



Hildesheimer Straße 20
30169 Hannover
Tel: 0511 / 616 23 950

www.linke-und-piraten-region-hannover.de

Hannover, 21.05.2015

Änderungsantrag zur Beschlusdrucksache 2323 (III), Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2015 der Region Hannover; hier: Beschlussfassung zu den Ergebnissen des Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahrens nach § 6 (4) NNVG

Gemäß § 8 der Geschäftsordnung

Zur Beratung und Beschlussfassung

In den Ausschuss für Verkehr	am 21.05.2015
In den Regionsausschuss	am 09.06.2015
In die Regionsversammlung	am 21.07.2015

- Nr. 6, Kapitel D II: Das Angebotskonzept: Die Überprüfung des Nachtverkehrskonzepts soll so rechtzeitig durchgeführt werden, dass Fahrplanmaßnahmen, die den Nachtverkehr betreffen, im Dezember 2017 umgesetzt werden können.
- Nr. 10, E II 3. Stationen: Die Planungen zum barrierefreien Umbau des Bahnsteigs 2 in Barsinghausen und der Umbau der Bahnsteige am Bahnhof Immensen/Arpke erfolgen zeitnah.
- Nr. 22, Kapitel E V: Park+Ride/ Bike+Ride: Bis Ende 2017 wird ein Handlungsplan für Bike+Ride an Stadtbahnhaltestellen erstellt analog zu den Park+Ride-Plänen.
- Nr. 37, E III 2.3.1 Neubaustrecken: folgen, damit die Trasse freigehalten wird.
- Nr. 49, D II 6.2. Verkehrsangebot Bus: folgen
- Nr. 97, E III 2.3.2 Ausbaustrecken: Die Verlängerung der Linie 2 bis Gleidingen/Am Leinkamp wird geprüft.
- Nr. 102, D II 7.2.1 Linienbündel Hannover: folgen
- Nr. 183, Titel: Der Wunsch einer Neueinrichtung der Bahn-Haltestelle Lohnde bleibt erhalten bzw. sollte im Plan bleiben.
- Nr. 265, B 1.2 Nationale Verkehrsgesetze: Ausnahmen von der Barrierefreiheit sollen begründet und Termine zur Herstellung von Barrierefreiheit genannt werden: folgen.

- Nr. 269, D II 6. Bus: Barrierefreiheit bei Bussen und Ruftaxen berücksichtigen: folgen.
- Nr. 284, D III 2.1.4 Maßnahmen der Tarifentwicklung: Sammeltickets nicht abschaffen: folgen.
- Nr. 291, D II 6.2.1 Verkehrsangebot Linienbündel Hannover Bus: Taktverdichtung für die Linien 100/200 und 121 an Sonntagen ab 9:00 Uhr: folgen.
- Nr. 299, D II 6. Bus: Genereller Verzicht auf Großflächige Werbefolien auf Fensterscheiben.
- Nr. 300, D II 6.2.1 Verkehrsangebot Linienbündel Hannover Bus: Untersuchungsbedarf der vorhandenen Kombination von Linienästen: Kenntnisnahme.
- Nr. 367, E II 3.2 Ziele, Ausbaustandard und Mängelanalyse: Kennzeichnung der S-Bahnhöfe mit einer grünen Markierung, die die vorgeschriebenen Spaltbreiten auch erfüllen: Kenntnisnahme.
- Nr. 398, E IV 3. Haltestellen: Geplante Festlegung der Bordsteinhöhe auf 16 cm: nicht folgen.
- Nr. 399, E IV 2.3 Maßnahmenkonzept, EIV Kap. 2.3., S. 255, Maßnahmenkonzept (Strecken und Beschleunigung): Einrichtung von Tempo-30-Zonen mit Rechts-Vor-Links-Regelungen entlang bekannter Linienwege im Busverkehr: folgen.
- Nr. 441, Kapitel D III: Das Marketingkonzept, Fahrkarten und Tarife: verständliche Bezeichnung für Zeit- und Monatsfahrkarten im GVH: folgen.
- Nr. 445, D III 2. Tarif: eindeutige und einheitliche Tarifzoneneinteilung: folgen.

Begründung:

- zur Nr. 6: Die Angabe, dass die Überprüfung beabsichtigt ist, ist zu vage resp. zu unbestimmt.
- zur Nr. 10: Zum kommenden Fahrplanwechsel kommen Regionalzüge zum Einsatz, die keinen Hublift zum höhengleichen Einstieg mehr haben.
- zur Nr. 22: Die Sicherheit von abgestellten Rädern vor Diebstahl duldet keinen unnötigen Zeitaufschub und verlangt entsprechende Prioritäten.
- zur Nr. 37: Eine Trassenfreihaltung hält alle Optionen offen für die bessere ÖPNV-Anbindung von Davenstedt.
- zur Nr. 49: Bisher müssen die Fahrgäste mit rund 200 Metern unnötig weit laufen, um von der Haltestelle zur Umsteigeanlage zu gelangen.
- zur Nr. 97: Wenn die Verlängerung der Linie 2 kommt, ist das Agnes-Karll-Krankenhaus in Laatzen angebunden, und ein dichter Stadtbahntakt würde zu mehr Fahrgästen führen.
- zur Nr. 102: Der von der Verwaltung angeführte Parallelverkehr gilt nur für zwei Haltestellen. Vorteile: Besserer Umstieg vom Bus der Linie 390 auf die Stadtbahnlinie 2 und damit bessere Anbindung des Agnes-Karll-Krankenhauses und der Hannoverschen Werkstätten. Hinzu kommt ab Dezember ein barrierefreier Einstieg am Bahnhof Rethen und die Möglichkeit, in Rethen in die S-Bahn zu steigen.

- zur Nr. 183: Lohnde hat mit 2.800 Einwohner/innen einen SPNV-Anschluss verdient.
- zur Nr. 265: Das im Jahre 2013 novellierte Personenförderungsgesetz (PBefG) fordert eine konkrete Benennung und Begründung der Ausnahmen von der Barrierefreiheit im NVP.
- zur Nr. 269: Die Teilhabe am Transportsystem von Bussen und Ruftaxen muss im Sinne der Inklusion gewährleistet sein. Das muss der Region ein kleines Kontingent an barrierefreien Ruftaxen wert sein.
- zur Nr. 284: Sammeltickets seien nicht „zeitgemäß“ ist eine nicht nachvollziehbare Begründung, solange es einen Kundenkreis von Gelegenheitsnutzern für das Sammelticket gibt.
- zur Nr. 291: Da diese beiden Buslinien auch Samstag abends noch alle 15 Minuten verkehren, sollte auch ein dichter Takt am Sonntag vormittag in Betracht gezogen werden.
- zur Nr. 299: die Sicht der Fahrgäste aus dem Fahrzeug heraus, wird durch großflächige Werbefolien und sogenannter Traffic boards auf Fensterscheiben drastisch eingeschränkt. Dies erschwert ortsunkundigen Fahrgästen die Orientierung und führt zu einem unangenehmen Gefühl der Eingeschlossenheit während der Fahrt.
- zur Nr. 300: Neben dem Linienbündel Hannover, für das im Abschnitt 7.2.1 ein gewisser Untersuchungsbedarf eingeräumt wird, besteht weiter Untersuchungsbedarf für die Buslinien, die Misburg bedienen. Während im Nachtsternverkehr der Abschnitt Kantplatz - Misburger Straße der Linie 127 mit dem Abschnitt Misburger Straße - Stadtfriedhof Misburg der Linie 124 bereits durchgebunden wird, stellt sich die Frage, ob der Ast zum Stadtfriedhof Misburg nicht auch im Tagesverkehr von der eher kurzen Linie 127 bedient werden sollte. Die relativ lange Linie 124 könnte dann bereits am Stadtbahndepot Misburg enden. Die Kurzfahrten Pferdeturm - Misburger Str. der Linie 137 an Sonn- und Feiertagen könnten in eine verdichtete Linie 127 integriert werden.
- zur Nr. 367: In der Karte sind auch S-Bahnhöfe mit einer grünen Markierung versehen, die die vorgeschriebenen Spaltbreiten nicht erfüllen. Dies ist eine Fehlinformation für die Betroffenen und führt zu Verwirrung sowie einem ‚in die Irre laufen‘ bei der Wahl der S-Bahn-Station.
- zur Nr. 398: Das Ziel einer Vereinheitlichung der Bordsteinhöhe sollte sein, dass behinderte Fahrgäste ohne Hilfsmittel in das Fahrzeug gelangen können. Dies ist bei einer Bordsteinhöhe von 16 cm nicht gegeben. Optimal wären entweder 21 cm oder 24 cm. Aus diesen Werten müsste einer gewählt und festgelegt werden.
- zur Nr. 399: Die Einrichtung zusätzlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen sollte in Abstimmung mit den für die Bedienung zuständigen Verkehrsunternehmen und unter besonderer Berücksichtigung der Erfordernisse des Busverkehrs erfolgen, um den öffentlichen Personennahverkehr zu beschleunigen oder zumindest in seiner Effizienz nicht auszubremsen.
- zur Nr. 441: Die Benennung der Tarifzonen ist schwer zu verstehen vor allem für Ausländer ("Card": englische Bezeichnung wäre "pass").
- zur Nr. 445: Die Tarifzonen für Tickets und Cards sind schwer verständlich, vor allem für Ortsfremde. Insbesondere auf wichtigen Strecken wie zum Beispiel Fahrten vom/zum Flughafen Langenhagen sollten endlich eine eindeutige Tarifikennzeichnung erhalten. Seit etwa 10 Jahren gibt es Bestrebungen diese, vor 18 Jahren eingeführte, unverständliche Tarifzoneneinteilung zu harmonisieren. Der Bürgerwunsch ist hier eindeutig. Jetzt müssen endlich mal Nägel mit Köpfen gemacht werden.