

Abteilung 2.30 - Sicherheit und Ordnung

► **Nr. 191/2017**

Hemmingen, 15. Dezember 2017

Beschlussdrucksache

öffentlich

geplant für Sitzung am	Gremium	Beschluss		Abstimmung			
		lt. Vorschlag	abweichend	Ja	Nein	Enthaltung	Einstimmig
17.01.2018	Ausschuss für Soziales, Kultur, Sport und Verkehr						

**3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2015 der Region Hannover
- Stellungnahme der Stadt Hemmingen**

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Hemmingen stimmt dem Entwurf des Nahverkehrsplanes 2018 zu. Folgende Änderungsvorschläge werden zum Gegenstand der Stellungnahme gemacht:

- 1) Anbindung des Friedhofs Hemmingen-Westerfeld.
- 2) Erhöhung der Taktfrequenz zur Anbindung des Alten Dorfes/Kulturzentrum Bauhof e.V..
- 3) Regelmäßige direkte Busverbindung zum EXPO-Gelände/IKEA-Möbelhaus.
- 4) Verbesserung der Taktfrequenz bei der Anbindung der Stadtteile Devese, Harkenbleck, Hiddestorf und Ohlendorf, insbesondere in den Abendstunden und an den Wochenenden.
- 5) Konzept für eine gute Anbindung der Hemminger Stadtteile an die Haltestellen der künftigen Stadtbahnverlängerung.
- 6) Verlegung der Linie 341 (Pattensen-Reden-Rethen) – anstatt Direktfahrt Pattensen –Reden sollte der Bus über Harkenbleck fahren.
- 7) Anbindung des Wohngebietes Generationenwohnen Arnum Bockstraße an das Busliniennetz. Es sollte überlegt werden, von der Streichung der Buslinie 360 Abstand zu nehmen, sondern aufgrund einer geänderten Streckenführung dieser Linie u.a. über das Wohngebiet Generationenwohnen Arnum Bockstraße diese attraktiver zu gestalten.
- 8) Einrichtung einer regelmäßigen Linienverbindung zum Maschsee - verkehrenden Buslinie zwischen den Haltestellen Altenbekener Damm und Landwehrstraße (Hannover-Südstadt/Döhren).
- 9) Schaffung einer weiteren Haltestelle in der Ortsdurchfahrt Arnum zwischen den Haltestellen Arnum-Mitte und Arnum-Pattenser Feldweg.
- 10) Die Buslinie 350 (Gehrden – Weetzen – Ronnenberg – Arnum – Wülfel) sollte nicht eingestellt werden. Vielmehr sollte auf Basis einer Standortanalyse die Attraktivität gesteigert und allenfalls die Fahrzeiten nur außerhalb der HVZ gekürzt werden.

Sachverhalt:

Die Region Hannover hat als Aufgabenträger für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Regionsgebiet am 21. Juli 2015 einen Nahverkehrsplan (NVP) beschlossen.

Der NVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV ab. Für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des ÖPNV ist der NVP folglich die maßgebende Handlungsempfehlung. Er ist kein Detailplan, sondern ein Rahmenplan, der die Vorstellungen des Aufgabenträgers bezüglich der künftigen Aufgabengestaltung beschreibt.

Der Fachbereich Verkehr der Region Hannover schreibt den Nahverkehrsplan regelmäßig fort und hat den regionsangehörigen Kommunen nun den in der Anlage beigefügten Ergänzungsteil „Linienbündel Umland Hannover Bus“ vorgelegt. Grundlage für die Fortschreibung sind die Ergebnisse der Überplanung des Regionalbusliniennetzes der Region Hannover (siehe Anlage 2). Nach § 6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist die Mitwirkung und Beteiligung der von der Anpassung bzw. Fortschreibung Betroffenen notwendig. Die ursprünglich bis zum 9.01.2018 gesetzte Frist zu Stellungnahme, wurde auf Drängen einiger Kommunen (u.a. Hemmingen) auf den 19.01.2018 verschoben. Eine weitere Fristverlängerung war aufgrund der Sitzungstermine der Region Hannover nicht möglich.

Auf dem offiziellen Portal der Landeshauptstadt Hannover und der Region Hannover (www.Hannover.de) stehen unter dem Suchbegriff „Der Nahverkehrsplan“ zum einen der Nahverkehrsplan 2015 sowie eine Präsentation der Regionalkonferenz zur Überplanung der Regionalbusliniennetzes als Download-Version zur Verfügung.

Im Frühjahr 2016 wurde von der Region Hannover ein Gutachten mit der Zielsetzung zur systematischen Identifizierung wirksamer Optimierungsmöglichkeiten beauftragt. Daraufhin wurde das gesamte Regionalbus-Liniennetz und die Stadtverkehre analysiert und im Bedarfsfall weiterentwickelt. Entscheidend für die Untersuchung ist die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen sowie ein attraktives ÖPNV-Angebot gewesen. Primär wurden zunächst die Linien der regiobus auf Optimierungs-, Einspar- und/ oder Verbesserungspotentiale untersucht.

Im Rahmen der ersten Untersuchungsstufe wurden 2016 vom Gutachter folgende Analysen durchgeführt:

- Globaler Kennwertevergleich (Vergleich mit anderen Regionalverkehrsunternehmen in grundsätzlich vergleichbaren Räumen),
- Untersuchung von linienbezogenen Kennwerten zur Identifizierung der wirtschaftlich problematischen Linien,
- Ermittlung der Nutzungsintensität in den Orten (Fahrgastzahl in Bezug zur Einwohnerzahl) zur Identifizierung der Teilräume mit über- bzw. mit unterdurchschnittlicher Nutzungsintensität,
- Analyse der hinsichtlich ihrer Angebotseffizienz „auffälligen“ Linien,
- grundsätzliche Bewertung des Überplanungsbedarfes in den Teilräumen.

Der globale Kennwertevergleich ergab unter anderem, dass die Angebotseffizienz (Verhältnis des Markterfolges/der Fahrgastzahlen und der Leistungsmenge/Fahrzeugkilometer) bei regiobus deutlich unter dem Niveau anderer Verkehrsunternehmen in Verdichtungsräumen liegt. Bei der Betrachtung der einzelnen Buslinien wurde deutlich, dass es einige wirtschaftliche und einige schlecht frequentierte Linien gibt. Als Ergebnis wurden zwölf Linien mit einer sehr geringen Angebotseffizienz und neun Linien mit geringer Angebotseffizienz herausgefiltert. Hierzu gehören auch die Linien 360 „Bennigsen-Wallensteinstraße“ und 350 „Gehrdens-Weetzen-Ronnenberg-Arnum-Wülfel“. Die „auffälligen Linien“ wurden vertiefend im Hinblick auf die räumliche und zeitliche Nachfrageverteilung und Auslastung untersucht. Als Beispiel ergab die Untersuchung der Linie 350, dass die Linie nur bei acht Fahrten eine maximale Besetzung von über sechs Fahrgästen auf einer Strecke von mindestens drei Haltestellen aufweist.

Auffällig ist bei vielen Fahrten, dass die Auslastung auf längeren Streckenabschnitten unter zwei Fahrgästen bleibt.

Mit überdurchschnittlich guten Kennwerten tat sich unter anderem der RegioSprinter der Linie 300 hervor.

Die Regionalbuslinien wurden auf Ansätze zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (Leistungseinsparungen) sowie auf Potenziale zur Erhöhung der Fahrgastnutzung (Angebotsverbesserungen) untersucht.

Im Kontext mit der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung („Schrumpfung am Rand“ und „Wachstum im Umfeld der LHH“) verfolgt die Region Hannover als strategischer Ansatz eine Stärkung der potenzialstarken Busverbindungen im Umland der LHH sowie eine Anpassung der nachfrageschwachen und/ oder nicht ausreichend ausgelasteten Linien, insbesondere an der Peripherie der Region (Hintergrund: Freimachen von Leistungsressourcen für die Stärkung der potenzialstarken Verbindungen).

Im Mittelpunkt der Untersuchung von Leistungseinsparungen wurden die „auffälligen Linien“ gestellt. Einsparvorschläge wurden im Hinblick auf ihre Auswirkungen mit nachfolgenden Kriterien geprüft:

- mittlere Fahrgastzahl pro Fahrt
- durchschnittliche Besetzung
- Vergleichbarkeit des Angebots mit anderen Räumen in der Region Hannover („Überbedienung“)
- Erfüllung der Mindestbedienungsstandards des Nahverkehrsplans
- soziale Sensibilität (Senioreneinrichtungen u. Ä.)
- mögliche Fahralternativen bei Wegfall des Angebots

Folgende für die Stadt Hemmingen maßgebliche Planungsvorschläge werden von der Region Hannover angestrebt:

1.) Linie 300 (Pattensen – B3 – Hannover ZOB)

Mit den Linien 300, 500 und 700 bestehen in der Region Hannover Qualitätsprodukte im Regionalbusverkehr, die durch die höchste Fahrgastnachfrage aller Regionalbuslinien und einer überdurchschnittlich hohen Angebotseffizienz (und damit Wirtschaftlichkeit) geprägt sind. Im Vergleich zur Produktprofilierung und –kommunikation in anderen Nahverkehrsräumen erscheint aus gutachterlicher Sicht jedoch die Wahrnehmbarkeit und Angebotsschärfung dieser drei Linien ausbaufähig. Es wird eingeschätzt, dass die Nachfragewirksamkeit dieser Linien noch nicht vollständig gesättigt ist.

Die Region beabsichtigt, die Linie 300 im 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Pattensen – Stadtbahndepot Hemmingen fahren zu lassen. **Laut Gutachtervorschlag soll die Linie nach Fertigstellung der Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen bis zur Haltestelle „Peiner Straße“ geführt werden.**

Die Linien sollen neben den Angebotsparametern (dichter Takt, direkte Linienführung) in ihrer Ausstrahlung mit weiteren Qualitäten flankiert werden:

- sukzessiver barrierefreier Ausbau der Haltestellen,
- Verbesserung der Zuwegung zu den Haltestellen (Querungsanlagen usw.), ggf. Verbesserung der Lagegunst der Haltestellen in der Ortslage,

- Ausstattung der aufkommensstarken Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI),
- Entwicklung von relevanten Haltestellen zu intermodalen Verknüpfungspunkten (insbesondere moderne Fahrradabstellanlagen),
- WLAN in den Bussen.

Das Buskonzept nach Bau der Stadtbahnverlängerung Hemmingen ging nach den bisherigen Planungen von einer Einkürzung der Linie 300 (bisher Pattensen – Hemmingen – ZOB Hannover) am neuen Stadtbahnendpunkt Hemmingen aus. Die Linie 300 als heutiges Hauptprodukt im Regionalbusverkehr würde mit ihrer eingekürzten Strecke konsequenterweise ihren Premiumcharakter verlieren, was im Widerspruch zur Untersuchung des Gutachtens führen würde. Der Gutachtervorschlag sieht eine Führung vom neuen Stadtbahnendpunkt über die Göttinger Landstraße, Berliner Straße, Döhrener Straße, Brückstraße und Abelmannstraße zur Stadtbahnhaltestelle „Peiner Straße“ vor. Die Linie würde nach diesem Konzept im 20-Minuten-Takt Pattensen, Arnum und den südlichen Teil Hemmingens sowie Springer Stadtteile über durchgehende Fahrten der Linien 310 und 320 mit Döhren und der dortigen Stadtbahnstrecke (Linien 1,2 und 8 mit Verbindung in die Südstadt) verbinden. Die Linie 300 würde anstelle einer vergleichsweise kurzen Stadtbahnzubringerstrecke zwischen Pattensen und Hemmingen-Westerfeld ein breiteres Aufgabenspektrum erhalten (z. B. Direktanbindung der KGS Hemmingen und der Südstadt aus Richtung Süden).

Mit diesem Planungsansatz erhält die Linie 300 ggü. dem bisherigen Buskonzept der Stadtbahnverlängerung Hemmingen eine neue Funktion. Mit der Umsetzung dieser Führung der Linie 300 zur Peiner Straße sind Anpassungen im Buskonzept der Stadtbahnverlängerung erforderlich. Die Linie 360 wird als entbehrlich angesehen. Die Linie 363, welche im Stadtbahnkonzept der Erschließung des neuen Baugebietes „In der Rehre“ dient, soll vom Stadtbahnendpunkt Wettbergen kommend einen Endpunkt in Hemmingen erhalten.

2.) Linie 350 (Gehrden – Weetzen – Ronnenberg – Arnum – Wülfel)

Der Gutachter schlägt die Einstellung der Linie vor. Als Kompensationsmaßnahme wird die Einrichtung einer neuen Linie Gehrden – Weetzen/ Bahnhof vorgeschlagen. Als Begründung wird angeführt, dass der lange Abschnitt Weetzen – Arnum – Wülfel nur gering nachgefragt wird (ca. 160 Fahrgäste pro Tag), eine sehr geringe „mittlere Besetzung“ aufweist, die Linie weitgehend parallel verkehrt zu anderen Linien im Tangentialverkehr (bedient nur Jugendgästehaus exklusiv; 10 Ein- und Aussteiger pro Tag). Betroffen wären nur rund 380 Fahrgäste pro Tag (ohne Fahrgäste, die die neue Linie Gehrden – Weetzen in HVZ nutzen können).

3.) Linie 360 (Bennigsen – Wallensteinstraße)

Der Gutachter schlägt auch die Einstellung dieser Linie vor. Als Kompensationsmaßnahme wird die zusätzliche Bedienung Lüdersen zur Sicherung der Mindestbedienung (z. B. Zusatzfahrten Linie 383 und/ oder Ruftaxi) vorgeschlagen. Als Begründung wird ausgeführt, dass die Linien eine sehr geringe Nachfrage im südlichen Abschnitt Bennigsen – Hiddestorf

(Auslastung im Mittel < 5 Fahrgäste pro Fahrt) und eine sehr geringe „mittlere Besetzung“ (im Mittel 4,9 Fahrgäste) erfährt. Betroffen sind rund 440 Fahrgäste, wobei in Lüdersen 75 Ein- und Aussteiger pro Tag zu verzeichnen sind.

4.) Linie 365 (Pattensen – Wallensteinstraße)

Aufgrund der geringen Auslastung soll eine Einstellung der letzten ein bis zwei Fahrten vor 8.00 Uhr und nach 22.00/23.00 Uhr (Kriterium: < 6 Einsteiger) erfolgen.

Stellungnahme zu den Maßnahmen:

Grundsätzlich wird die Einstellung der **Linie 350** als Querverbindung nach Ronnenberg bzw. Gehrden in westliche Richtung bzw. nach Wülfel in östliche Richtung als kritisch angesehen.

Eine wirtschaftliche Betrachtung der Buslinien sollte nicht zwangsläufig eine Einsparung der Linie zur Folge haben. Vergleichsweise der Überlegungen zu der Premiumlinie (300) ließe sich die Attraktivität durch Qualitätsveränderungen steigern. Zumindest für die HVZ sollte die Linie 350 beibehalten werden.

Dies gilt auch für die **Linie 360**. Durch eine geänderte Linienführung (beispielsweise Anbindung des Wohnbaugebietes Generationenwohnen Arnum Bockstraße sollte eine Attraktivitätssteigerung überprüft werden, bevor die Linie und damit eine Anbindung Bennigsen – Wallensteinstraße aufgehoben wird.

Die Erweiterung der **Buslinie 300** zur Peiner Straße wird sehr begrüßt. Hierdurch wird die Verbindung zur Peiner Straße und damit eine Verbindung der zwei Stadtbahnlinien gestärkt-

Bereits in den Vorjahren hat die Stadt Hemmingen im Rahmen des Nahverkehrsplanes Änderungsvorschläge zum Gegenstand der Stellungnahme gemacht. Diese haben bislang keinerlei Berücksichtigung gefunden. Da die Vorschläge aber nicht an Aktualität verloren haben, sollten diese erneut an die Region Hannover gerichtet werden:

- Anbindung des Friedhofs Hemmingen-Westerfeld.
- Erhöhung der Taktfrequenz zur Anbindung des Alten Dorfes/Kulturzentrum Bauhof e.V..
- Regelmäßige direkte Busverbindung zum EXPO-Gelände/IKEA-Möbelhaus.
- Verbesserung der Taktfrequenz bei der Anbindung der Stadtteile Devese, Harkenbleck, Hiddestorf und Ohlendorf, insbesondere in den Abendstunden und an den Wochenenden.
- Konzept für eine gute Anbindung der Hemminger Stadtteile an die Haltestellen der künftigen Stadtbahnverlängerung.
- Verlegung der Linie 341 (Pattensen-Reden-Rethen) – anstatt Direktfahrt Pattensen –Reden sollte der Bus über Harkenbleck fahren.
- Anbindung des Wohngebietes Generationenwohnen Arnum Bockstraße an das Busliniennetz.
- Einrichtung einer regelmäßigen Linienverbindung zum Maschsee - verkehrenden Buslinie zwischen den Haltestellen Altenbekener Damm und Landwehrstraße (Hannover-Südstadt/Döhren).
- Schaffung einer weiteren Haltestelle in der Ortsdurchfahrt Arnum zwischen den Haltestellen Arnum-Mitte und Arnum-Pattenser Feldweg.
- Erhöhung der Taktfrequenz der Buslinie 350 (Gehrden-Hannover, Am Brabrinke-Gehrden).

Ein Vertreter der Region Hannover ist für die Sitzung des Ausschusses Soziales, Kultur, Sport und Verkehr am 17.01.2018 eingeladen, um zum Thema zu referieren und für die Beantwortung möglicher Fragen zur Verfügung zu stehen.

Finanz. Auswirkungen:

Ja:		Nein:	x
------------	--	--------------	----------

Anlage(n):

Anlage 1 - 3. Änderung zum Nahverkehrsplan

Anlage 2 – Ergebnis der Überplanung des Regionalbusliniennetzes