

Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf des Nahverkehrsplanes 2008

Rahmenbedingungen

Der Nahverkehrsplan, der nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und somit die Grundlage für wichtige Entscheidungen bildet, hat nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) keine unmittelbare Rechtswirkung (Ausnahme: Konzessionierung für die Beförderung von Personen nach PBefG). Auch ist der Nahverkehrsplan Voraussetzung zur Beantragung von Fördergeldern beim Zuwendungsgeber für Infrastruktur.

Unter abweichenden Voraussetzungen stimmt die LHH dem NVP nur insoweit zu, als dass finanzielle Lasten von der LHH lediglich im Rahmen bestehender oder künftig von Fall zu Fall zwischen Stadt, Region, infra, Verkehrsunternehmen und ggf. anderen Dritten ausgehandelter Vereinbarungen übernommen werden.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist der finanzielle Handlungsspielraum der LHH zu beachten. Maßgebend sind die jeweiligen Haushaltspläne. In der Regel erfolgt, soweit keine Drittmittel in Anspruch genommen werden, die Finanzierung über die Region als Aufgabenträger. Die LHH ist indirekt über die Regionsumlage beteiligt. Weiterhin sind alle die LHH betreffenden Maßnahmen im Einzelfall mit der LHH abzustimmen. Vorliegende Planungen und Konzepte sowie politische Entscheidungen der LHH sind entsprechend zu berücksichtigen.

Der Finanzierungsvorbehalt für einzelne Maßnahmen des Nahverkehrsplans muss aus der Sicht der LHH als regionsangehörige Kommune gleichermaßen von der Region als Träger des ÖPNV gem. § 4 (1) NNVG geltend gemacht werden. In Bezug auf das operative Geschäft ist Kostendeckung zu fordern und finanzielle oder personelle Unterstützungen des Aufgabenträgers sollen grundsätzlich nur auf Basis von Zielvereinbarungen bzw. als Anschubfinanzierungen erfolgen.

Es ist auch folgerichtig, dass in Kapitel E VI (Maßnahmenliste) die Realisierung der investiven Maßnahmen im Einzelnen von einer gesicherten Finanzierung abhängig gemacht wird. Diese Formulierung darf jedoch nicht so ausgelegt werden, dass z.B. bei GVFG-Finanzierung die Region in jedem Falle gegenfinanziert, weil über die Umlage eine Refinanzierung durch die regionsangehörigen Kommunen erfolgt. Daher ist es erforderlich, die Realisierung von Einzelmaßnahmen nicht nur unter den Finanzierungsvorbehalt zu stellen, sondern auch unter den Vorbehalt, dass die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen aktuell anhand sämtlicher finanzieller und nichtfinanzieller Effekte vor Realisierung nachzuweisen ist. Diese Forderung gilt ebenso für die Ausführungen in Kapitel F (Finanzierung).

Nachfolgend benannte Punkte sind in der Überarbeitung des NVP zu berücksichtigen:

Zu Kapitel A Der neue Nahverkehrsplan – Alles beim Alten?

2. Allgemeine Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Hannover (S. 3)

Luftreinhalteplan, Auswirkungen aus dem Aktionsplan

Am 12.07.2007 hat der Rat der Stadt Hannover für das Stadtgebiet einen Luftreinhalteplan beschlossen. Der Aktionsplan sieht u. a. die Einrichtung einer Umweltzone für den Kernbereich von Hannover zum 01.01.2008 vor.

Auch wenn in begründeten Fällen Ausnahmegenehmigungen für das Befahren der Umweltzone mit Fahrzeugen ohne Plakette erteilt werden, ist davon auszugehen, dass zukünftig mehr Fahrten in die Innenstadt mit dem ÖPNV erfolgen werden. Aus den Erfahrungen und Beobachtungen nach der Einführung der Umweltzone muss geprüft werden, inwieweit bei der Angebotsgestaltung im Bereich des ÖPNV Maßnahmen ergriffen werden müssen, insbesondere auch unter dem Aspekt, dass mit jeder Stufe die Zahl der Fahrzeuge ansteigen wird, die nicht mehr in die Umweltzone einfahren dürfen.

Es ist nicht auszuschließen, dass insbesondere Fahrten aus dem Umland mit Einführung der Umweltzone wegen der schlechten direkten Anbindung durch den ÖPNV über Park-and-ride-Anlagen abgewickelt werden (dazu Kapitel E V Park+Ride/Bike+Ride).

2.1 Beteiligung der Nutzenden bei der Planung (S. 3)

Es sollte zusätzlich folgender Aspekt mit aufgenommen werden:

In der Konsequenz des BBG ergibt sich, dass die Behindertenverbände gemeinsam mit der Region als Aufgabenträger für den ÖPNV, auf der Basis der einschlägigen Gesetze, DIN-Normen und anderen Regelwerke, die Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV entwickeln.

3. Bilanz des Nahverkehrsplanes (S. 5)

In der Bilanz sollte dargestellt werden, welche Maßnahmen aus dem NVP 2003 umgesetzt werden konnten, welche aufgegeben worden sind und warum eine Maßnahme aufgegeben wurde. Außerdem sollte erkennbar sein, welche Maßnahmen in den NVP 2008 übertragen worden sind und welche Gründe einer Umsetzung in der Laufzeit des NVP 2003 entgegenstanden.

Zu Kapitel B Die Ausgangssituation – In diesem Rahmen bewegen wir uns

1.3 Gender Mainstreaming (S. 16) und

Kapitel E I Verkehrsübergreifende Themen

1. Gender Mainstreaming (S. 200)

Die Integration des Gender Mainstreaming - Ansatzes ist im vorliegenden Nahverkehrsplan-Entwurf bereits gut gelungen, allerdings wurde in verschiedenen Kapiteln und in den Legenden des Kartenbandes nicht auf die sprachliche Form geachtet, sodass sich dort nur die männliche Person wieder findet. Hier sollte unbedingt ein Korrektur-Durchgang vorgenommen werden.

Als weitere Anregung sollte das Kapitel „Gender Mainstreaming“ leicht ergänzt werden. Sinnvoll wäre

- a) das gewählte Verfahren: Beteiligung der PlanungsFachFrauen im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der Gleichstellungsbeauftragten der Region Hannover während der Erarbeitungszeit des NVP als auch
- b) die im Zuge des Verfahrens erstellten Broschüren zu benennen:
 1. „Leitlinien und Empfehlungen zur Integration von Gender Mainstreaming in den Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover“, August 2006
 2. „Genderspezifische Mobilität in der Region Hannover - Auswertung der Verkehrsbefragung Mobilität in Deutschland - MiD 2002 unter ausgewählten Genderaspekten“, Dezember 2006

Die Ergebnisse aus der genderspezifischen Auswertung der Verkehrsbefragung MiD 2002 sind teilweise als Hintergrundinformationen in den NVP eingeflossen, jedoch wären weitergehende Abbildungen und insbesondere konkrete Hinweise auf die erkannten geschlechtsspezifischen Unterschiede zusätzlich wünschenswert

Zu Kapitel C Die Bilanz / Die Prognose
3.3 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung
Tabelle C 12 (S. 67)

Aufgrund der städtebaulichen Entwicklung verschieben sich geplante Realisierungszeiträume, sodass Korrekturen erforderlich sind.

Korrektur: Herrenhausen/Stöcken - Fuhsestraße (ehem. AW Leinhausen): ab 2010

Korrektur: Herrenhausen/Stöcken - Entenfangweg: ab 2009

Korrektur: Misburg/Anderten - Steinbruchsfeld: bis 2012 (statt „vor 2000“)

Ergänzung: Ahlem/Badenstedt - Landwirtschaftskammer - geschätzte 500 Einwohner - Realisierung nicht vor 2011

3.4 Arbeitsplatzentwicklung
Tabelle C 14 (S. 69)

Korrektur des Gewerbegebietes „Hauptgüterbahnhof Süd Weidendamm 2“ in: Hauptgüterbahnhof und Bahnfläche nördlich Kopernikusstraße, Weidendamm Gesamtfläche ca. 14 ha.

Korrektur des Gewerbegebietes „Industrieweg Reinhold -Schleese-Straße“ in: Businesspark Nord, Gesamtfläche ca. 16 ha

Gretelriede Entenfangweg 2 – bitte streichen

Zu Kapitel D I Das räumliche Konzept
1.3 Bedienungsebene 3

Bedarfsverkehr (S. 85)

Alle Taxis und ähnliche Fahrzeuge innerhalb des Bedarfsverkehrs müssen für RollstuhlfahrerInnen nutzbar sein. Auf den Rufbuslinien sind ausschließlich Niederflrbusse einzusetzen.

Zu Kapitel E I Verkehrsübergreifende Themen

1. Leitlinien, Ziele, Standards (S. 198 ff.)

Ein weiteres Ziel muss sein, den gesamten ÖPNV so barrierefrei auszubauen, dass die Nutzung ohne fremde Hilfe möglich ist.

3. Barrierefreier ÖPNV (S. 201)

- Im Fahrgastfernsehen müssen Informationen über die aktuellen Behinderungen für die in der Mobilität eingeschränkten Fahrgäste (Ausfall oder Reparatur eines Aufzuges, Ausfall von Niederflurbussen mit Rampe an der Anschlusshaltestelle, usw.) gegeben werden.
- Sämtliche Bedienelemente wie z.B. Türknöpfe usw., Informationsvitrinen, Notruf- und Informationssäulen müssen von Personen im Rollstuhl und von Kleinwüchsigen erreichbar sind.
- Die Region und die Landesnahverkehrsgesellschaft sollten die Einhaltung gleicher Standards bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV überwachen.

Zu Kapitel E II SPNV

5. Fahrzeuge

S-Bahn (S. 220)

Aus Sicht der Stadt sollte der Text wie folgt ergänzt werden:

Die DB Regio wird die im Alltagsbetrieb auftretenden Konstruktionsmängel bis 2010 beheben. Dazu gehört vor allem der für einige Rollstuhltypen zu breite Spalt zwischen Bahnsteigkante und ausfahrbarem Tritt an den Türen.

S-Bahn-Haltestelle Bornum (S. 219)

Die S-Bahn-Haltestelle Bornum ist stark renovierungsbedürftig. Es wird gefordert, diese innerhalb des Gültigkeitszeitraumes des Nahverkehrsplanes aufzuwerten.

Zu Kapitel E III Stadtbahn und zu Kapitel E VI Maßnahmenliste Stadtbahn (S.275)

2.3.1 Neubaustrecken

Stadtbahnstrecke A-Süd: Verlängerung nach Hemmingen-Arnum (S.230)

Für die Maßnahme wurde bereits 2002 die Planfeststellung für den ersten Abschnitt beantragt. Mit zwei neuen Haltestellen kann die Erschließung von Oberricklingen verbessert werden. Mit der Realisierung sollte unmittelbar nach der Fertigstellung der Umgehung Hemmingen begonnen werden.

2.3.2 Ausbaustrecken

Stadtbahnstrecke C-Nord: Schulenburger Landstraße (S. 232)

Siehe hierzu: Nachrüstprogramm für Hochbahnsteige: Stadtbahnstrecke C-Nord, Haltestelle Hainhölzer Markt.

In diesem Zusammenhang sind unter 2.3.2 folgende Korrekturen erforderlich:

S. 232: Streichen des 4. Satzes: „Bei diesem Vorhaben ist auch ein barrierefreier Ausbau der sich in diesem Abschnitt befindenden Haltestelle Chamissostraße vorzusehen“.

S. 233, 1. Absatz, Änderung des 2. Satzes: „In diesem Zusammenhang ist das Haltestellenkonzept der Stadtbahnstrecke C-Nord zu überdenken und ggf. die heute weiter nördlich existierende Haltestelle Krepfenstraße südlich der Kreuzung anzuordnen. Die heutigen beiden Haltestellen Chamissostraße und Bertramstraße sind durch eine neue Haltestelle Hainholzer Markt zu ersetzen.

2.4 Ausblick (S. 234 – 237)

Ausbaukonzept Stadtbahnstrecke D-West / Fertigstellung des Innenstadtnetzes

Die hier angesprochene Untersuchung/Überprüfung des Baus eines Innenstadttunnels für die Strecke D-West wird grundsätzlich befürwortet, allerdings nicht in der vorgeschlagenen kurzen Variante bis in die Kurt-Schumacher-Straße. Diese ist nicht Ziel der städtebaulichen Entwicklung der LHH. Ein Rampenbauwerk in der Kurt-Schumacher-Straße wäre städtebaulich unverträglich und würde zur Zerschneidung der Straße und wichtiger Wegebeziehungen führen. Verkehrlich bietet die kurze Variante zudem vergleichsweise wenig Vorteile. Heutige Reisezeitverluste bei der oberirdischen Führung über Steintor und Goetheplatz würden auch künftig anfallen. Erst eine lange Variante bis zur Goethestraße (westlich Leibnizufer) bzw. Braunstraße würde einerseits deutliche verkehrliche Vorteile, andererseits positive Entwicklungschancen für die Innenstadt (im Umfeld der Kurt-Schumacher-Straße, des Steintors und der Goethestraße) mit sich bringen. Neben den positiven Effekten eines langen Tunnels wären im Rahmen der Überprüfung auch die potenziellen Probleme bezüglich der künftigen Nachfrageentwicklung und der Finanzierbarkeit genau zu betrachten. Aus Sicht der Stadt ist eine Finanzierung nur denkbar, wenn die Zuwendungen Dritter wesentlich höher als die zur Zeit gewährten 75 % der zuwendungsfähigen Kosten ausfallen.

Ausbaukonzept Stadtbahnstrecke D-Ost/D-Süd

Der Mängelanalyse, in der eine schlechte Anbindung der östlichen Südstadt an die Stadtbahn konstatiert wird, kann uneingeschränkt zugestimmt werden. Die geplante Prüfung des Ausbaukonzeptes für die Stadtbahnstrecke D-Ost/D-Süd (Verbindung zwischen Berliner Allee / Marienstraße und Hauptbahnhof / Innenstadt in einem ersten Schritt und die Verlängerung über Sallstraße – Stresemannallee - Bismarckstraße mit einem Endpunkt vor der Pädagogischen Hochschule am S-Bahnhof Bismarckstraße in einem zweiten Schritt) zeigt bei Betrachtung von verkehrlichen Aspekten positive Tendenzen. Die östliche Südstadt würde – auch vor dem Hintergrund der geplanten Nutzungsintensivierung am Südbahnhof und den Umnutzungspotentialen der Pädagogischen Hochschule – erheblich von dieser Anbindung profitieren. Auf Grund der beengten räumlichen Verhältnisse in der Sallstraße wäre die Realisierung einer oberirdisch geführten Stadtbahnstrecke mit erheblichen Problemen verbunden. Der Bau eines Tunnels ist zwar die teure Lösung, ermöglicht aber kürzere Reisezeiten und ist städtebaulich wesentlich verträglicher.

Trotz positiver Tendenzen steht auch hier im Vordergrund die Frage einer überhaupt möglichen Finanzierbarkeit. Dies gilt für unterirdische wie auch oberirdische Führungen der Stadtbahn.

3. Stationen und Haltestellen

3.2.1 Ziele (S. 240)

Im Zeitraum des neuen Nahverkehrsplanes sollte der Anteil von Haltestellen mit barrierefreiem Zugang auf insgesamt 80 Prozent erhöht werden.

3.3.1 Abschluss des Nachrüstprogramms mit Aufzügen in Tunnelstationen (S.243)

Das Programm ist um einen Aufzug am Raschplatz mit sehr hoher Priorität zu ergänzen. Es wird auf den im Rahmen der Planungen am Raschplatz gefassten Ratsbeschluss hingewiesen, der eine durchgehende Verbindung von der -2 bis zur 0-Ebene in einer höheren Priorität fordert. (Neubau von Aufzügen in der U-Bahnstation Hannover-Hauptbahnhof bis auf die Straßenebene im Bereich der Rundestraße).

Durch die Aufzüge können die Wege für Gehbehinderte und RollstuhlfahrerInnen in den Bahnhof, zum Busbahnhof und zur Einkaufspassage Kaufland, zu den Hotels und zum Amtsgericht wesentlich verkürzt werden.

Die Realisierung sollte mit dem Umbau des Raschplatzes angestrebt werden.

3.3.2 Nachrüstprogramm für Hochbahnsteige (S. 244)

Insgesamt sieht der NVP 2008 die Ausstattung von 13 Haltestellen mit Hochbahnsteigen vor, von denen acht aus dem NVP 2003 fortgeschrieben worden sind. Dies sollte gekennzeichnet werden.

Wir unterstellen, dass die vier nachfolgend aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden, da die Planungen bereits sehr weit fortgeschritten sind.

Hochbahnsteig Am Sauerwinkel, Hochbahnsteig Schünemannplatz

Hochbahnsteig Peiner Straße, Hochbahnsteig Dorfstraße

Aus Sicht der Landeshauptstadt haben folgende Hochbahnsteignachrüstungen Priorität:

Stadtbahnstrecke A-West, Haltestelle Schwarzer Bär / Benno-Ohnesorg-Brücke

Die Maßnahme ist bisher nicht im Nahverkehrsplan-Entwurf enthalten. Es hat allerdings im Juli 2007 einen Beschluss der politischen Gremien der Region gegeben, Planungsmittel zur Verfügung zu stellen. Ziel muss es sein, die schon zum NVP 2003 von der Stadt erhobene Forderung nach einem Hochbahnsteig auf der Benno-Ohnesorg-Brücke schnellstmöglich umzusetzen.

Stadtbahnstrecke A-West, Haltestelle Am Soltekamp

Es gibt bereits seit den 90iger Jahren Planungen für den Bau eines Hochbahnsteiges. Für die barrierefreie Erreichbarkeit Badenstedts hat die Haltestelle eine große Bedeutung. Bisher gibt es auf dem Streckenast A-West relativ wenig barrierefreie Haltestellen.

Stadtbahnstrecke C-Nord, Haltestelle Hainhölzer Markt

Im Zusammenhang mit der vom Rat der Stadt Hannover beschlossenen „Städtebaulichen Rahmenplanung Hainholz“ und der darin vorgesehenen Entwicklung des Hainholzer Marktes

wird die Zusammenlegung der Stadtbahnhaltepunkte Chamissostr. und Bertramstraße in Verbindung mit dem Ausbau eines Hochbahnsteiges im Bereich Schulenburger Landstraße / Ecke ehemalige Niedersachsenring-Trasse erforderlich.

Ein Vorhaben- und Erschließungsplan zur Schaffung von Planungsrecht für das zukünftige Nahversorgungszentrum im Bereich Hainhölzer Markt soll bis 2008 erarbeitet und in diesem Zusammenhang ein Verkehrsgutachten erstellt werden. Über das Verkehrsgutachten wird die Lage und verkehrliche Einbindung der zukünftigen Haltestelle ermittelt werden.

2008/2009 ist in diesem Bereich mit einer baulichen Entwicklung zu rechnen. Die Zusammenlegung sollte dann zeitgleich erfolgen und die Übergänge sind abzustimmen. Daher ist die Maßnahme mit Priorität in den NVP aufzunehmen.

Stadtbahnstrecke C-Ost, Haltestelle HCC

In die aktuelle Maßnahmenliste ist der Bau eines Hochbahnsteiges an der Haltestelle „HCC“ nicht mehr aufgenommen worden. Dies ist nicht nachvollziehbar – insbesondere vor dem Hintergrund, dass dieser im NVP 2003 enthalten war und sich hier eine Lücke im barrierefreien Ausbau der Strecke auftut.

Stadtbahnstrecke C-Ost, Haltestelle Kantplatz

Die Stadtbahnhaltestelle Kantplatz war in der Vergangenheit mehrfach Thema in den politischen Gremien der Stadt. Es besteht Einigkeit in Politik und Verwaltung, dass ein baldiger Umbau der Stadtbahnhaltestelle Kantplatz mit einer gleichzeitigen Verbesserung der Anbindung des Eisstadions zwingend geboten ist. Die Haltestelle ist mit über 11.000 Fahrgästen je Werktag eine der am stärksten frequentierten oberirdischen Stadtbahnhaltestellen und verfügt heute noch nicht einmal über Niedrigbahnsteige. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht Handlungsbedarf. Bereits mit Schreiben vom 20.06.2006 hatte die Verwaltung der Stadt die Region aufgefordert, das Projekt mit hoher Priorität im Nahverkehrsplan 2008 aufzunehmen und entsprechende Haushaltsmittel im Haushalt zu veranschlagen.

Stadtbahnstrecke C-Ost, Haltestelle Großen Hillen

Die Entwicklung des Zentrums von Kirchrode wird derzeit blockiert durch den geplanten barrierefreien Umbau der Haltestelle Großer Hillen. Daher ist die Nachrüstung der Haltestelle mit einem Hochbahnsteig mit Priorität in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes vorzusehen.

Weiterer Bedarf wird zudem gesehen:

Stadtbahnstrecke A-West

Im Verlauf der Empelder Straße wäre ein weiterer Hochbahnsteig wünschenswert.

Stadtbahnstrecke B-Nord

Die Ausstattung der Stationen Kabelkamp, Wasserturm und Wiesenau mit Hochbahnsteigen ist angesichts der hohen Arbeitsplatzdichte und Entwicklungspotenziale entlang der Vahrenwalder Straße erforderlich. Mit dem Businesspark Nord hat insbesondere im Einzugsbereich der Haltestelle Wiesenau eine hohe Arbeitsplatzverdichtung stattgefunden.

3.3.3 Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Strecken (S. 245)

Der Bau einer neuen Stadtbahnstation am Endpunkt der Stadtbahnstrecke D-Süd zur Erschließung des Gewerbegebietes Expo-Park sollte kurzfristig realisiert werden.

3.3.5(neu) Haltestellen

Im Bereich Roderbruchmarkt ist ein großflächiger Vollversorger mit ca. 3000 m² Verkaufsfläche südlich der Stadtbahn in Planung als Ergänzung zur nördlich vorhandenen Ladenpassage. Es ist abzusehen, dass die drei vorhandenen und von der Bevölkerung als gefährlich eingestuften Stadtbahnübergänge am Roderbruchmarkt in Zukunft noch stärker frequentiert werden. Zur besseren Verbindung der beiden Einzelhandelsbereiche müssen diese baulich verbessert und gesichert werden, sodass Fußgänger und Radfahrer beim Überqueren der Gleise Vorrang genießen.

4. Fahrzeuge

4.1 Ausgangssituation und Bestand (S. 248)

Der derzeit noch im Einsatz befindliche Wagentyp TW 6000 ist für Fahrgäste im Rollstuhl aufgrund der hohen Einstiegsstufen und der Mittelstangen fast nicht zugänglich. Ziel sollte der baldige Ersatz dieser Fahrzeuge durch durchgehend barrierefreie Fahrzeuge sein. Als Übergangslösung sollte bei allen TW 6000, bei denen die Restnutzungsdauer noch drei Jahre und mehr beträgt, an mindestens einer Tür die Mittelstange entfernt werden, damit die Zugänglichkeit für Personen z.B. im Rollstuhl verbessert wird. Von außen ist an allen Fahrzeugtüren sichtbar darzustellen, wo breitere Eingänge zu finden sind.

Zu Kapitel E IV Busverkehr – Angebot und Infrastruktur

Ergänzungen/Veränderungen des Buslinienetzes

Aufgrund der städtebaulichen Entwicklung im Bereich westlich des Stadtfelddamms (Erweiterung MHH/Neubau der Kinderklinik, Erweiterungsfläche für Wissenschaft und Forschung) ist die Anbindung an den ÖPNV zu verbessern. Der Karte 8.2 (Mindestbedienung) ist zu entnehmen, dass große Bereiche am Stadtfelddamm, besonders westlich davon, überhaupt nicht bedient werden.

Nach der Umnutzung des ehemaligen Britischen Militärkrankenhauses südöstlich der Gehägestraße sollte eine Buserschließung erfolgen. In den letzten Jahren sind dort eine Gerontopsychiatrie mit Hospiz, eine 3-Gruppen-Kita, ein großes Altenpflegeheim, ein neues Wohngebiet mit ca. 150 Wohneinheiten und mehrere kleinere Gewerbeeinheiten entstanden. Eine weitere gerontopsychiatrische Klinik befindet sich in der Planung.

Aufgrund der städtebaulichen Entwicklung im Bereich des Südbahnhofes (wachsende Bedeutung als Einkaufsstandort) sind die Möglichkeiten einer entsprechenden mittelfristigen Ergänzung des Buslinienetzes zu überprüfen zumal die Perspektiven für den Bau der Stadtbahnstrecke D-Ost/D-Süd eher langfristig zu sehen sind.

Bzgl. der Linie 580 nach Lenthe ist für die morgendliche Spitzenstunde in regelmäßigen Abständen zu prüfen, ob das Angebot verbessert werden muss, da die Linie im Schulverkehr von Kindern aus Badenstedt West genutzt wird. In Badenstedt West erfolgt weiterer Wohnungsbau, sodass sich die Zahl der Kinder und Jugendlichen weiter erhöhen wird.

Im Zusammenhang mit neu entstehenden Wohnnutzungen im Umfeld des Entenfangweges und auf Flächen des ehemaligen Ausbesserungswerks Leinhausen (Fuhsestraße) ist eine

Prüfung der Möglichkeiten einer verbesserten ÖPNV-Erschließung vorzunehmen. Der Mindestbedienungsstandard ist hier teilweise nicht erfüllt (vgl. Karte 8.2 des NVP-Entwurfs).

Die Verbesserung der Anbindung Wissenschaftspark, also Marienwerder, Alt-Garbsen, Havelse, die als Handlungsbedarf bereits berücksichtigt worden ist, wird sehr unterstützt .

Das Gewerbe- und Wohngebiet Schwarze Heide ist mit zunehmender Erschließung besser anzubinden; da in den Spitzenzeiten das Angebot nicht ausreichend ist.

Einrichtung zusätzlicher Haltestellen

Es ist zu prüfen, ob neue Haltestellen einzurichten sind:

- Nach Fertigstellung der Günther- Wagner- Allee (voraussichtlich im Frühjahr 2009) und des VHV-Neubaus an der Constantinstraße/Günther-Wagner- Allee, ist die ÖPNV-Anbindung zu verbessern. Zumindest sollte im Bereich des VHV-Neubaus eine neue Bushaltestelle vorgesehen werden, da an diesem Standort ab Frühjahr 2009 ca. 2100 Mitarbeiter beschäftigt sein werden.
- In Ahlem als Folge der Entwicklung des Wohngebietes „Buchengarten“
- In Vinnhorst (Linie 470), zwischen Bhf. Vinnhorst und „Am Schapdamm“ (am Plusmarkt)

3.2.1 Haltestellen (S.255)

Wartehäuschen

Folgende Kriterien sind noch mit auszunehmen:

- Standort im Bereich der Vordertür,
- durchgehende, für blinde Menschen ertastbare Glaswand mit auffälliger Kennzeichnung für Sehbehinderte,
- Sitzgelegenheit.

In Ahlem, Haltestelle „Willy-Spahn-Park“ fehlt ein Wartehäuschen.

Informationssysteme

- Buslinien- und Zielanzeige,
- Strecken-, Fahr- und Umgebungspläne in einer Höhe von 1,3 m, mit einer möglichst großen Schrift, mit starkem Kontrast zwischen Beschriftung und Untergrund, Groß- und Kleinbuchstaben, horizontale und vertikale Orientierungslinien sowie Fahrgastinformationen auch in Brailleschrift,

Borde

Aufgenommen werden sollte eine Empfehlung für den Kasseler Bordstein als Anfahrhilfe, weil dieser so abgerundet ist, dass das Fahrzeug ohne Reifenschäden direkt in den Bordstein hineinfahren kann.

Ausbaustandard (S.256)

Unabhängig von den Kategorien I bis III müssen Haltestellen, die häufiger von Mobilitätseingeschränkten genutzt werden weil sie in der Nähe einer Einrichtung liegen, mit einem Hochbord versehen werden, damit der Höhenunterschied zwischen Bordstein und Fahrzeugboden so gering wie möglich gehalten wird.

3.3.1 Haltestellen

Barrierefreier Ausbau (S.259)

Auf den Regiobus-Linien 300, 500 und 700, die die direkte Anbindungen an die Innenstadt der Landeshauptstadt Hannover haben und aus Regionen kommen, die eine hohe Fahrgastzahl aufweisen, sind ausschließlich Niederflurbusse einzusetzen.

3.3.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltestellen

ZOB Hannover (S.261)

Der Linienbusverkehr wird nach Verlagerung des ZOB und Umbau zu einem City-Busterminal im öffentlichen Straßenraum abgewickelt. Die hierfür notwendigen Flächen sind inzwischen planungsrechtlich gesichert (Rechtskraft der B-Plan-Änderung:12.04.2007). Dieser Sachverhalt ist zu ergänzen/aktualisieren.

4. Fahrzeuge (S. 262)

Folgende Mindest-Standards sind für Busse festzuschreiben:

- Niederflurbusse mit einer Absenkvorrichtung (Kneelingverfahren)
- möglichst niveaugleicher Ein- und Ausstieg durch fahrzeuggebundene Rampen
- Türen sollten sich farblich kontrastreich vom übrigen Fahrzeug abheben
- große, erreichbare, kontrastreiche und ertastbare Bedienelemente zur Türöffnung
- kontrastreiche Gestaltung aller Festhaltungsmöglichkeiten und Bedienelemente einschließlich Sicherheitsvorrichtungen
- akustische Signale zum Auffinden der geöffneten Tür
- akustische und optische Signale beim Schließen der Türen
- akustische und optische (Haltestellen)Informationen
- ein Mehrzweckplatz für Rollstuhlfahrer und -fahrerinnen, Fahrräder, blinde Menschen mit Führhund und Kinderwagen direkt gegenüber der Mitteltür mit Platz für Rangierbewegungen (Mindestgröße 1,5m x 1,5m)
- keine Klappsitze im Bereich des RollstuhlfahrerInnenplatzes
- großes Rollstuhlpiktogramm an der Vorderseite des Busses und an der Tür mit Rampe
- eine Rückenhalterung am RollstuhlfahrerInnenplatz
- Armlehnen am RollstuhlfahrerInnenplatz, die nicht den Fahrgastfluss im Bus behindern und nicht zu Verletzungen führen
- podestfreie Sitzplätze mit Haltewunschschalter für behinderte Fahrgäste im vorderen Teil des Busses in der Nähe des Fahrers und Kennzeichnung mit einem Piktogramm
- keine Stufen im Busbereich von der Vorder- bis zur Mitteltür
- kontrastreiche Markierung der Ausstiegskanten
- leichte Haltegriffe an den Innenseiten der Türflügeln
- gutes Ausleuchten des Ein- und Ausstiegsbereiches sowie des unmittelbaren Außenbereiches

4.2. Ausblick

Im Netz von Hannover und der Region kommen bei Neuanschaffung von Bussen ausschließlich Fahrzeuge in Niederflurtechnik in Frage.

Die Niederflurtechnik bietet aufgrund der fahrgastfreundlichen Ein- und Ausstiegssituation Vorteile für alle Fahrgäste. Die Fahrzeuge sind jedoch nicht für sich allein zu betrachten. Ein

Niederflurfahrzeug kann nur in Zusammenhang mit einer barrierefreien Haltestelle positive wirtschaftliche Effekte für die Verkehrsanbieter erzielen.

Zu Kapitel E V Park+Ride / Bike+Ride (S. 264)

Die in der Tabelle zu Ausbauklassen P+R von Stadtbahn-Stationen (Tab. E V 2) aufgeführten Standorte sind nicht deckungsgleich mit denen in der zugehörigen Karte 17.3. So fehlen in Tab. E V 2 die in der Karte dargestellten Standorte Lahe, Empelde (Endstation), Marienwerder und Mühlenberg. Der in Tab E V 2 aufgeführte potenzielle Standort Empelde/Eichendorffstraße ist wiederum nicht in der Karte 17.3 dargestellt. Sowohl Tabelle als auch Karte sollten diesbezüglich ergänzt werden.

Anmerkungen zu konkreten P+R-Standorten:

Station Lahe

Die Aussagen im Kapitel E V zum Standort Lahe (Ausbauklasse hoch, Erweiterung um 21 - 40 Stellplätze) sollten an die aktuelle Situation angepasst werden. Planungen der LHH sehen für diesen Standort den notwendigen Umbau mit einer damit verbundenen Reduzierung der Kapazitäten vor. Die Auslastungen des Standortes sind nach Fertigstellung der Stadtbahnverlängerung zur neuen Endstation Altwarmbüchen, an der ebenfalls ein P+R-Parkplatz entstanden ist, deutlich zurückgegangen.

Station Wettbergen

Für die Endstation Wettbergen wird eine hohe Ausbauklasse mit einer Kapazitätserweiterung um 21 - 40 Stellplätze dargestellt. Der Standort lässt eine solche Erweiterung jedoch ebenerdig nicht zu, da hier keinerlei freie Flächen vorhanden sind. Die Realisierbarkeit des Vorhabens erscheint daher nicht gegeben.

Station Empelde/Eichendorffstraße

Die Stadt Hannover hält hier Flächen für eine P+R-Anlage vor. In Karte 17.3 sollte dieser Standort aufgenommen und mit der seitens der Region geplanten Anzahl der Stellplätze (ca. 100) versehen werden. Die für P+R benötigten Flächen sind von der Region zu erwerben. Die Stadt behält sich vor, die verbleibenden Flächen einer evtl. auch baulichen Nutzung zuzuführen.

Auswirkungen des Luftreinhalteplans auf Park+Ride

Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan muss geprüft werden, ob die angebotene Anzahl an P+R-Stellplätzen in der Region Hannover ausreicht, da nicht auszuschließen ist, dass insbesondere Fahrten aus dem Umland mit Einführung der Umweltzone wegen der schlechten direkten Anbindung durch den ÖPNV über P+R-Anlagen abgewickelt werden. Gegebenenfalls sind die Park-and-ride-Anlagen zu erweitern oder auch neue Anlagen anzulegen. Es wird somit gefordert, an den Schnittstellen zwischen Straße und Schiene P+R-Plätze zu schaffen und auszuschildern, um die Erreichbarkeit der Innenstadt auch für FahrerInnen älterer PKW, die nicht in die Umweltzone einfahren dürfen, zu sichern. Dieser Sachverhalt sollte auch deshalb in den NVP 2008 einfließen, da die dreistufige Einrichtung der Umweltzone voraussichtlich bereits innerhalb der Laufzeit des NVP abgeschlossen sein wird.

Potenzielle Standorte im Stadtgebiet könnten beispielsweise an der Vahrenwalder Straße (nördlich Kugelfangtrift) oder an der Hans-Böckler-Allee (Pferdeturm) liegen. Auch die Dringlichkeit der Einrichtung des im NVP-Entwurf enthaltenen P+R-Platzes in Empelde/Eichendorffstraße könnte sich in diesem Zusammenhang in die höhere Ausbauklasse verschieben.

Bike+Ride

Beim Bike+Ride sind die vorhandenen Anlagen attraktiver zu gestalten. Die noch vorhandenen Fahrrad-Vorderradklemmen sind durch Bügel zu ersetzen. Ferner sollten Abstellplätze überdacht werden und abschließbare Fahrradabstellanlagen (Fahrradgaragen) auch an Stadtbahnstationen vorgesehen werden. Die Situation am Hauptbahnhof in Hannover in Bezug auf B+R ist bisher nicht hinreichend berücksichtigt.

Zum KARTENBAND

Karte 9.2 - Schienennetz

Die nach Karte 9.2 freigehaltene Stadtbahntrasse im Bereich Davenstedt./Badenstedt wird für problematisch erachtet, da nur geringe Fahrgastzahlen zu erwarten sind und eine Zerschneidung von Landschaftsräumen etc. erfolgen würde.

Karte 11 - SPNV

Aus unserer Sicht ist die S-Bahn-Haltestelle Bornum keine „Umsteige“anlage.

Karte 16 - Stadtbahn

Stadtbahnstrecke C-Nord, Schulenburger Landstraße, Abschnitt Bertramstraße - Chamissostraße: Änderung der Zeitplanung von Ausbaustrecke ab 2013 in Ausbaustrecke bis 2012 (durchgehende rote Linie).

Karte 17.3 - P+R / B+R

Die Karte 17.3 ist entsprechend den Aussagen unter Pkt. Park+Ride / Bike+Ride anzupassen.