

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

Herr Clausnitzer
608a
4 39 01

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.

I.5 Infrastruktur (Netz)

I.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.

I.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.

I.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 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.7) 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 genannt.

III.8) 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.9) 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.10) 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.11) 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.

III.12) 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. 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 Köthnerholzweg 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.
- Auch 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 sollten geprüft werden.
- Für das Quartier "zero-e-park" in Wettbergen wird eine Anbindung an das ÖPNV-Netz für erforderlich erachtet.

III.13) 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.14) Kapitel E IV, Seite 254f. "Busverkehr"

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

III.15) 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.

- III.16) 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.
 - 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)
- III.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, Hagenstraße

Für evtl. Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Der Oberbürgermeister
Im Auftrag

(Heesch)
Fachbereichsleiter