

Auszug aus:

Anlage zur Drucksache 2323 (III): Ergebnisse des Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahrens zur Aufstellung des Nahverkehrsplans 2014 der Region Hannover nach § 6 (4) NNVG

I. Städte und Gemeinden	3
1. Barsinghausen	3
2. Burgdorf	6
3. Garbsen	11
4. Gehrden	13
5. Hannover	13
6. Hemmingen	41
7. Isernhagen	44
8. Laatzen	47
9. Langenhagen	52

2. Burgdorf

Nr. Bezug	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
12 E II 1. Fahrplanangebot - Zielkonzept	Entwurf des Nahverkehrsplans 2014 der Region Hannover Stellungnahme der Stadt Burgdorf vom 12.12.2014 Vorbemerkung: Die aktuelle positive Bevölkerungsentwicklung in der Landeshauptstadt Hannover, aber auch in einigen Regionskommunen (u.a. in Burgdorf) belegt die Attraktivität des gesamten Ballungsraums Hannover als beliebter Wohn- und Arbeitsstandort. Die notwendige Schaffung neuer erforderlicher Wohneinheiten wird sich dabei nicht	Eine zusätzliche Bedienung mit der S-Bahn nach Burgdorf und zurück in der Hauptverkehrszeit ist fester Bestandteil der Untersuchung "Bahnknoten Hannover". Die Ergebnisse des Projekts werden in 2015 vorliegen, so dass erst einmal die Ergebnisse abgewartet werden sollen, bevor eine mögliche Zwischenlösung konzipiert wird. Alternativ zu einem HVZ-Verstärker wird untersucht, ob mit dem Einsatz von Langzügen weitere Platzkapazitäten vorgehalten werden könnten.	teilweise folgen

	allein in der Landeshauptstadt realisieren lassen, vielmehr sind hierbei auch die Kommunen im Umland gefordert. In der Folge könnte die im Entwurf zum NVP 2014 analysierte Steigerung des Fahrgastaufkommens in den Stadt-Umland-Verkehren weiter zunehmen – sofern sich der ÖPNV im Regionsgebiet auch in Zukunft als interessante Alternative zum Individualverkehr präsentieren kann. Hierfür sind aus Sicht der Stadt Burgdorf perspektivisch weitere Angebotsausweitungen erforderlich. Demzufolge hat die Stadt Burgdorf folgende Anregungen zum vorgelegten Entwurf des NVP 2014: 1. Zentrale Anliegen 1.1 Einführung eines verdichteten Taktes auf der S6 (neue S61): Wie schon im Schreiben vom 10.05.2012 an die Region 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,	Dem Vorschlag der Übernahme einer sogenannten S 61 in das Zielnetz 2019plus wird zugestimmt.	
--	---	---	--

		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.		
13 D II 4.2 Quantität	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 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 -	Seit Anfang 2000 gibt es an Wochenenden einen S-Bahn Nachtverkehr. Zum Fahrplan 2014 wurde das Angebot verdoppelt. Allerdings beschränkt sich der S-Bahn Nachtverkehr nur auf das Zuständigkeitsgebiet der Region Hannover. Inzwischen hat die Region Gespräche über die Ausweitung des Nachtverkehrs über die Grenzen der Region hinaus mit den zuständigen Aufgabenträgern aufgenommen.	Kenntrisinahme	

		Hannover derzeit 0:06 Uhr, künftig 1:39 Uhr).		
14	D I 1.1.2 Angebote der ersten Bedienungsebene in der Region Hannover (ohne LHH)	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 Anregungen: 2.1 Angedachter S-Bahn-Halt "Hannover / Braunschweiger Platz": Die Stadt Burgdorf regt an, im Falle eines Neubaus einer S-Bahnstation "Braunschweiger Platz" in Hannover im Linienverlauf 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	Die Akzeptanz des Mangels in der Mindestbedienung für Ramlingen beruht auf früheren Erfahrungen mit einem RufTaxi, das mangels Nachfrage eingestellt worden ist. Für den Ortsteil Schillerslage ist zum Fahrplan 2016 eine Angebotsausweitung geplant, so dass die Mindestbedienung dann eingehalten wird. Die Berücksichtigung der weiteren städtebaulichen Entwicklung in der Kernstadt von Burgdorf durch ein sich anpassendes Busnetz und -angebot kann laufend innerhalb der jährlichen Fahrplanmaßnahmen erfolgen.	teilweise folgen
15	E III 3.3 Maßnahmenkonzept		Die Region Hannover hält die Prüfung einer weiteren S-Bahn-Station aus folgenden Gründen für nicht zielführend: • Ein Umsteigepunkt zwischen den S-Bahnlinien aus Richtung Osten mit der Stadtbahnstrecke C ist bereits an der Station Karl-Wiechert-Allee gegeben.	nicht folgen

		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-Alle auch direkt in die Stadtbahnlinien 5, 6 und 11 umsteigen zu können. Zusätzlich wäre das Congress Centrum fußläufig erreichbar.	• Eine weitere Station im direkten Umfeld des geplanten Verknüpfungspunktes Braunschweiger Platz verringert die Wirtschaftlichkeit dieser Station. • Der Standort einer solchen Station wäre abseits der städtischen Kristallisationspunkte eher ungünstig.	
16	Kapitel D I: Das räumliche Konzept	2.2 RegionalStadBahn-System: Aus Sicht der Stadt Burgdorf ist es unabdingbar, im NVP 2014 weitergehende Überlegungen für eine künftige Gestaltung des ÖPNV im Regionsgebiet anzudenken. Denn die eingangs erwähnte Attraktivität der Region Hannover als Wohn- und Arbeitsstandort mit perspektivisch steigenden Bevölkerungszahlen auch im Umland einerseits und andererseits die Tatsache, dass das erst seit 14 Jahren bestehende S-Bahn-System offenbar bereits heute an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit gelangt ist, stehen im Widerspruch zueinander. Aus Sicht der Stadt Burgdorf sind daher weitergehende Ausführungen im NVP 2014 über eine perspektivische Netzausweitung im schienenungebundenen ÖPNV sinnvoll. Ein Ansatz hierfür könnte die Neubelebung der bereits im NVP 1997 aufgeführten Gedanken zu einem möglichen RegionalStadBahn-System sein. In ein solches System könnte die angedachte Reaktivierung der Steinhuder-Meerbahn ebenso integriert werden wie möglicherweise weitere	Die Einführung einer RegionalStadBahn in der Region Hannover ist in den letzten Jahrzehnten einige Male untersucht worden. Letztmalig ist dieses im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans pro Klima gemacht worden. Die Ergebnisse waren stets negativ. Wichtigster Punkt dabei ist der bevorzugte Standort des Hauptbahnhofs in Hannover, der ein Überwechseln von Zügen des SPNV auf das Stadtbahnsystem überflüssig macht. Daher wird vorgeschlagen, die bestehenden Systeme S-Bahn und Stadtbahn wie gehabt weiter getrennt voneinander zu entwickeln. Dabei wird der Ausbau der Verknüpfung beider Systeme weiter verfolgt.	nicht folgen

	Streckenreaktivierungen oder Netzergänzungen, die auch Burgdorfer Gebiet betreffen könnten (vgl. NVP 1997, Kapitel E. 8).		
	Die Stadt Burgdorf regt daher an, die grundsätzlichen Gedanken des NVP 1997 über ein mögliches Regionalstadtbahn-System erneut aufzugreifen und im NVP 2014 als mögliche Zukunftsperspektive zumindest textlich aufzuzeigen.		

3. Garbsen

Nr.	Bezug	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
17	DI 1.1.2 Angebote der ersten Bedienungsebene in der Region Hannover (ohne LHH)	Das Angebot der Linien 126 und 420 darf keinesfalls ausgedünnt werden. Insbesondere für die vielen mobilitätseingeschränkten Fahrgäste im Einzugsbereich dieser Linien ist ein reduziertes Verkehrsangebot nicht zumutbar.	An eine Taktausdünnung der Linien 126 und 420 ist z. Zt. nicht gedacht. Im Zuge einer möglichen Stadtbahnverlängerung nach Garbsen-Mitte können sich perspektivisch Änderungen in der Linienführung und/oder in der Fahrtenhäufigkeit ergeben.	Kennntisnahme
18	DI 1.1.2 Angebote der ersten Bedienungsebene in der Region Hannover (ohne LHH)	Die Wohngebiete Hegerwisch in Alt-Garbsen sowie Graham-Bell-Weg und Im Fuchsfeld in Berenbostel müssen dringend eine bessere (Bus-)ÖPNV-Erschließung erhalten. Des Weiteren ist das Gewerbegebiet Garbsen-Nord wieder mit einer Buserschließung auszustatten.	Die beiden genannten Wohnbereiche können nicht ohne einen höheren finanziellen Aufwand oder Verschlechterung für andere Fahrgäste erschlossen werden. Mit einem längeren Fußweg von 500 - 1000 m können häufig bediente Bushaltestelle erreicht werden. Betroffenen sind in der Summe < 650 Einwohner. Das Gewerbegebiet Garbsen-Nord wurde bereits zweimal über einen längeren Zeitraum mit Fahrten der Linie 450 bedient, die Nachfrage war sehr gering. Die notwendigen Finanzmittel in Höhe von > 100.000	nicht folgen