hannover-Kleefeld aufgenommen werden.

- Ein Teil des Parkplatzes am Seelhorster Friedhofs soll für Park+Ride-Parkplätze ausgewiesen und auf einem weiteren Teil des Parkplatzes soll eine zeitgemäße, abschließbare Fahrradgarage für Nutzer*innen des ÖPNV errichtet werden.

Maßnahmenliste Tabelle S. 106

Neuaufgenommen werden sollen:

- Maßnahme „Einführung eines 365-Euro-Tickets“. Als Umsetzungszeitraum wird 2021 ff. und als Nutzen wird „Förderung der Verkehrswende“ vorgeschlagen. **Allen Mitmenschen wird das Angebot unterbreitet, den Nahverkehr ganzjährig zu einem Preis von max. 365 € zu nutzen.**

- An Adventssamstagen wird der gesamte Nahverkehr kostenfrei zur Verfügung gestellt.

- Entwicklung eines Mobilitätspakets (Weiterentwicklung von Hannovermobil). Als Umsetzungszeitraum wird 2021ff. und als Nutzen die Erweiterung der GVH-Produktpalette und ein Baustein zum Mobilitätsmanagement vorgeschlagen.

Die LHH bittet darum, den Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 entsprechend der vorstehenden Stellungnahme zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen
Der Oberbürgermeister
im Auftrage

(Malkus-Wittenberg)
Stellvertretende Fachbereichsleiterin