

Herr Clausnitzer
608a
4 39 01

Region Hannover
Dezernat Wirtschaft, Verkehr und Bildung
Herrn Regionsrat Ulf-Birger Franz
Postfach 147
30001 Hannover

86.04 MS

17.07.2014

61.15

**Nahverkehrsplan 2014 der Region Hannover (Entwurf)
Mitwirkung bzw. Beteiligung gemäß § 6 Abs. 4 Nds. Nahverkehrsgesetz (NNVG)
hier: Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover**

Sehr geehrter Herr Franz,

wir danken Ihnen für die Beteiligung an der Aufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) 2014. Zum Entwurf nimmt die Landeshauptstadt wie folgt Stellung.

I. Leitvorstellungen der Landeshauptstadt Hannover zur Nahverkehrsplanung

I.1 Vernetzte Mobilität

In den kommenden Jahren werden neue vernetzte Mobilitätskonzepte stark an Bedeutung gewinnen. Die verfügbaren Verkehrssysteme sollen an den Schnittstellen ohne Barrieren verknüpft werden, so dass zukünftig multimodale Wege möglich sind. Eine optimale "Modalwahl" soll erreicht werden. Dazu ist es erforderlich, die verschiedenen Mobilitätsangebote zu verbinden und einen niederschweligen Zugang zu schaffen. Die Landeshauptstadt erwartet, dass während der Geltungsdauer des Nahverkehrsplans 2014 Maßnahmen zur Vernetzung und Vereinfachung von Verkehrsdienstleistungen umgesetzt werden. Das bisher bestehende GVH-Angebot "hannovermobil" soll erweitert werden und zukünftig auch über digitale Medien nutzbar sein. Die Dienstleistungen des Schienenpersonennahverkehrs, des GVH (Stadtbahn, Bus), des Taxigewerbes, der Carsharing-Unternehmen, der Fahrradverleihsysteme und der Parkhäuser sollen über eine gemeinsame Plattform (z.B. eine Karte) vernetzt werden. Ebenfalls vorangetrieben werden soll das sogenannte e-Ticketing, also die Buchung von Tickets über digitale Medien.

I.2 Effizienzsteigerung

I.2.1 Die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur (Netz) sollen besser ausgeschöpft werden:

- a) Gewinnen neuer Fahrgäste durch Taktverdichtungen und tarifliche Angebote, insbesondere durch eine Attraktivitätssteigerung im Stadtrandbereich (mittlere bis lange Wege),

- b) weitere Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur werden eher nachrangig gesehen, davon ausgenommen ist der weitere Ausbau von Hochbahnsteigen zur Barrierefreiheit

I.2.2 Die Förderung des ÖPNV ist als ein Element der Förderung der Nahmobilität im Umweltverbund zu betrachten. Dies erfordert Angebote und Maßnahmen, die eine kombinierte Nutzung erleichtern und zur Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs beitragen, wie etwa mehr Bike+Ride-Angebote und die Ausweitung der Fahrradmitnahme

I.2.3 Die Steigerung der Effizienz ist zudem unter dem Aspekt der Einhaltung von Umweltqualitätszielen zu sehen. Die Stadtbahn ist "traditionelle" Elektromobilität und wird zu großen, weiter zu steigernden Anteilen mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben. Technische Innovationen im Bereich der Fahrzeug- und Antriebstechniken (Hybrid-Bus) sowie der Infrastruktur werden zur Reduzierung der CO₂-Emissionen, der Vermeidung von Lärmemissionen und als Verbesserungspotenzial zur Luftreinhaltung beitragen.

I.3 Marketing, Management, Innovation und Individualisierung

I.3.1 Die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund ist vorrangiges Ziel: Eine Hauptzielgruppe sind Ein- und Auspendler innerhalb der Region Hannover. Die langfristige Bindung vorhandener Kunden aus der Gruppe Schüler, Schülerinnen und Auszubildende beim Übergang ins fäherscheinfähige Alter ist ein weiterer Aspekt.

I.3.2 Die heutige einseitige Marketingausrichtung auf die Bestandskundschaft ist zu überdenken. Die Information und Kommunikation ist verstärkt auf neue Fahrgäste und insbesondere Fahrgastgruppen auszurichten. Zielgruppen sind die heutigen "Nicht-Kunden". Es handelt sich im Wesentlichen um so genannte Wahlfreie, das heißt Personen, die wenig Einschränkungen im Verkehrsmittelwahlverhalten unterliegen.

I.3.3 Individuelle Ansprüche an den Komfort, erweiterte Dienstleistungs- und Ticketangebote sind zum Abbau von Antrittswiderständen in die Angebotsgestaltung einzubeziehen.

I.4 Barrierefreie und stadtverträgliche Gestaltung

I.4.1 Die aktuelle Fahrzeuggeneration und der (Neubau-)Standard zur Gestaltung der Haltestellen gewähren leichten Zugang zum ÖPNV. Die Weiterentwicklung dieser Standards soll zu einem Universal Design führen. Kennzeichen sind Barrierefreiheit, leichter Zugang zu den Angeboten und Informationen des ÖPNV sowie die Steigerung des Komforts. Das Ziel ist nicht das Besondere für einzelne Zielgruppen, sondern ein Standard in Abwägung der Ansprüche vorhandener und potenzieller Nutzer/innen und Kund/innen.

I.4.2 Die städtebauliche Integration der Anlagen des ÖPNV muss verbessert werden. Die Trennwirkung, die aus der Separation unterschiedlicher Verkehrsträger resultiert, muss so weit wie möglich abgebaut werden. Dies verlangt in städtischen Bereichen der Nahversorgung und der Stadtteilzentren ein neues Gestaltungsprinzip für die Anlagen des ÖPNV, die Abkehr vom besonderen Bahnkörper in städtebaulich empfindlichen Lagen und die Einführung verträglicher Geschwindigkeiten.

I.4.3 An der Bevorrechtigung des ÖPNV an Knotenpunkten durch die Beeinflussung der LSA-Steuerung wird ~~dem Grunde nach~~ festgehalten. Die Einhaltung definierter Mindestqualitäten (Wartezeiten) für alle Verkehrsarten erfordert aber eine Abwägung im Einzelfall und den Einsatz intelligenter Steuerungstechniken.

1.4.4 Neben der stärkeren Beachtung der Reinlichkeit der Stadtbahn-Haltestellen sollen auch die barrierefreien Zugänglichkeiten der Bushaltestellen vor allem im Winter sichergestellt werden.

1.5 Infrastruktur (Netz)

1.5.1 Planungsrelevant sind nur noch ausgewählte Infrastrukturprojekte, bei denen die Investitionen durch realistische Fahrgastgewinne wirtschaftlich gerechtfertigt sind. Dies ist für die Streckenverlängerung nach Hemmingen nachgewiesen worden.

1.5.2 Weitere Netzergänzungen werden einer Wirtschaftlichkeitsüberprüfung durch die Region Hannover unterzogen und neu bewertet. In der Laufzeit des NVP 2008 war zur Verknüpfung mit dem SPNV die Realisierung der Verknüpfungsanlage Waldhausen vorgesehen. Eine neue Stadtbahn-Haltestelle Expo-Park' sollte ebenfalls realisiert werden. Dies ist bislang nicht geschehen.

1.6 Bilanz des Nahverkehrsplanes

In einer Bilanz sollte dargestellt werden, welche Maßnahmen aus dem NVP 2008 umgesetzt werden konnten bzw. welche Gründe einer Umsetzung in der Laufzeit des NVP 2008 entgegenstanden. Es sollte erkennbar sein, ob Maßnahmen aufgegeben worden sind und wenn ja, warum eine Maßnahme aufgegeben wurde. Außerdem sollte erkennbar sein, welche Maßnahmen in den NVP 2014 übertragen werden.

II. Planungs- und Finanzierungsvorbehalt

Wie bereits bei den bisher aufgestellten Nahverkehrsplänen stimmt die Landeshauptstadt Hannover dem NVP 2014 nur insoweit zu, als dass finanzielle Lasten von der Landeshauptstadt Hannover 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 Landeshauptstadt Hannover 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 Landeshauptstadt Hannover ist indirekt über die Regionsumlage beteiligt. Weiterhin sind alle die Landeshauptstadt Hannover betreffenden Maßnahmen im Einzelfall mit der Landeshauptstadt Hannover abzustimmen. Vorliegende Planungen und Konzepte sowie politische Entscheidungen der Landeshauptstadt Hannover sind entsprechend zu berücksichtigen.

Der Finanzierungsvorbehalt für einzelne Maßnahmen des Nahverkehrsplans muss aus der Sicht der Landeshauptstadt Hannover 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 sollten 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 Finanzierung mit Förderung nach dem Entflechtungsgesetz 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).

III. Inhaltliche Anmerkungen und erforderliche Änderungen zum Entwurf des NVP 2014

Die Landeshauptstadt Hannover bittet darum, den NVP 2014 wie folgt zu ändern und zu ergänzen:

- III.1) Kapitel B, Seite 32 "Umfeldverträglicher ÖPNV"
Bei der Gestaltung der Infrastruktur muss die Stadtverträglichkeit, aber auch die Barrierefreiheit berücksichtigt werden, wie umgekehrt ja auch bei einer umfassenden barrierefreien Gestaltung der Infrastruktur die Stadtverträglichkeit zu berücksichtigen ist.
- III.2) Kapitel B, Seite 36 f. "Nationale Verkehrsgesetze" und Seite 210 "Mobilität für alle"
Im Text des Entwurfes wird auf die Pflicht nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hingewiesen, wonach die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 01.01.2022 herzustellen ist. Ausnahmen von dieser Frist müssen im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden. Es sollte im NVP 2014 dargestellt werden, ob und für welche Maßnahmen von dieser Regelung Gebrauch gemacht wird, und es sollte die Begründung für jede einzelne Maßnahme dargelegt werden.

In den NVP 2014 aufgenommen werden sollte auch die UN-Behindertenrechtskonvention (BRK). Die BRK hat den Status eines Bundesgesetzes. In den Artikeln 2 und 4 in Verbindung mit den Artikeln 9 und 20 geht es um die Verpflichtung ungehinderter Zugänglichkeit.

- III.3) Kapitel C, Seite 77, Tabelle C 13 "Übersicht über geplante Gewerbegebiete"
Gewerbegebiet Schwarze Heide: Die Flächen sind zum Teil bereits entwickelt und nur noch in Teilen als geplante Gewerbebeerweiterungsflächen darzustellen.
- III.4) Kapitel C, Seite 80, Karte 3 "Siedlungs- und Gewerbebeerweiterungsflächen"
Die Karte enthält eine Reihe von Flächendarstellungen, die zu korrigieren sind. Entweder die Flächendarstellungen für Siedlungs- und Gewerbebeerweiterungsflächen (gemeint sind vermutlich Wohnungsbau- und Gewerbebeerweiterungsflächen) für das Gebiet der Landeshauptstadt Hannover werden herausgenommen oder mit den Darstellungen des Wohnkonzepts 2025 und des Gewerbeflächenkonzepts der Landeshauptstadt Hannover in Übereinstimmung gebracht.
- III.5) Kapitel D II, Seite 121 "Angebotskonzept"
Im NVP 2014 sollte dargestellt werden, wie die im Wohnkonzept 2025 festgelegten Wohnbauflächen optimal an das ÖPNV-Netz angebunden werden können und wie die Mindestbedienstandards bei der Anbindung der neuen Wohngebiete sichergestellt werden.

III.6) Kapitel D III, Seite 171 "Tarifkooperationen forcieren"

- **In den NVP 2014 soll der Erhalt des Nahverkehrs-Kombi-Tickets zu den großen Messen der Deutschen Messe AG über das Jahr 2014 hinaus sowie eine Ausweitung auf weitere Messeveranstaltungen aufgenommen werden.**
- **In den NVP 2014 soll die Einführung eines Nahverkehrs-Kombi-Tickets für den Zoo Hannover aufgenommen werden.**

III.7) Kapitel D III, Seite 188 f. "Kundenservice, -information, -dialog"

Es sollte ein Konzept zur Beteiligung von Mobilitätseinschränkung betroffener Bürgerinnen und Bürger sowie der entsprechenden Verbände erarbeitet und festgeschrieben werden.

III.8) Kapitel E I, Seite 210 ff "Leitlinien, Ziele Standards"

- **In den Planungen für die Fahrgäste des Nahverkehrs werden wieder Sitzbänke verwendet, die eine wärme- und kälteisolierende Auflage wie z.B. Holz haben. Gerade ältere Menschen mit Gelenkbeschwerden können sich bei Minustemperaturen im Winter nicht auf Metallbänke setzen.**
- **Die Erreichbarkeit der Haltestellen von Stadtbahn und Bussen ist auch im Winter bei Eis und Schnee sicherzustellen.**
- **Die Ausrüstung von Bussen mit Fahrradträgern an Heck oder Front soll geprüft werden, um eine Fahrradmitnahme auch zu Hauptverkehrszeiten zu ermöglichen. Gegebenenfalls sollen zunächst einzelne Buslinien (z.B. die "Seelhorst-Waldheim-Linien" 134 und 128) damit ausgerüstet und über die Erfahrungen berichtet werden.**

III.9) Kapitel E II, Seite 225 "Maßnahmenkonzept" (SPNV)

Es sollte ein Passus aufgenommen werden, in dem Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Unterhaltungsstandards in den S-Bahn-Stationen dargelegt werden. Insbesondere die Sauberkeit, Sicherheit, Beleuchtung, Fahrgastinformationen sowie die Unterhaltung der technischen Anlagen (z.B. Aufzüge) müssen in den nächsten Jahren deutlich verbessert werden. Mit der Deutschen Bahn AG sollte eine "Qualitätsoffensive S-Bahn-Stationen" vereinbart werden. Die auf dem Papier gegebene Barrierefreiheit wird in der Praxis durch häufig defekte Aufzüge zunichte gemacht. Als Beispiele seien die Aufzüge der S-Bahn-Stationen Hannover-Ledeburg ~~und~~, Hannover-Anderten/Misburg **und Bismarck-Bahnhof** genannt. **Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen für erforderlich erachtet:**

- **Der für das Jahr 2019 geplante barrierefreie Ausbau der Haltestelle "Bahnhof Nordstadt" wird auf das Jahr 2015 vorgezogen.**
- **Für die U-Bahnhaltestelle "Aegidientorplatz" soll die Errichtung eines zweiten Aufzuges an der Südseite der Haltestelle (Bereich Theater am Aegi) vorgesehen werden.**
- **Zusätzliche barrierefreie Zugänge sollen an den S-Bahn-Haltestellen Hannover - Karl-Wiechert-Allee" und "Hannover - Kleefeld" eingerichtet werden. Die Reparaturen an ausgefallenen Aufzügen an diesen Stationen werden kurzfristig vorgenommen. Die Fahrgäste werden in geeigneter Form z.B. durch Ansagen oder Anzeigen auf Stationen und in den Bahnen über ausgefallene Aufzüge an die genannten Haltestellen unterrichtet.**
- **Die Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle im Stadtteil Waldhausen soll mit Nachdruck vorangetrieben werden, um ihren Baubeginn spätestens im Jahr 2019 zu ermöglichen. Der Haltestellenname sollte "Waldhausen / Döhren" lauten, weil der Stadtteil Döhren direkt an der Südseite der Haltestelle beginnt und ein großes zusätzliches Nutzungspotenzial erschließt. An dem Haltestellenpunkt soll ein ausreichendes Angebot an Pkw-Parkplätzen (P+R), Fahrradabstellanlagen (B+R) und Kurzzeit-Pkw-Parkplätzen ("Kiss and Ride") eingeplant und vorgehalten werden.**

III.10) Kapitel E III, Seite 233f. "Ausbaustandard für Stadtbahnstrecken"

Es wird darauf hingewiesen, dass Holzschwellengleis und Rasengleis nicht den gleichen Korrekturfaktor nach 16. BImSchV erhalten. Das Schwellengleis erhält keinen Zuschlag (DFb=0), während beim Rasengleis DFb= - 2 dB angesetzt werden. Gleichzeitig wird im Absatz zuvor die Aussage getroffen, dass sich Schwellengleis und die Bauweise mit tiefliegendem Rasen schalltechnisch fast nicht unterscheiden. Somit wird deutlich, dass nur über die Bauweise mit hochliegendem Rasen ein schalltechnischer Effekt in sensiblen Bereichen erzielt werden kann und die bisherige Standardbauweise mit tiefliegendem Rasen schalltechnisch keinen Effekt hat!

Die Landeshauptstadt Hannover begrüßt, dass der Ausbaustandard "Feste Fahrbahn mit hochliegendem Rasen" als lärmindernde Ausbauweise in Wohngebieten eingesetzt werden soll.

Diese Ausbauweise sollte allerdings in Bereichen mit Wohnbebauung nicht nur erwogen, sondern als Alternative zukünftig generell durchgeführt werden.

III.11) Kapitel E III, S. 236 "Stadtbahnstrecke D-West: "Neubaustrecke zum Raschplatz / Hbf"

Es sollte der Zeitplan zum Ausbau der Stadtbahnlinie D-West im Innenstadtbereich in den NVP 2014 aufgenommen werden.

III.12) Kapitel E III, Seite 236 "Stadtbahnstrecke D-West: Zweigstrecke nach Ahlem-Nord"

Die Ausführungen sollten wie folgt ergänzt werden: Das geplante Wohnquartier Wasserstadt Limmer soll optimal an den ÖPNV angebunden werden. Dazu gehört auch eine möglichst enge Anbindung an die Stadtbahnstrecke D-West. Sofern planerisch und wirtschaftlich realisierbar soll die Stadtbahnstrecke D-West **entweder möglichst** eng an der Wasserstadt vorbeigeführt werden und durch einen Hochbahnsteig optimal angebunden werden ~~oder es soll eine Abzweigung auf das Gelände geführt werden.~~

III.13) Kapitel E III, Seite 236f. "Stadtbahnstrecke A-West: Zweigstrecke nach Davenstedt"

Eine Aufgabe der Planungen für eine Zweigstrecke der Stadtbahnstrecke A-West nach Davenstedt ist aus Sicht der Landeshauptstadt Hannover nicht akzeptabel. Die Anbindung von Alt-Davenstedt und ggf. auch Davenstedt-West und Badenstedt-West soll stattdessen in den NVP 2014 als weiterzuverfolgende mögliche Stadtbahnneubaustrecke (Karte 16) mit einer räumlichen Flächensicherung (2.4 Ausblick / Räumliche Flächensicherung) aufgenommen werden.

III.14) Kapitel E III, Seite 237f "Stadtbahnstrecke A-West: Lindener Hafenbahn"

Aus Sicht der Landeshauptstadt Hannover ist es nicht akzeptabel, dass die heutige Stadtbahnhaltestelle 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 sollte daher aus dem NVP 2014 (Karten 15.1 und 16) gestrichen werden.

III.15) Kapitel E III, Seite 240f., "2.4 Ausblick / Räumliche Flächensicherung"
Es wird eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 2 von der Endhaltestelle "Alte Heide" bis zur Stadtbahnlinie 9 in der Sutelstraße erstellt und bei erwiesener Wirtschaftlichkeit eine entsprechende Planung entwickelt. Das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung soll dem Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide bis spätestens Mitte 2016 vorgestellt werden.

Es wird eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 11 von der Endhaltestelle Haltenhoffstraße über den Herrenhäuser Kirchweg und die Gleise der Linien 4 und 5 durch Herrenhausen nach Leinhausen erstellt und bei erwiesener Wirtschaftlichkeit eine entsprechende Planung erstellt.

III.16) Kapitel E III, Seite 245f., "3.3.2 Nachrüstprogramm für Hochbahnsteige"
Die Nachrüstung von Stadtbahnhaltestellen mit Hochbahnsteigen sollte in den kommenden Jahren deutlich forciert werden, um das im Personenbeförderungsgesetz geforderte Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 auch tatsächlich erreichen zu können.

Insbesondere soll die Errichtung von Hochbahnsteigen an der Stadtbahnlinie 9 zwischen Noltemeyerbrücke und Fasanenkrug mit besonderer Priorität ausgestattet werden und bis zum Jahr 2020 vollständig umgesetzt werden. Dabei sollen bis 2017 die Haltestellen "Bothfelder Kirchweg", "Kurze-Kamp-Straße" und "Fasanenkrug" und bis spätestens 2020 die Haltestellen "Bothfeld" und "Stadtfriedhof Bothfeld" mit Hochbahnsteigen ausgestattet werden.

Die nur nachrichtlich genannte Haltestelle Leinaustraße (geplant 2020) sollte mit der für 2018 geplanten Haltestelle Ungerstraße getauscht werden, also Leinaustraße 2018 und Ungerstraße 2020.

Die Haltestellen Ungerstraße (neu geplant 2020) und Lindener Marktplatz (geplant 2021) sollen wegen der sehr starken Ein-Aussteigerzahlen deutlich früher barrierefrei ausgebaut werden und in den aktuellen Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

III.17) Kapitel E IV, Seite 254f. "Busverkehr – Angebot und Infrastruktur"
- 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-Bennigsen-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 ein Passus aufgenommen werden, in dem die Notwendigkeit zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Stadtbezirk Linden-Limmer unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung des neuen Wohnquartiers Wasserstadt Limmer betont wird. In die Erarbeitung eines Konzeptes für die ÖPNV-Verbesserung im Stadtbezirk Linden-Limmer soll der Busverkehr einbezogen und Maßnahmen zur Anbindung der Wasserstadt Limmer dargestellt und umgesetzt werden.
- Eine Anbindung des inneren Kerns des Gewerbegebietes "Schwarze Heide" an das ÖPNV-Netz wird für erforderlich gehalten. Von den Betrieben wird verstärkt der Wunsch geäußert, die auf der Stelinger Straße verkehrenden Buslinien 490 und 491 in einer Schleife durch das Gewerbegebiet zu führen und bei der Taktung Schicht- und Betriebszeiten der Betriebe zu berücksichtigen.
- Es sollte eine durchgehende und umsteiglose Verkehrsverbindung 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.
- ~~- **Es sollte geprüft werden, ob die Linie 700 nicht gebrochen oder auf einer alternativen Fahrtroute (z.B. Expresslinie oder mindestens Kötnerholzweg statt Limmerstraße) geführt werden kann. Die Aufrechterhaltung des Parallelverkehrs bedingt auch für den Busverkehr in der Limmerstraße Hochborde, die sowohl die Nutzung als Fahrradstraße als auch Querungsmöglichkeiten behindern.**~~
- **Sobald durch den Bau der Hochbahnsteige Küchengarten und Wunstorfer Straße die Linie 10 weitestgehend barrierefrei ist, wird die Linie 700 statt durch die Fußgängerzone Limmerstraße auf einer alternativen Fahrtroute (z.B. Kötnerholzweg statt Limmerstraße) geführt. Bei den Planungen der Hochbahnsteige in der Fußgängerzone Limmerstraße werden für den 700er Bus keine Hochborde geplant. Hochborde würden sowohl die Nutzung als Fahrradstraße als auch Querungsmöglichkeiten behindern.**
- **Zur Verbesserung der Anbindung der Stadtteile Ahlem, Davenstedt, Linden-Mitte, Linden-Nord und Calenberger Neustadt an das Schauspielhaus und den Hauptbahnhof soll die Buslinie 120 über den derzeitigen Endpunkt am Aegidientorplatz hinaus bis in das Stadtzentrum mit Haltestellen am Schauspielhaus und am Ernst-August-Platz verlängert werden.**
- ~~**Auch für**~~ **Für** die Linien 300 und 500 sollte geprüft werden, ob dort, wo ein Parallelverkehr mit anderen Linien stattfindet, diese Linien anders geführt oder ganz aufgegeben werden.
- Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung des Hanomag-Geländes an das ~~ÖPNV-Netz~~ **Busnetz (z.B. Ringlinie 100/200)** sollten geprüft werden.

- Für das Quartier "zero-e-park" in Wettbergen wird eine Anbindung an das ÖPNV-Netz für erforderlich erachtet. **Es sollte schnellstmöglich mit einer Buslinie entlang der Straße "In der Rehre" (Abschnitt Bergfeldstraße - Göttinger Chaussee) erschlossen werden. Dazu werden eine Bushaltestelle in Höhe Grünzug / Erna-Mohr-Straße und eine weitere in Höhe der Einmündungen "Vor der Kiehwiese" / "Auf dem Grethel" eingerichtet. Die Verbesserung in diesem Bereich darf nicht zu Verschlechterungen der Taktung in den anderen Teilen Wettbergens führen.**
- **Für die Buslinie 125 sollte zwischen Misburg und Anderten am Wochenende eine Taktverdichtung vorgenommen werden.**
- **Die Taktzeiten der Buslinie 134 ("Seelhorst-Linie") soll täglich auf wenigstens bis 23:00 Uhr und auch auf Sonntage und Feiertage von 08:00 Uhr bis mindestens 22:00 Uhr ausgeweitet werden, um dort angesichts neuer Baugebiete und weiter wachsender Einwohnerzahl ein gutes ÖPNV-Angebot bereit zu halten.**
- **Zur Entlastung der Kurt-Schumacher-Straße und der Kreuzung am Ernst-August-Platz wird der Fahrweg für die Regiobuslinien 300, 500 und 700 zukünftig über Otto-Brenner-Straße bis zur Hamburger Allee, dann rechts in die Hamburger Allee und dann über die Lister Meile zum ZOB vorgesehen.**
- **Die Haltestelle "Noltemeyerbrücke" der Buslinie 125 in der Sutelstraße (Fahrtrichtung Meierwiesen) wird in die Umsteigeanlage "Noltemeyerbrücke" integriert.**
- **Das Wohngebiet an der Gehägestraße im Stadtteil Groß-Buchholz wird schnellstmöglich mit einer Buslinie erschlossen.**

III.18) Kapitel E IV, Seite 254f. "Busverkehr"

Beim Betrieb und baulichen Maßnahmen muss die Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Das gilt auch für Ruftaxen.

III.19) Kapitel E IV, Seite 263 "Busverkehr"

Die Anbindung des Gewerbegebietes Schwarze Heide an das ÖPNV-Netz sollte verbessert werden (s.o.). Seitens der dortigen Betriebe wurde der Wunsch nach einer zusätzlichen Bushaltestelle am Alten Damm vorgetragen. Das Gewerbegebiet Schwarze Heide ist bisher nur über die Haltestelle Stelinger Straße an den ÖPNV angebunden. Der Fußweg von dieser Haltestelle zu den am Alten Damm und am Desbrocksheidering vorhandenen Gewerbebetrieben beträgt zwischen 1.000 und 1.500 m, max. sogar 1.750 m.

III.20) Kapitel E IV, S. 264 – 265 "Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes" (Bushaltestellen)

Es wird eine Beschleunigung des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen im Stadtgebiet gefordert, mit dem Ziel, die Quote in Höhe von 29 % barrierefreier Bushaltestellen im Stadtgebiet deutlich zu erhöhen. Das mit dem Personenbeförderungsgesetz geforderte Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 wird ohne eine stärkere Konzentration auf dieses Thema im Rahmen der Nahverkehrsplanung nicht zu erreichen sein. **Alternativ zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen sollte aus Wirtschaftlichkeits- und Flexibilitätsgründen eine barrierefreie Ausrüstung der Busse mit entsprechender technischer Vorrichtung geprüft werden.**

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen für erforderlich erachtet:

- **Die Barrierefreiheit der Haltestelle Eichenfeldstraße ist vorzuziehen und deutlich vor 2019 zu realisieren.**
- **Die Haltestellen an der Misburger Straße sind im Stadtbezirk Buchholz-Kleefeld vorrangig barrierefrei auszubauen. Dabei ist bei der Gestaltung der Haltepunkte die Leitlinie "Idealtypische Bushaltestelle" (Abb. EIV 1, Seite 260) anzuwenden.**
- **Für die Buslinie 134 wird an der Peiner Straße / Ecke Wülfeler Bruch eine neue Haltestelle eingerichtet.**
- **Für die Buslinien 133, 134 und 137 werden an den Haltestellen im Stadtbezirk Buchholz-Kleefeld bzw. Döhren-Wülfel Wartehäuschen mit Sitzmöglichkeiten aufgestellt, die den wartenden Fahrgästen ausreichend Wetterschutz bieten.**

III.21) Kapitel E IV, Seite 266 "Busverkehr - Angebot und Infrastruktur

4. "Fahrzeuge"

Eine Veränderung für den Brandschutz in Bussen ist für den Personenschutz, insbesondere der Schulkinder, unabdingbar. Neben dem generellen Einsatz von Motorlöschsystemen müssen auch neue Brandschutzkonzepte für die Brandlast der Innenraummaterialien gefordert werden.

III.22) Kapitel E V, Seite 272f. "Maßnahmenkonzept" (Park+Ride / Bike+Ride)

- **Es sollte ein Passus aufgenommen werden, der konkrete Schritte zum massiven Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Stadtbahnstationen mit konkreten Maßnahmen, Standorten und Terminen benennt. Sowohl die Landeshauptstadt Hannover als auch die Region Hannover bekennen sich zum Ausbau des Radverkehrs. Das muss seinen Niederschlag im NVP 2014 finden. An den Bushaltestellen, Stadt- und S-Bahn-Stationen herrscht generell ein deutlicher Mangel an Fahrradabstellmöglichkeiten. Es muss deshalb ein Konzept zur Ausweitung der Fahrradabstellanlagen an Haltestellen aufgestellt und umgesetzt werden.**
- **Für den B+R-Standort am Bahnhof Anderten/Misburg ist im NVP 2014 eine Kapazitätserweiterung von bis zu 20 Plätzen vorgesehen. Die Kapazität sollte deutlich aufgestockt werden, um dem Wildparken von Rädern entgegenzuwirken.**
- **Der Bau einer P+R-Anlage am Bahnhof Anderten / Misburg wird kurzfristig umgesetzt.**
- **Die P+R-Anlage am Stadtbahnendpunkt Wettbergen wird - der Nachfrage entsprechend - auf geeignete Art und Weise erweitert.**
- **Die P+R-Anlage in Lahe wird - der Nachfrage entsprechend - auf geeignete Art und Weise bis 2016 erweitert.**

- **Die SPNV-Stationen "Hannover-Kleefeld" und "Hannover-Karl-Wiechert-Allee" als B+R-Standorte sind in der Ausbaupriorität von niedrig (Karte 17.2) in hoch aufzustufen, um entsprechend eine Kapazitäts- und Qualitätsverbesserung zu erreichen. Die Entwicklung eines B+R-Konzeptes für Stadtbahnstationen ist ergänzend vorzunehmen. Die Stadtbahnhaltestellen "Kantplatz" und "Roderbruch" sind in das zusätzliche Ausbaukonzept aufzunehmen und in die Ausbaupriorität "mittel" einzustufen.**
- **Die Endhaltestelle Fasanenkrug wird in die Ausbaupriorität Hoch (Karte 17.3) und in der Maßnahmenliste (Kapitel E IV) in die Priorität 1 eingestuft.**
- **An der Endhaltestelle "Roderbruch", am S-Bahn-Haltepunkt "Hannover - Karl-Wiechert-Allee" und an dem neu zu bauenden Hochbahnsteig "Misburger Straße" werden für die B+R-Anlage jeweils abschließbare Fahrradabstellanlagen installiert.**
- Es sollte ein Konzept zur Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing aufgenommen werden. Insbesondere an P+R-Standorten sollen Carsharing-Stellplätze ausgewiesen werden. Auf den in Arbeit befindlichen Masterplan Carsharing der Region Hannover ist hinzuweisen.
- Das Thema Elektromobilität sollte in das Maßnahmenkonzept für die P+R- sowie B+R-Anlagen dergestalt aufgenommen werden, dass sowohl Ladeplätze für PKW- als auch für Fahrräder geschaffen werden, ggf. auch für das geplante stationäre vollautomatische Pedelec-Verleihsystem.

IV. Redaktionelle Hinweise

- IV.1) Kapitel B, Seite 39, Abbildung B 1 "Beteiligungen der Region Hannover"
Richtig muss es heißen: Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (VVG)
- IV.2) Kapitel B, Seite 40 "Öffentlicher Dienstleistungsauftrag für Busverkehrsleistungen"
Richtig muss es heißen: "Für die Buslinienverkehre ist zum 01.07.2010 eine Direktvergabe..."
- IV.3) Kapitel C, Seite 78, Tabelle C 13 "Übersicht über geplante Gewerbegebiete"
Richtig muss es in Zeile 12 heißen: Hannover / Stadtbezirk 5, Stadtteil Anderten / Owiefeldstraße, Lohweg, Hägenstraße

Für evtl. Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Der Oberbürgermeister
Im Auftrag

(Heesch)
Fachbereichsleiter

Anlage

Auf Wunsch des Stadtbezirksrates Buchholz-Kleefeld werden der Stellungnahme die Anmerkungen des in der Sitzung am 25.09.2014 angehörten "Sachverständigen", Herrn Bannert, beigefügt.

(Hinweis: hierbei handelt es sich nicht um einen Sachverständigen im Sinne des Kommunalverfassungsrechts bzw. der Geschäftsordnung des Rates, sondern um einen sachkundigen Bürger)

Auswirkungen / Betreff des Nahverkehrsplan auf den Stadtbezirk Buchholz-Kleefeld

- S-Bahne und DB Regio
 - o Es wird im Kapitel E II, Seite 220 (Plan) darauf hingewiesen, das die Regionalbahn-Strecken Hannover-Lehrte-Braunschweig & Hannover-Lehrte-Wolfsburg über keinen „sauberen“ 30'-Takt verfügen, bisher geschieht dies nur versetzt in der HVZ. Ggf. sind hier weiter Stopps am Haltepunkt Karl-Wiechert-Alle möglich. Dies könnte ein Interesse sein um die Haltestelle ggf. zu Regiozüge aufzuwerten.

- Stadtbahnen
 - o Evtl. kommt es zu einem Nummerwechseln (Siehe Seite 231) bei den Linien 7 und 9. Es gibt unterschiedliche Pläne, wonach es sein kann, das die Linie 9 zukünftig von Empelde nach Misburg und die Linie 7 (wie früher schon) von Wettbergen zum Fasanenkrug fährt. Die Linie die dann nach Empelde führt kann nur mit den alten TW 6000 (grüne Bahnen) betrieben werden und schließt somit auch 3-Wagen-Züge in der Hauptverkehrszeit aus
 - o Indirekt: Die Linie 4 wird vorgeschlagen für einen Ausbau in Garbsen, vom bisherigen Endpunkt am Planetenring hinaus zu führen bis zum neuen Garbsener Zentrum. Dies ist wünschenswert, da es die Linie 4 mit dem extrem hohen Fahrgastaufkommen weiter aufwertet und somit langfristig ein durchgehender 3-Wagen-Zugbetrieb (ähnlich wie auf der Linie 1) möglich sein wird. Stichwort: Höhere Kapazität.
 - o –Auffallend ist beim Blick auf die Fahrgaststatistik auf Seite 54 (Karte 2.2) die ungleiche Verteilung der Stadtbahnlinien.
 - Bsp.: Auf dem Abschnitt: Noltemeyerbrücke – Vier Grenzen werden von 3 Stadtbahnlinien (Linien 3,7 und 9) 18.160 Fahrgäste/24h befördert im Vergleich zum Abschnitt: Kantplatz-Clausewitzstr. (Linien 4 und 5) werden 18.190 Fahrgäste/24h befördert. Stichwort: Zusätzliche Linie, engere Taktzeiten. Dadurch erhöhte Attraktivität

- Buslinien:
 - o Leider sind im NVP die Buslinien nur dann vereinzelt erfasst, wenn diese von Änderungen betroffen sind, dies ist nicht der Fall, somit ist nicht davon auszugehen das an den bestehenden Buslinien etwas verändert wird. Lediglich die Buslinie 127 wird im Bereich Misburg-Nord wegen der Stadtbahnverlängerung nach Misburg-Mitte gekürzt
 - o KAPITEL D1, Seite 117, Liste:
 - Standardmäßige Mindestbedienung nicht erfüllt. Nr. 4 & 5 der Liste sind die Klabundestr. & der Eilenriedestift, welche nicht ausreichend nah und ggf. oft durch den ÖPNV bedient wird. Vorgeschlagen wird, dies hinzunehmen und auf die Busachse hinzuweisen, die durch mehrere Linien im Stadtbahntakt verkehrt. Es bleibt der teils lange Fußweg. Gegenargument: Shuttle-Service des Eilenriedestift zum Stadtbahnendpunkt Roderbruch – fahrten tagsüber nach Bedarf.