



Stadt Burgdorf Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	2014 0765
Datum:	13.11.2014
Fachbereich/Abteilung:	3.1/61
Sachbearbeiter(in):	Jan-Hinrich Brinkmann
Aktenzeichen:	61 13 0802

Beschlussvorlage

öffentlich

Betreff: Nahverkehrsplan 2014, Stellungnahme zum Entwurf

Beratungsfolge:

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Ortsvorsteherin und Ortsvorsteher						
Ortsrat Otze						
Ortsrat Schillerslage						
Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen						
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	04.12.2014					
Verwaltungsausschuss	09.12.2014					

Finanz. Auswirkungen in Euro		Produktkonto	ErgHH	FinHH
Einmalige Kosten:	€		☐	☐
Laufende Kosten:	€		☐	☐
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:		☒ ja ☐ nein		

Beschlussvorschlag:

Die in der Vorlage unter Punkt C. dargelegten Anregungen sollen der Region Hannover als Stellungnahme der Stadt Burgdorf zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2014 übermittelt werden.

(Baxmann)

Sachverhalt und Begründung:**Vorbemerkung:**

Die nachstehenden Ausführungen beziehen sich auf den Entwurf der Region Hannover für den Nahverkehrsplan 2014. Dieser kann im Internet unter

www.entera-online3.de/095_nvp2014/?started

eingesehen werden. Sämtliche nachfolgend verwendeten Seitenangaben beziehen sich auf diesen Entwurf.

Die Frist für die Abgabe einer Stellungnahme der Stadt Burgdorf zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2014 endet am 15.01.2015.

A. Grundsätzliche Bedeutung des Nahverkehrsplans der Region und grundsätzliche Entwicklungsaussagen für die nächsten Jahre

Der Nahverkehrsplan der Region Hannover definiert die verkehrspolitischen Ziele und vorrangigen Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region Hannover. Der Nahverkehrsplan legt den Umfang und die Qualität des ÖPNV-Angebots grundsätzlich fest. Darüber hinaus enthält der Nahverkehrsplan Prüfaufträge und konkrete Maßnahmenvorschläge, die dazu beitragen sollen, den ÖPNV in der Region noch attraktiver zu gestalten.

Die Nahverkehrsplanung für die Region Hannover bewegt sich dabei in einem Spannungsfeld: Einerseits ist es absehbar, dass sich aufgrund des demografischen Wandels rückläufige Zahlen bei den so genannten „Captive Riders“ (ÖPNV-„Zwangskunden“, die an den ÖPNV gebunden sind) ergeben werden. Hintergrund sind sinkende Schülerzahlen sowie die Erkenntnis, dass die aktuelle und kommende Rentnergeneration so lange wie irgendwie möglich „auto-mobil“ sein möchte (vgl. NVP 2014 S. 81 bis 83).

Andererseits sind trotz dieser Rahmenfaktoren seit Jahren anhaltende Fahrgastzuwächse im ÖPNV im Regionsgebiet zu verzeichnen, was neben steigenden Preisen für individuelle Mobilität auch in den nachhaltigen Bemühungen um ein attraktives ÖPNV-Angebot begründet ist. Offenbar ist es im Regionsgebiet gelungen, durch nachhaltigen Ausbau der Schienenverbindungen und die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Angebots dem oben skizzierten ungünstigen Trend entgegenzusteuern. Untersuchungen haben dabei ergeben, dass ein nicht unerheblicher Teil der Fahrgastzuwächse aus Pendlerbeziehungen zwischen der Region Hannover und benachbarten Landkreisen resultiert.

Folgerichtig ist die Region Hannover daher bestrebt, mithilfe des im Entwurf vorliegenden Nahverkehrsplans 2014 Strategien aufzuzeigen, die die derzeitige Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen stabilisiert und sogar steigert. Insbesondere in den benachbarten Landkreisen wird dabei ein großes zusätzliches Fahrgastpotential gesehen. Gleichwohl wird es schwierig sein, den hierfür erforderlichen Ausbau des ÖPNV-Angebots, z.B. in Form von Taktverdichtungen im S-Bahnnetz, voranzutreiben, da die Kapazitätsgrenze des Hauptbahnhofs Hannover erreicht ist.

Für die weitere Entwicklung des ÖPNV allgemein in der Region Hannover, aber auch konkret in Burgdorf, ist es daher wichtig, dass Lösungen zur Kapazitätsausweitung im Hauptbahnhof von Hannover gefunden werden können (vgl. NVP 2014 S. 219 und 220).

B. Aussagen für die Entwicklung in Burgdorf

1. S-Bahnverkehr:

Analyse des NVP 2014:

Die Fahrgastzahlen im S-Bahn-Verkehr sind in den letzten 5 Jahren erneut gestiegen. Lag beispielsweise im Jahr 2006 die Zahl der Reisenden von Burgdorf Richtung Süden täglich noch bei 6.160, so ist diese Zahl auf 7.370 im Jahr 2011 gestiegen. Dies belegen auch die Zahlen der durchschnittlichen werktäglichen Ein- und Aussteiger an den drei Burgdorfer Bahnhöfen bzw. S-Bahn-Halten (Burgdorf: Steigerung von 4.110 auf 4.360, Ehlershausen: Steigerung von 1.150 auf 1.450 im genannten Zeitraum). Der Bahnhof Burgdorf liegt damit auf Platz 6 der Liste der am häufigsten frequentierten S-Bahn-Halte im Regio-gebiet.

Planungsaussagen des NVP 2014:

Die seitens der Stadt Burgdorf gewünschte Verdichtung des Taktes insbesondere auf der S-Bahn-Linie S6 („schneller Kurvenzug“) wird von der Region weiter geprüft. Ungeachtet der Frage der Wirtschaftlichkeit einer zusätzlichen stündlichen Verbindung scheitert eine kurzfristige Realisierung allerdings an technischen Problemen: Die bestehende Gleisbelegung der Gleise 13 und 14 in Hannover Hbf lässt derzeit offenbar keine zusätzliche Verbindung zu.

Um eine Lösung für diese Fragestellung zu finden, ist daher die gewünschte Verdichtung des S-Bahn-Taktes Bestandteil des Projektes „Bahnknoten Hannover“, im Rahmen dessen nach Realisierungschancen für eine Erhöhung der Kapazitäten im Hauptbahnhof Hannover gesucht wird.

2. Busverkehr:

Analyse des NVP 2014:

In Burgdorf gibt es einzelne Siedlungsbereiche, die nur unzureichend an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden sind (Mängel hinsichtlich der Mindestbedienung, siehe NVP 2014 S. 111 bis 115). Dies betrifft insbesondere die Bereiche, die durch die Linie 905, die Linie 926 und die Linie 636 / 639 bedient werden, da hier an Sonntagen kein ausreichendes Verkehrsangebot besteht.

Konkret betroffen sind die westlichen und nördlichen Bereiche der Kernstadt Burgdorfs sowie Schillerslage und Ramlingen. Städtischerseits vorgenommene Auswertungen lassen die Vermutung zu, dass aufgrund fehlender sonntäglicher Busanbindung auch im Ortsteil Hülptingsen der Mindestbedienstungsstandard möglicherweise nicht erfüllt ist (siehe auch eigene Kartendarstellung im Anhang).

Planungsaussagen des NVP 2014:

Für den nördlichen Bereich Burgdorfs und für Ramlingen geht die Region Hannover davon aus, dass die unzureichende ÖPNV-Anbindung zu akzeptieren ist, wohingegen für die Weststadt und Schillerslage seitens der Region Handlungsbedarf gesehen wird.

Konkret sieht die Region in Burgdorf Untersuchungsbedarf bei den Buslinien 905 (Weststadt) und 907 (Südstadt). Bei der Linie 905 ist davon auszugehen, dass der Untersuchungsbedarf aus den Siedlungsentwicklungsüberlegungen der Stadt in diesem Bereich resultiert; ob dies analog auch für die Linie 907 gilt (Entwicklung Südost), bleibt unklar.

C. Anregungen der Stadt Burgdorf:

1. Zentrale Anliegen

1.1. Einführung eines verdichteten Taktes auf der S6 (neue S61):

Wie schon im Schreiben vom 10.05.2012 dargelegt, hält die Stadt Burgdorf die Verdichtung des S-Bahntaktes – zumindest auf der Relation Hannover/Burgdorf – für dringend

erforderlich. Zwar sind die mit Schreiben der Region vom 25.06.2012 getroffenen Ausführungen über die derzeit hierfür fehlenden Kapazitäten im Hauptbahnhof Hannover nachvollziehbar, und die Aufnahme einer projektierten S 61 in das Projekt „Bahnknoten Hannover“ ist sehr zu begrüßen. Allerdings steht zu befürchten, dass die aus Sicht der Stadt dringend erforderliche Verdichtung des S-Bahntaktes erst nach Abschluss etwaiger aus dem Projekt „Bahnknoten Hannover“ resultierender Maßnahmen (etwa des Neubaus der Gleise 15 und 16 im Hauptbahnhof Hannover, siehe NVP 2014 Karte S. 220) erfolgen kann.

Die Stadt Burgdorf regt daher an, Strategien für eine mögliche Zwischenlösung zu entwickeln, damit die Verdichtung des S-Bahntaktes schon bedeutend früher eingerichtet werden kann. Ein Ansatz könnte möglicherweise in einer Neukonzipierung der Gleisbelegung der Gleise 13 und 14 unter Einbeziehung der bestehenden Abstellanlagen im Bereich Hagenstraße / Hamburger Allee sein.

Weiterhin regt die Stadt Burgdorf an, eine projektierte S 61 nicht nur im Zusammenhang mit den Ausführungen zum Projekt „Bahnknoten Hannover“ zu erwähnen, sondern auch im Zielnetz 2019plus darzustellen. Denn auch die im Jahr 2013 realisierte Taktverdichtung auf der Relation Barsinghausen – Hannover war bereits 10 Jahre zuvor im Nahverkehrsplan 2003 in der entsprechenden Zielnetzkarte dargestellt.

1.2. Verlängerung des S-Bahn-Wochenendnachtverkehrs bis Celle:

Die Stadt Burgdorf erneuert ihre Anregung, in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag zumindest die um 1.01 Uhr in Hannover Hbf startenden S-Bahnen bis Celle gemäß dem mit Schreiben vom 10.05.2012 übermittelten Schaubild zu fahren zu lassen. Hierdurch verbessert sich die nächtliche Anbindung nicht nur für Otze und Ehlershausen, sondern auch für Celle (letzte Fahrt Celle – Hannover über Burgdorf derzeit: 23:08 Uhr; über Burgwedel derzeit: 23:37 Uhr, künftig dann 1:10 Uhr) und Lehrte (letzte direkte Fahrt Lehrte – Hannover derzeit 0:06 Uhr, künftig 1:39 Uhr).

1.3. Maßnahmen im Busverkehr:

Im Gegensatz zur Einschätzung der Region Hannover ist die Nicht-Einhaltung des Mindestbedienungsstandards in Ramlingen aus Sicht der Stadt Burgdorf nicht akzeptabel. Die Stadt Burgdorf erneuert daher ihre Anregung, das bestehende Liniennetz in Burgdorf auf eine mögliche Einrichtung so genannter Durchmesserlinien hin zu überprüfen. Die weitere städtebauliche Entwicklung in Burgdorf-West und Burgdorf-Südost sollte dabei ebenso berücksichtigt werden wie die Einhaltung des Mindestbedienungsstandards in Schillerslage und Ramlingen (sowie ggf. Hülptingsen). Ein Denkansatz hierbei könnte möglicherweise die Verlängerung von bislang am Bahnhof Burgdorf endenden Regionalbuslinien zu einem der bislang unzureichend angebundenen Bereiche sein. Ob hierdurch zwangsläufig höhere Kosten entstehen und in welchem Verhältnis diese zum entsprechenden Nutzen stehen, kann erst nach Ausarbeitung eines solchen Konzeptes beurteilt werden, da ja möglicherweise eine Substitution anderer Linien erfolgen kann.

2. Weiterführende Anregung

Die Stadt Burgdorf regt an, im Falle eines Neubaus einer S-Bahnstation „Braunschweiger Platz“ in Hannover im Linienvverlauf der S-Bahnlinien S 1, 2, 4 und 5 (vgl. NVP 2014 S. 225) den ergänzenden Bau einer zusätzlichen S-Bahnstation im Verlauf der Linien S 3, 6 und 7 im Bereich der Plathnerstraße / Braunschweiger Platz zu prüfen. Fahrgästen aus Burgdorf, Lehrte und Sehnde würde es so ermöglicht, neben dem schon bislang möglichen direkten Umstieg auf die Stadtbahnlinie 4 im Bereich Karl-Wiechert-Allee auch direkt in die Stadtbahnlinien 5, 6 und 11 umsteigen zu können. Zusätzlich wäre das Congress Centrum fußläufig erreichbar.

Anlagen:

Kartendarstellung „ÖPNV-Verbindungen“: Analyse der Angebotsqualität

Schaubild „Ideenskizze für eine Verlängerung des 1-Uhr Nachtverkehrs bis Celle“