Landeshauptstadt Hannover

An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)
An den Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

1. Entscheidung
Nr. 15-1917/2011 S1
Anzahl der Anlagen 0
Zu TOP 5.4.1.

Linden-Limmer-Linie
Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am 12.10.2011
TOP 5.4.1.

Beschluss
Die Verwaltung wird aufgefordert umgehend zu prüfen, wie eine umsteiglose, durchgehende Verkehrsverbindung des ÖPNV von Limmer-Schleuse, über Lindener Rathaus bis Krankenhaus Siloah Klinikum in Linden-Süd, zeitnah und kostengünstig hergestellt werden kann

Entscheidung
Der Antrag wurde zuständigkeitshalber an die Region Hannover weitergeleitet.

Die Region Hannover in Zusammenarbeit mit der üstra nehmen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Das Nahverkehrsangebot in Limmer und Linden ist mit den Linien 10, 3, 7, 17, 700, 120, 100/200, 300 und 500 sehr gut. Die Fahrtenhäufigkeit ist mit den angebotenen 7,5-, 10- und 20-Minuten-Takten ebenfalls sehr gut. Bei der Barrierefreiheit gibt es noch Verbesserungsbedarf, an diesem Thema wird aber permanent weiter gearbeitet. In letzter Zeit wurden z. B. die Bushaltestellen Ungerstraße (provisorisch) und die drei Buspositionen am Küchengarten barrierefrei gestaltet. Die beantragte durchgehende Linie, die alle vier Stadtteile im Stadtbezirksrat Linen-Limmer umsteigefrei bedienen soll, ist heute nicht vorhanden. Es werden allerdings alle geforderten Linienabschnitte von den o. g. Linien bedient. Mit einem einmaligen Umstieg am Küchengarten oder am Goetheplatz kann man von Linden-Nord und Limmer nach Linden-Mitte und Linden-Süd gelangen. Auch in anderen hannoverschen Stadtbezirken ist es nicht selbstverständlich, dass alle Bereiche im Stadtbezirk umsteigfrei erreicht werden können.

Zur Prüfung der zusätzlichen Kosten und der Auswirkungen auf das bestehende ÖPNV-Angebot wurden ein möglicher Linienweg und ein Angebot entworfen. Dabei stellte sich heraus, dass nicht alle Fahrrelationen mit dem Standardlinienbus möglich sind. Beispielsweise ist eine Fahrt von der Limmerstraße über Küchengarten in die Blumenauer Straße nicht möglich. Auch von der Deisterstraße kommend kann man am Schwarzen Bär nicht links in die Falkenstraße einbiegen.

Folgender Fahrweg der Linden-Limmer-Linie wurde untersucht: Haltestelle Brunnenstraße – Tegtmeyerstraße – Wunstorfer Straße – Limmerstraße – Kötnerholzweg – Fössestraße - Blumenauer Straße – Stephanusstraße – Falkenstraße – Deisterstraße – Allerweg – Ritter-Brüning-Straße – Stadionbrücke. In der Gegenrichtung müsste der Bus von der Deisterstraße kommend über Schwarzen Bär und Blumenauer Straße zum Küchengarten fahren. Problem dabei ist, dass der Lindener Markt in dieser Fahrtrichtung nicht direkt bedient werden könnte. Um die zusätzzlichen Kosten möglichst gering zu halten, wurden bei der Takthäufigkeit „nur“ 30 Minuten zu Zeiten von Einkauf und Erledigungen (werktags von 8 – 19 Uhr und samstags von 10 – 16 Uhr) angenommen.

Problematisch bei der Einrichtung der geforderten Linie ist der Parallelverkehr zu den Linien 10, 700, 120, 100/200 und 500. Es wurde daher geprüft, ob sich einzelne Abschnitte anderer Buslinien einsparen lassen können oder ob sie anders geführt werden können. Dies ist aber nicht der Fall. Beispielsweise muss die Linie 700 auf möglichst kurzem Weg ins Stadtzentrum Hannover fahren. Bei der Buslinie 120 ist es nicht möglich, den Bereich Bardowicker Straße, Fössestraße und Stephanusstraße auszulassen, da dann das wichtige Ziel Küchengarten mit gut 1.000 Ein- und Aussteigern/Tag nicht mehr bedient würde. Beim Fahrweg der Linie 100/200 wurde geprüft, ob die neue Limmer-Linden-Linie den Abschnitt zwischen Lindener Marktplatz und Allerweg über Lindener Berg und Deisterplatz übernehmen könnte und die Linie 100/200 dafür schlank über Schwarzer Bär geführt wird. Dabei würden auf der Ringlinie 100/200 aber wichtige Fahrbeziehungen unterbrochen werden. Davon wären täglich ca. 1.000 Fahrgäste negativ betroffen. Darüber hinaus würde sich in diesem Bereich die Fahrtenhäufigkeit von 10 Minuten auf 30 Minuten verringern.

Die Kosten einer neuen Linden-Limmer-Linie würden pro Jahr bei dem unterstellten 30-Minuten-Takt bei gut 300.000 € liegen.

Im Ergebnis kommt die Region Hannover gemeinsam mit der üstra zu der Auffassung, dass auf Grund der hohen zusätzlichen Kosten, des vorhandenen guten parallelen Angebots und des relativ geringen verkehrlichen zusätzlichen Nutzens die geforderte Linie nicht eingerichtet werden soll.

18.62.10, Region Hannover, üstra
Hannover / 30.01.2012