

Ergebnis des Beteiligungsverfahrens zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2015 der Region Hannover nach § 6 Abs. 4 NNVG (Auszug)

16. Springe

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
94	<p>Mein Ausschuss für Planung, Umwelt und Grünflächen hat in seiner Sitzung am 09.01.2018 dem Verwaltungsausschuss folgende Beschlussempfehlung gegeben: <i>„Die Stadt Springe lehnt die vorgeschlagenen Veränderungen zum Nahverkehrsplan der Region Hannover ab und schlägt eine umfassende Neuordnung der Busverkehre mit dem Ziel eines dichteren Taktes bei gleichzeitig geringerem Fahrzeugeinsatz und somit besserer Effizienz vor.</i></p> <p><i>Die dem Antrag der SPD- und CDU-Fraktion beigefügte ausgearbeitete Vorlage zur</i></p>	<p>Der der Stellungnahme beigefügte Antrag der SPD- und CDU-Fraktion kann aufgrund der grundlegenden planerischen Veränderungen zu diesem Zeitpunkt nicht bewertet werden.</p> <p>Im beabsichtigten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden Regelungen enthalten sein, die es der Region als Aufgabenträger ermöglichen, auf aktuelle Planungsanfordernisse einzugehen und das Angebot auf die entsprechenden</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
95	<p>A Gutachten „Region-Hannover – Überplanung des Regionalbusnetzes“</p> <p>2 Analyse der Rahmenbedingungen</p> <p>2.2 Globaler Kennwertevergleich</p> <p>Die Analyse der Rahmenbedingungen auf diese wirtschaftlichen Kennwerte zu begrenzen ist nicht ausreichend, um eine Strategie für die Entwicklung des Regionalbusnetzes zu entwickeln. Neben ökonomischen Anforderungen spielen hier auch ökologische und gesellschaftliche Faktoren wie z.B. die Erreichung von Klimazielen oder die Daseinsvorsorge eine Rolle.</p> <p>2.5 Bevölkerungsentwicklung</p> <p>Hier bleiben wichtige Trends unberücksichtigt. So sinkt bei jungen Personen die Pkw-Nutzung seit mehreren Jahren, stattdessen werden die Verkehrsmittel zunehmend flexibler genutzt. Dem Rückgang der Fahrschüler steht eine Verlängerung der Schulwege durch Konzentration</p>	<p>Bedürfnisse anzupassen. Das vorgelegte Konzept wird bis zum Beschluss der Fahrplanmaßnahmen 2020 (voraussichtlich Mai 2019) geprüft und bewertet.</p> <p>Sollten sich die Fahrgastzahlen aufgrund der angesprochenen demographischen Entwicklung verändern, kann wie auch in den vergangenen Jahren im Rahmen der jährlichen Fahrplananpassungen reagiert werden.</p> <p>Die Region Hannover sieht durch den</p>	<p>Kennntnisnahme</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>der Schulstandorte und einer höheren Abiturquote gegenüber. Aufgrund zunehmender Altersarmut und sich wandelnder Familienstrukturen werden zukünftig viele Rentner auf den ÖPNV angewiesen sein.</p>	<p>beschriebenen Bevölkerungszuwachs durch einen Anstieg der Geburtenrate keinen Grund zur Annahme, dass sich dadurch die Nachfrage der zur Einsparung vorgeschlagenen Fahrten kurzfristig stark ändern wird.</p>	
96	<p>3 Leitsätze für die Überplanung des Regionalbusverkehrs</p> <p>Die umfangreichen Angebotsanpassungen, die letztlich Angebotsreduzierungen darstellen, sind nicht mehr zeitgemäß. Der Busverkehr verliert dadurch weiter an Attraktivität und die Nutzung nimmt weiter ab. Es sollte daher versucht werden, auch das Angebot bei den zzt. weniger nachgefragten Linien zu verbessern (z.B. durch bessere Vertaktung, Verzahnung mit anderen Verkehrsmitteln und Fahrpreissenkung) und dadurch mehr Fahrgäste zu gewinnen. Dieser Weg wird heute bereits in einigen Kommunen beschritten, z. B. im Landkreis Hameln-Pyrmont. Eine weitere, nicht geprüfte Alternative ist die Effizienzsteigerung durch eine andere Linienführung, die die Fahrkilometer verringert.</p> <p>Bei der Formulierung der Leitsätze spielen ausschließlich wirtschaftliche Überlegungen eine Rolle. Der Klimaschutz bleibt unberücksichtigt. Die Stadt Springe hat im Januar 2014 die offizielle</p>		Kenntnisnahme

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
97	<p>4 Strategische Ansätze zur Weiterentwicklung des Regionalbusnetzes</p> <p>Die peripheren Kommunen wie Springe werden durch diesen Ansatz deutlich geschwächt. Statt der erwarteten Schrumpfung entgegenzuwirken wird diese gefördert. Die in Artikel 72 Abs.2 des Grundgesetzes geforderte Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen ist auch hier zu berücksichtigen. Die sich immer weiter ausdünnende Infrastruktur im ländlichen Raum und hier insbesondere in den kleineren Orten kann nur durch Mobilität kompensiert werden. Dem ÖPNV kommt daher hier eine besondere Bedeutung zu. Selbst die Nahversorgung ist in den kleineren Stadtteilen wie Holtensen oder Alferde nicht mehr vor Ort gesichert.</p>		Kenntnisnahme

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Die Reduzierung des ÖPNV an der Peripherie trägt indirekt auch zu einer Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der dortigen Wirtschaft bei. Viele Berufspendler sind auf eine uneingeschränkte Bedienung der Buslinien angewiesen, um ihre Arbeitsplätze erreichen zu können. Ebenso sind Personen mit geringem Einkommen wie z. B. Hartz-IV-Empfänger auf den ÖPNV angewiesen.</p> <p>Auch bei der Bevölkerung stößt die Angebotsreduzierung auf breite Ablehnung. Im Stadtteil Lüdersen wurden ca. 160 Unterschriften gegen die Änderungen gesammelt.</p> <p>Den Fahralternativen kommt eine besondere Bedeutung zu. Es sollten <u>nur</u> Verbindungen wegfallen, wenn eine entsprechende Alternative geboten werden kann. Zu bemängeln ist, dass an dieser Stelle der Klimaschutz kein Kriterium ist. Der Umstieg vom PKW auf den ÖPNV ist für die Energiewende von zentraler Bedeutung.</p>		
98	<p>5 Planungsvorschläge</p> <p>5.1 Profilierung und Etablierung von RegioSprintern als Premiumprodukt</p> <p>Die qualitative Aufwertung sollte sich nicht auf die Premiumlinien beschränken. Entsprechende Maßnahmen können auch auf anderen Linien zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führen.</p>		Kenntnisnahme

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung ist eine Ausweitung der Standards auf alle Linien wünschenswert. Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit für alle Linien von besonderer Bedeutung.</p> <p>5.3 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie II „Strukturelle Anpassung der Linie/des Angebotes“</p> <p>Linie 360:</p> <p>Die Linie verbindet Lüdersen mit dem Bahnhof Bennigsen und ist mit den Fahrzeiten der S 5 abgestimmt. Sie ist damit für diesen Stadtteil von besonderer Bedeutung und unverzichtbar. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass Lüdersen ein Standort der Diakonie Himmelstür und der Hannoverschen Werkstätten ist und damit eine besondere soziale Sensibilität aufweist. Die gilt nicht nur für die Bewohner sondern auch für das Personal. Vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels im sozialen Bereich ist eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV von Relevanz.</p> <p>Die Linie soll im Zuge der Neuordnung des Teilbereiches Hemmingen entfallen. Diese Neuordnung stellt für Lüdersen jedoch eine Verschlechterung dar und keine Kompensation.</p> <p>Lüdersen wäre dann nur noch über die lediglich an Schultagen fahrende Linie 383 (Lüdersen -</p>	<p>Kein Entfall Linie 360 nach Stadtbahnverlängerung Hemmingen (voraussichtlich zum Fahrplan 2022):</p> <p>Die Anbindung von Lüdersen zum Bahnhof in Bennigsen wird nach Entfall der Linie 360 durch ein stündliches Angebot (geplant durch die Linie 380) in der Hauptverkehrszeit sichergestellt. Der Mindestbedienungsstandard wird gewährleistet.</p> <p>Die Einstellung der Linie ist aufgrund der geringen Nachfrage (durchschnittlich 4,9 Einsteiger pro Fahrt = 4. schlechteste Linie der regiobus), die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt.</p>	<p>Nicht folgen</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Bennigsen - Steinkrug - Springe - Eldagsen - Völkßen - Springe) und über das AST an den ÖPNV angebunden.</p> <p>Bei Ausfall der S-Bahn stellt die Linie 360 die einzige Möglichkeit dar, die Landeshauptstadt mit dem ÖPNV zu erreichen.</p>		
99	<p>Linie 380:</p> <p>Die Linie stellt für Gestorf und Eldagsen eine wichtige Anbindung an die S-Bahn Richtung Hannover dar. In Gestorf befindet sich eine Langzeiteinrichtung für Suchtkranke, deren Bewohner ebenfalls vom ÖPNV profitieren. Eine Ausdünnung des Taktes wird daher abgelehnt.</p> <p>Sowohl in Lüdersen als auch in Gestorf ist die Grundversorgung nicht mehr vor Ort gewährleistet.</p>	<p>Beibehaltung Takt Linie 380:</p> <p>Die Anpassung des Angebots Montag bis Freitag auf einen Stundentakt ist aufgrund der geringen Nachfrage (durchschnittlich 7,7 Einsteiger pro Fahrt), die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt. Es entfallen 7 von 20 Fahrtenpaaren.</p> <p>Der Mindestbedienungsstandard wird gewährleistet.</p>	Nicht folgen
100	<p>5.4 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie III „Einsparungsvorschläge im Frühverkehr (Montag bis Freitag)“</p> <p>Die Streichung der frühen Fahrten auf der Linie 382 (Springe - Alvesrode - Völkßen - Bredenbeck - Wennigsen) stellt eine Belastung Berufspendler, insbesondere für Geringverdiener und Auszubildende dar, die darauf angewiesen sind mit dem ÖPNV ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Einer</p>	<p>Beibehaltung Fahrtenangebot Linie 382:</p> <p>Die Einstellung der ersten Frühfahrt (Springe – Wennigsen) ist aufgrund der geringen Nachfrage (durchschnittlich 4,2 Einsteiger pro Fahrt), die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt.</p>	Nicht folgen

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
101	<p>Streichung wird daher <u>nur</u> zugestimmt, wenn eine alternative Verbindung ermöglicht wird.</p> <p>5.5 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie IV „Einsparungsvorschläge im Spätverkehr (Montag bis Donnerstag)“</p> <p>In Springe betrifft dies folgende Linien:</p> <p>320 (Springe - Völkßen - Gestorf - Hüpede - Pattensen)</p> <p>380 (Eldagsen - Gestorf - Bennigsen)</p> <p>AST/Ruftaxi Springe</p> <p>Die Einsparungen im Spätverkehr treffen nicht nur Berufspendler. Durch das Entfallen der Spätlinien wird auch die Möglichkeit der Teilhabe an Veranstaltungen eingeschränkt. Einer Streichung wird daher <u>nur</u> zugestimmt, wenn eine alternative Verbindung ermöglicht wird.</p> <p>Linie 380:</p> <p>Sofern es sich bei der letzten Fahrt um 0:23 Uhr um eine Fahrt handelt, die im Busdepot in Eldagsen endet und ohnehin stattfindet, sollten auf dieser Fahrt auch weiterhin Fahrgäste mitgenommen werden.</p>	<p>Beibehaltung der Spätfahrten (Montag bis Donnerstag):</p> <p>Die Anpassung des Angebots Montag bis Donnerstag im Spätverkehr ist aufgrund der geringen Nachfrage, die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt.</p> <p>Der Mindestbedienungsstandard ist gewährleistet.</p> <p>Linie 320 Pattensen-Springe: Fahrt nach 20 Uhr entfällt, ermittelt wurden 3,3 Einsteiger pro Fahrt.</p> <p>Linie 380 Bennigsen-Eldagsen: letzte Fahrt entfällt, ermittelt wurden durchschnittlich 3,3 Einsteiger pro Fahrt.</p> <p>AST Springe: Letzte Fahrt entfällt. Der Abrufgrad liegt bei ca. 35%, genutzte Fahrten haben 1,5 Fahrgäste/Fahrt.</p>	<p>Nicht folgen</p>
102	<p>5.7 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie VI</p>	<p>Beibehaltung der Frühfahrten Samstag:</p>	<p>Nicht folgen</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>„Einsparungsvorschläge Frühverkehr Samstag“</p> <p>In Springe betrifft dies folgende Linien:</p> <p>310 (Eldagsen - Schulenburg - Pattensen)</p> <p>320 (Springe - Völksen - Gestorf - Hüpede - Pattensen)</p> <p>381 (Altenhagen I - Springe - Altenhagen I)</p> <p>385 (Alferde - Eldagsen - Springe)</p> <p>Weiter zunehmende Arbeitszeiten an den Wochenenden erfordern auch eine Bedienung für Berufspendler in den Morgenstunden am Samstag. Die Nutzer sind in der Regel auf diese Fahrten angewiesen. Einer Streichung wird daher <u>nur</u> zugestimmt, wenn eine alternative Verbindung ermöglicht wird.</p> <p>Linie 310:</p> <p>Durch den Wegfall der Verbindungen um 4:49 Uhr und 5:51 Uhr ab Eldagsen, besteht von dort um 7:51 Uhr (und damit 3 Stunden später als bisher) erstmals die Möglichkeit, die Linie Richtung Pattensen zu fahren. Diese Verschlechterung der Verbindung ist nicht hinnehmbar.</p>	<p>Die Anpassung des Angebots Samstag im Frühverkehr ist aufgrund der geringen Nachfrage, die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt.</p> <p>Der Mindestbedienungsstandard ist gewährleistet.</p> <p>Linie 310 Eldagsen-Pattensen: Entfall der ersten beiden Fahrten, ermittelt wurden durchschnittlich 1,3 bis 1,7 Einsteiger pro Fahrt.</p> <p>Linie 320 Pattensen-Springe: Entfall der ersten Fahrt, ermittelt wurden durchschnittlich 1,3 bis 1,7 Einsteiger pro Fahrt.</p> <p>Linie 381 Altenhagen-Springe: Entfall der jeweils ersten Fahrt je Richtung, ermittelt wurden durchschnittlich 0,3 bis 1,3 Einsteiger pro Fahrt.</p> <p>Linie 385 Alferde-Springe: Entfall der ersten Fahrt je Richtung, ermittelt wurden durchschnittlich 2,0 bis 2,7 Einsteiger pro Fahrt.</p>	
103	<p>Linie 320:</p> <p>Ab Springe werden ebenfalls die beiden frühesten</p>	<p>Beibehaltung der Fahrten:</p> <p>Die Anpassung des Angebots Samstag</p>	<p>Nicht folgen</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
104	<p>Verbindungen um 5:19 Uhr und 6:19 Uhr gestrichen. Nach Aussage der Region Hannover ist der ermittelte Wert von 7,3 Einsteigern pro Fahrt auf eine einmalig höhere Fahrgastnachfrage zurückzuführen. Tendenziell seien in den Zählungen eher 4 bis 6 Einsteiger gezählt worden. Aus Sicht der Verwaltung sollte die Fahrt dennoch bestehen bleiben, da sich die Fahrgastzahlen an der Grenze der Mindestfahrgastzahlen (< 6 Fahrgäste) bewegen. Durch die Streichung der ersten Fahrt besteht auch die Möglichkeit, dass sich die Fahrgastzahlen noch erhöhen.</p>	<p>im Frühverkehr ist aufgrund der geringen Nachfrage, die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt. Der Mindestbedienungsstandard ist gewährleistet. Linie 320 Pattensen-Springe: Entfall der ersten Fahrt, ermittelt wurden durchschnittlich 1,3 bis 1,7 Einsteiger pro Fahrt.</p>	
105	<p>5.9 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie VIII</p>	<p>Beibehaltung der Fahrten: Die Anpassung des Angebots Samstag im Frühverkehr ist aufgrund der geringen Nachfrage, die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt. Der Mindestbedienungsstandard ist gewährleistet. Linie 385 Alferde-Springe: Entfall der ersten Fahrt je Richtung, ermittelt wurden durchschnittlich 2,0 bis 2,7 Einsteiger pro Fahrt.</p>	<p>Nicht folgen</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>„Einsparungsvorschläge Frühverkehr Sonntag“</p> <p>In Springe betrifft dies folgende Linien: 380 (Eldagsen - Gestorf - Bennigsen) 385 (Alferde - Eldagsen - Springe)</p> <p>Weiter zunehmende Arbeitszeiten an den Wochenenden erfordern auch eine Bedienung für Berufspendler in den Morgenstunden am Sonntag. Die Nutzer sind in der Regel auf diese Fahrten angewiesen. Einer Streichung wird daher <u>nur</u> zugestimmt, wenn eine alternative Verbindung ermöglicht wird.</p>	<p>im Frühverkehr ist aufgrund der geringen Nachfrage, die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt.</p> <p>Der Mindestbedienungsstandard ist gewährleistet.</p> <p>Linie 380 Eldagsen-Bennigsen: Entfall der ersten Fahrt, ermittelt wurden durchschnittlich 5,3 Einsteiger pro Fahrt.</p> <p>Linie 385 Alferde-Springe: Entfall der ersten Fahrt je Richtung, ermittelt wurden durchschnittlich 2,3 Einsteiger pro Fahrt.</p>	
106	<p>5.10 Planungsvorschläge Maßnahmenkategorie VIX</p> <p>„Einsparungsvorschläge Spätverkehr Sonntag“</p> <p>Planungshistorie und angewandte Kriterien siehe Maßnahmenkategorie III (unter 5.4)</p> <p>In Springe betrifft dies folgende Linien: 380 (Eldagsen - Gestorf - Bennigsen) 385 (Alferde - Eldagsen - Springe) AST/Ruftaxi Springe</p>	<p>Beibehaltung der Spätfahrten Sonntag:</p> <p>Die Anpassung des Angebots Sonntag im Spätverkehr ist aufgrund der geringen Nachfrage, die durch verschiedene Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt.</p> <p>Der Mindestbedienungsstandard ist gewährleistet.</p> <p>Linie 380 Bennigsen-Eldagsen: Entfall der letzten Fahrt, ermittelt wurden durchschnittlich 2,3 Fahrgäste pro</p>	Nicht folgen

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Durch das Entfallen der Spätlinien wird auch die Möglichkeit der Teilhabe an Veranstaltungen eingeschränkt. Auch im Hinblick auf eine immer älter werdende Bevölkerung werden solche Fahrten immer wichtiger. Einer Streichung der Fahrten wird <u>nur</u> zugestimmt, wenn eine alternative Verbindung ermöglicht wird.</p> <p>Linie 380:</p> <p>Die Fahrt um 23:23 Uhr ab Bennigsen sollte in jedem Fall beibehalten werden, da damit eine Heimfahrt nach dem Ende meisten Abendveranstaltungen in Hannover gewährleistet wird. Mit 5 Einsteigern erreicht die Fahrt zudem fast die Mindestzahl von 6 Fahrgästen. Durch den Wegfall der Fahrt um 0:23 Uhr besteht die Möglichkeit, dass sich die Zahl der Fahrgäste noch erhöht.</p> <p>Sofern es sich bei der letzten Fahrt um 0:23 Uhr um eine Fahrt handelt, die im Busdepot in Eldagsen endet und ohnehin stattfindet, sollten auf dieser Fahrt auch weiterhin Fahrgäste mitgenommen werden.</p>	<p>Fahrt.</p> <p>Linie 385 Alferde-Springe: Keine Änderungen Sonntag</p> <p>AST Springe: Aufgabe Fahrt 0:30. Der Abrufgrad liegt bei ca. 35%, genutzte Fahrten haben 1,5 Fahrgäste/Fahrt.</p>	
107	<p>5.11 Mögliche Einsparungen an Ferientagen</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum hier von einer Mindestauslastung von 7,5 Einsteigern ausgegangen wird. Auch hier sollte der in Kap.5 genannte Grenzwert von weniger als 6 Einsteigern</p>	<p>Gesonderte Einsparungen an Ferientagen sind im Regionalbusgutachten nicht vorgesehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>zugrunde gelegt werden.</p> <p>Vor der Umsetzung der Gutachternvorschläge sind die betroffenen Kommunen zu beteiligen.</p> <p>Bei der Überplanung der Schulbuslinien ist auch die Erreichbarkeit des Otto-Hahn-Gymnasiums und der IGS in Springe aus den umliegenden Ortschaften sicher zu stellen.</p>	<p>Die Belange des Schulverkehrs werden berücksichtigt.</p> <p>Folgen</p>	
108	<p>5.12 Teilbereich „Hemmingen“</p> <p>Der Anschluss der Linien 310 und 320 an die Linie 300 wird begrüßt. Dadurch verbessert sich auch der Anschluss an die Stadtbahn in Hannover.</p> <p>Aktuell ist die Anbindung an die Linie 300 aus dem Springer Stadtgebiet nicht ausreichend.</p> <p>Für Lüdersen ergeben sich jedoch erhebliche Nachteile, die nicht hingenommen werden können. In diesem Bereich fällt die Linie 360 ersatzlos weg. Der Stadtteil hat damit keine direkte Busanbindung mehr an Hannover und die Stadtbahn. Auch die Verbindungen zum S-Bahnhof in Bennigsen werden reduziert. Lüdersen sollte dann über eine Ringlinie 360 an die neue Stadtbahnhaltestelle in Hemmingen angeschlossen werden.</p>	<p>Einführung Ringlinie 360</p> <p>Die Anbindung von Lüdersen zum Bahnhof in Bennigsen wird nach Entfall der Linie 360 weiterhin durch ein stündliches Angebot in der Hauptverkehrszeit (geplant durch die Linie 380) sichergestellt. Der Mindestbedienungsstandard wird gewährleistet.</p> <p>Die Einstellung der Linie ist aufgrund der geringen Nachfrage (durchschnittlich 4,9 Einsteiger pro Fahrt = 4. schlechteste Linie der regiobus), die durch verschiedene</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nicht folgen</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
		Fahrgasterhebungen 2016/17 belegt ist, gerechtfertigt.	
109	<p>5.14 Überplanung der Stadtverkehre</p> <p>Das Baugebiet Fahrenbrink/Hamannsbruch (nördlich Joh. Heinrich-Schröder-Straße bzw. Dopmeyerstraße) ist seit einigen Jahren über die Straße Hamannsbruch an die Jägerallee angeschlossen. Hier eröffnen sich Optionen für neue Linienführungen, die u. a. die Anbindung des Altenzentrums Jägerallee sowie des Lehrgangswerkes Haas an die S-Bahn und die Nahversorgung verbessern helfen würden. Diese Optionen sollten genutzt werden.</p> <p>Die Linie sollte mit einer neu zu schaffenden Direktverbindung zum Krankenhaus in Gehrden abgestimmt sein, so dass auch für die Bewohner des Altenzentrums eine bequeme Erreichbarkeit des Krankenhauses gewährleistet ist.</p> <p>Das Neubaugebiet „Großer Graben“ im Süden der Kernstadt ist bisher ebenfalls nicht an den Stadtverkehr angeschlossen, auch hier besteht Handlungsbedarf.</p>	<p>Die Region Hannover wird das Thema Stadtverkehr ab 2018 in Abstimmung mit der Stadt bearbeiten.</p> <p>Neue direkte Linie zum RKK Gehrden</p> <p>Bei der Bearbeitung des Themas Stadtverkehr wird dieser Punkt geprüft.</p>	<p>Folgen</p> <p>Nicht folgen</p> <p>Kenntnisnahme</p>
110	<p>B 3. FORTSCHREIBUNG DES NAHVERKERHSPLANES 2015</p> <p>6. Linienbündel Umland Hannover Bus</p> <p>6.1 Bedienungsrahmen Linienbündel</p>	<p>Im Rahmen der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplan 2015 wurde die</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Umland Hannover Bus</p> <p>Der Bedienungsrahmen ist gegenüber dem NVP 2015 deutlich weiter gesteckt. Es werden nicht mehr für jede Linie konkrete Taktungen vorgegeben, sondern große Spielräume eröffnet.</p> <p>2-stündige Vertaktungen sind nunmehr für die in Springe besonders häufige „Bedienungsebene 2 - Angebotsorientierte lokale und regionale Hauptlinie“ über den gesamten Bedienungszeitraum möglich. Damit besteht die Möglichkeit, das Angebot noch weit über die im „Gutachten zur Überplanung des Regionalbusnetzes“ unterbreiteten Vorschläge hinausgehend zu verschlechtern. Eine Bedienung, die besser ist als der Mindeststandard (< 120 Min.) wird nicht mehr festgeschrieben.</p> <p>Diese Aufweichung der Vertaktung wird entschieden abgelehnt. Sie ermöglicht eine starke Schwächung des ländlichen Raumes. Die bereits im Zusammenhang mit dem Gutachten genannten negativen Auswirkungen könnten sich deutlich verschärfen.</p> <p>Für die Bürger besteht nur noch eine eingeschränkte Verlässlichkeit bezüglich des ÖPNV-Angebotes. Die Attraktivität des peripheren ländlichen Raumes in der Region Hannover als Wohn- und Wirtschaftsstandort wird deutlich geschwächt.</p>	<p>Darstellungsweise der Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienung geändert. Eine inhaltliche Veränderung ist damit nicht gegeben.</p>	<p>Kenntrnisnahme</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Darüber hinaus berücksichtigt der NVP nur bestehende Buslinien, dies ist nicht ausreichend. Es ist zu prüfen, ob der Stadtteil Stadt Eldagsen auch durch eine direkte Buslinie zum Bahnhof Völkse-Eldagsen an die S-Bahn angebunden werden kann. Eldagsen wird im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2016 als „ländlich strukturierte Siedlung mit Ergänzungsfunktion Wohnen“ dargestellt. Dieser Funktionszuweisung ist auch im ÖPNV Rechnung zu tragen. Durch verkürzte Reisezeiten würde zudem der Pendlerverkehr gestärkt und der Individualverkehr zum Bahnhof Völkse-Eldagsen reduziert.</p> <p>Mit der Schließung des Klinikums in Springe ist eine regelmäßige direkte Anbindung zum Klinikum Gehrden erforderlich geworden. So könnte beispielsweise die Linie 382 (Springe - Wennigsen) bis nach Gehrden verlängert werden.</p>	<p>Anbindung von Eldagsen an die S-Bahn in Völkse</p> <p>Eldagsen ist in Springe an die S-Bahn angebunden, da dies aufgrund der Bindungen im Schulverkehr und der zentralörtlichen Funktion der Kernstadt für den Ortsteil notwendig ist. Eine Anbindung an die S-Bahn in Völkse würde zu einem erheblichen finanziellen Mehraufwand führen, bei gleichzeitig geringen Reisezeitvorteilen für die Fahrgäste.</p> <p>Weiterführung der Linie 382 bis Gehrden:</p> <p>Im Herbst 2016 hat eine Fahrgastbefragung auf der Relation Springe – RKK Gehrden keine nennenswerte Nachfrage belegen können. Weniger als 1% von 1.305 befragten Fahrgästen gaben an, die Verbindung Springe – Klinikum Robert Koch, Gehrden zu nutzen. Auch die Nachfrage mit dem zurzeit angebotenen Ruf-taxi ist äußerst gering.</p> <p>Bei der Bearbeitung des Themas</p>	<p>Nicht folgen</p> <p>Nicht folgen</p> <p>Folgen</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Auch die Stadtverkehrslinie 301 kann durch eine veränderte Linienführung aufgewertet werden (s. Teil A Pkt. 5.14).</p> <p>Die Linie 360 sollte als Ringlinie an die neue Stadtbahnhaltestelle in Hemmingen angebunden werden.</p> <p>Die Vorschläge zur Neuordnung der Linien, die die SPD- und CDU-Ratsfraktionen der Stadt Springe in ihrem gemeinsamen Antrag vorgelegt haben, sind zu berücksichtigen. Wobei die Linie 360 mit Anbindung an die Endhaltestelle der Stadtbahn in Hemmingen bestehen bleiben soll. Das Forsthaus Mühlenbrink und das Energie- und Umweltzentrum sind, wie bisher, an den ÖPNV anzubinden.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen zum „Gutachten zur Überplanung des Regionalbusnetzes“ verwiesen.</p>	<p>Stadtverkehr wird dieser Punkt geprüft</p> <p>Diese Thematik ist im Zusammenhang mit dem Antrag der SPD- / CDU-Antrag zu prüfen. Der der Stellungnahme beigefügte Antrag der SPD- Und CDU-Fraktion kann aufgrund der grundlegenden planerischen Veränderungen zu diesem Zeitpunkt nicht bewertet werden.</p> <p>Im beabsichtigten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden Regelungen enthalten sein, die es der Region als Aufgabenträger ermöglichen, auf aktuelle Planungsanfordernisse einzugehen und das Angebot auf die entsprechenden Bedürfnisse anzupassen. Das vorgelegte Konzept wird bis zum Beschluss der Fahrplanmaßnahmen 2020 (voraussichtlich Mai 2019) geprüft und bewertet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
111	<p>6.2 Qualität der Linienbündel Umland Hannover Bus</p> <p>Die Vorgaben zur Abgasnorm sind nicht ausreichend. Vor dem Hintergrund der Luftreinhaltung und der Treibhausgasminderung sollte der gesamte Fahrzeugbestand mindestens</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>stufenweise weiter ertüchtigt werden. Um die Vorbildrolle des ÖPNV zu stärken, sollen die qualitativen Vorgaben mindestens besser als der bundesweite Durchschnitt sein. Entsprechende Zielvorgaben müssen zwingend mit übergeordneten Klimaschutzzielen der Region in Einklang gebracht werden (Klimaneutralität der Region bis 2050).</p> <p>Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen zum „Gutachten zur Überplanung des Regionalbusnetzes“ verwiesen.</p>		
112	<p>7.2.2 Linienbündel Umland Hannover Bus (vgl. Karte 10)</p> <p>Weitere Einrichtung von Bedarfsverkehren</p> <p>Das Alternativangebot zum Linienverkehr wird begrüßt.</p> <p>Profilierung und Etablierung eines Premiumprodukts auf wichtigen Linien im Regionalverkehr</p> <p>Verbesserungen im ÖPNV werden grundsätzlich begrüßt. Die Verbesserungen sollten sich jedoch nicht im Wesentlichen auf das Premiumprodukt konzentrieren. Entsprechende Maßnahmen können auch auf den anderen Linien zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit zu einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führen. Auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der</p>		Kenntnisnahme

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Luftreinhaltung ist eine Ausweitung der Standards auf alle Linien wünschenswert. Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit für alle Linien von besonderer Bedeutung.</p>		
113	<p>C Fazit</p> <p>Die Leitsätze (Teil A Punkt 3) und die strategischen Ansätze zur Weiterentwicklung (Teil A Punkt 4) des Regionalbusnetzes sind dem Masterplan „100 % für den Klimaschutz“ der Region Hannover anzupassen. Darin heißt es auf S. 82 zum Stichwort „Mobilität: Personenverkehr“: „Der ÖPNV wird durch Verbesserungen von Angebot, Tarif und Marketing attraktiver gestaltet und bewegt mit kürzeren Reisezeiten Autofahrer zum Umsteigen. Dazu zählen (auch)... neue Finanzierungskonzepte für die Kostendeckung des ÖPNV ...“</p> <p>Grundlage für die Überplanung des Regionalbusnetzes sind im Wesentlichen wirtschaftliche Aspekte. Der wichtigste Baustein ist die Einsparung von Fahrzeugkilometern, was dazu führt, dass die ohnehin benachteiligten Randlagen der Region Hannover weiter geschwächt werden. Ziel der Überplanung sollte es auch sein, gleichwertige Lebensbedingungen in allen Kommunen zu schaffen, z. B. durch eine breite, nicht nur auf das Premiumprodukt bezogene, Verbesserung des Angebotes.</p>		Kenntnisnahme

Nr.	Stellungnahme	Erwiderung	Empfehlung
	<p>Hauptaufgabe des Buslinienetzes im Umland soll nicht die schnellstmögliche Anbindung an das Oberzentrum Hannover sein. Hier geht es vielmehr um einen getakteten Zubringerverkehr in die Mittelzentren sowie zu den S-Bahnhöfen oder den Endpunkten der Stadt- und Schnellbuslinien. Dabei soll auch die Verbindung von Ortschaften untereinander verbessert werden.</p> <p>Die vorgelegte Überplanung beschränkt sich nur auf bestehende Buslinien. Änderungen in der Linienführung, neue Buslinien oder weitere alternative Angebote wie z. B. Bürgerbussysteme oder kommunales Car-Sharing sollten in das Informations- und Betriebssystem des Busnetzbetreibers integriert werden. Auch Klimaschutzaspekte spielen kaum eine Rolle.</p> <p>Ersatzlose Angebotsstreichungen sind nicht hinnehmbar. Der in der 3. Fortschreibung des NVP festgeschriebene Bedienungsrahmen ist gegenüber dem NVP 2015 deutlich weiter gesteckt. Damit sind noch weit mehr Angebotsbeschränkungen als bisher vorgesehen möglich. Diese Aufweichung der Vorgaben wird entschieden abgelehnt.</p>		