

SPD-Fraktion und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

(Antrag Nr. 3097/2007)

Eingereicht am 19.12.2007 um 10:38 Uhr.

Stadtentwicklungs- und Bauausschuss, Verwaltungsausschuss

Änderungsantrag der SPD-Fraktion und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Drucks. Nr. 2069/2007 N1 Nahverkehrsplan 2008/Entwurf

Antrag

In die Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Entwurf des Nahverkehrsplanes 2008 werden folgende Punkte aufgenommen

2. Kapitel B Die Ausgangssituation - In diesem Rahmen bewegen wir uns 1.3 Condet
Mainstreaming (S. 16) und

Kapitel E I Verkehrsübergreifende Themen

"I, Gender Mainstreaming (S. 200)

Dem Themenkomplex „Gender Mainstreaming“ wird zu wenig Bedeutung beigemessen,
Das diesbezügliche Kapitel gilt es zu überarbeiten.

6. Kapitel E II SPNV

Unter 2. Fahrplanangebot - Zielkonzept

Es wird geprüft, ob die Einrichtung einer S- Bahn Ringlinie (Hauptbahnhof, Bhf.
Bismarckstraße, Bhf. Fischerhof auf die Güterumgehungsbahn Ahlem zum Bahnhof
Leinhausen) einschließlich einer Verknüpfung mit den Stadtbahnlinien 9 und 10 In
E3adenstedt an der Badenstedter Straße I Soltekamp und in Ahlem am Schleusengrund/
Erhardtstraße verkehrliche Vorteile für den ÜPNV in Hannover mit sich bringt und weiter©
Fahrgastpotentiale erschließen könnte.

4.3 Maßnahmenkonzept

in der Stellungnahme der SV fälschlicher Weise unter 5. Fahrzeuge genannt.

S-Bahn-Haltestelle 8ornum (S. 219)

ist zu berücksichtigen, dass durch die Beschlussdrucksache Nr. 11 403/2007 der Region
Hannover v. 29.08.2047 der Ausbau der S-Bahn-Haltestelle Barnum (S. 219) bereits
realisiert wird.

7. Kapitel E E10
Stadtbahn (8.2i5)

Stadtbahn und Kapitel E VI

Maßnahmenllste

1. Weiterentwicklung des Bedienangebotes zum Zielnetz 2013+

Die Verlängerung der C-Strecke über Expo-Ost hinaus mit kurzfristig einer neuen
Haltestelle in der Nähe der heutigen Wendeschleife bis längerfristig die Verlängerung zur
B-Strecke nach Laatzen mit einer weiteren Haltestelle im Bereich Ikea wird in den
Nahverkehrsplan aufgenommen.

2.4 Ausblick (S. 234 - 237)

Ausbaukonzept Stadtbahnstrecke D-West / Fertigstellung des Innenstadtnetzes
In eine Überprüfung des Ausbaukonzepts Stadtbahnstrecke D-West 1 Fertigstellung des Innenstadtnetzes sollte nicht nur der Innenstadtbereich Berücksichtigung finden, sondern auch der komplette barrierefreie Ausbau der Linien 10 und 17 In den Stadtteilen Cadenberger Neustadt, Linden und Limmer als 4-Linien-Konzept zur Finanzierung als Sonderprogramm aufgenommen werden.

Ausbaukonzept Stadtbahnstrecke D-OstID-Süd

Auf Grund der hohen Investitionen für eine Tunnelstrecke D-Ost (ab Mbf) halten wir die Option für nicht umsetzbar. Allerdings ist die oberirdische Führung der Stadtbahnstrecke ß-Qsi (ab Berliner Allee) erforderlich.

Es sollte vermieden werden, die Realisierung einer optimalen Innenstadtführung durch derzeit nicht finanzierbare und auf Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung dar Sallstraße stoßende Planungen zeitlich noch weiter zu verzögern. Insbesondere vor dem Hintergrund des derzeit zwar nicht optimalen, aber trotzdem guten Busangebotes im Abschnitt D-OstID-Süd, was sich an der Haltestellendichte und Fahrtenhäufigkeit im Bereich Marienstraße-Sallstraße-Bismarckbahnhof festmacht, sollte dieser Abschnitt nicht mehr auf seine Umsetzbarkeit überprüft werden.

Durch das Führen der Stadtbahnstrecke D-Ost ab RaschplatzhochstraßeBerliner Allee als oberirdische Strecke, würde sich für eine Stadtbahnlinie wie unter 2.4 Ausblick beschrieben, die Erreichbarkeit der östlichen Innenstadtteile und der Südstadt erschließen, Durch die Neueinrichtung von Stadtbahnhaltestellen werden viele neue Kundinnen und Kunden für den CSPNV gewonnen Die Reisezeiten für die Menschen aus der Südstadt verringern sich auf wenige Minuten und die Erreichbarkeit der anderen Stadtbahnlinien und den daraus resultierenden Reisezeiten erhöht die Mobilität durch den OPNV.

zu E IV Busverkehr - Angebot und Infrastruktur ErgänzungenNeränd@rungen des Busliniennetzes:

Naue Formulierung:

Eine Verknüpfung der Altstadt mit dem Hauptbahnhof ist zu prüfen.

Begründung:

Wesentlicher Schwerpunkt der Verkehrspolitik in der Landeshauptstadt Hannover und der Region Hannover ist die Verbesserung des uneingeschränkten Zugangs zum ÖPNV für alle Nutzergruppen. Hierbei ist die Zugänglichkeit der Fahrzeuge und Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger im besonderen Maße zu berücksichtigen. Dazu sollte überlegt werden, wie das Bauprogramm der Hochbahnsteige beschleunigt werden kann (z B von derzeit jährlich 2-3 auf 3-4 Hochbahnsteigs). Für die Bereiche, in denen kurzfristig kein© Hochbahnsteige gebaut werden, soll geprüft werden, inwieweit Übergar,gslösungen geschaffen werden können.

Ein weiterer Schwerpunkt des vorliegenden Nahverkehrsplanes sollte die Fertigstellung des innenstadtnetzes sein als Voraussetzung für eine bessere Erschließung der westlichen Stadtteile durch Hochbahnsteige. Damit verbunden ist neben der barrierefreien Anbindung auch eine Verringerung der Fahrzeiten, bessere Verbindungen zwischen dem Westen Hannovers und der Innenstadt bzw. der Südstadt und der Oststadt.

Christine Kastning
Fraktionsvorsitzende

Lothar Schlieckau
Fraktionsvorsitzender

Hannover / 19.12.2007