

24.01.2018

**Beschlussvorlage Nr. 2018/010**

**öffentlich**

Bezugsvorlage Nr.

**Fortschreibung Nahverkehrsplan 2015 für die Region Hannover  
- Stellungnahme der Stadt Neustadt a. Rbge. im Rahmen des förmlichen  
Beteiligungsverfahrens**

Gremium	Sitzung am	TOP	Beschluss		Stimmen			
			Vor- schlag	abwei- chend	einst.	Ja	Nein	Enth.
Umwelt- und Stadtentwick- lungsausschuss	29.01.2018 -							
Verwaltungsausschuss	05.02.2018 -							
Rat	08.02.2018 -							
Ortsrat der Ortschaft Beven- sen	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Bor- denau	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Eilvese	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Helstorf	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Man- delsloh	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Mardorf	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Marien- see	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Mühlen- felder Land	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Neu- stadt a. Rbge.	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Ottern- hagen	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Poggen- hagen	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Schnee- ren	nachrichtlich							
Ortsrat der Ortschaft Suttorf	nachrichtlich							

**Beschlussvorschlag**

Dem Entwurf der Stellungnahme der Stadt Neustadt a. Rbge. zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 für die Region Hannover wird zugestimmt. Die Stellungnahme soll versendet werden.

**Anlass und Ziele**

Die Region Hannover schreibt den Nahverkehrsplan 2015 für die Region Hannover um den Ergänzungsteil „Linienbündel Umland Hannover Bus“ fort. Grundlage für die Fortschreibung sind die Ergebnisse der am 14.11.2017 von der Regionsversammlung beschlossenen „Überplanung des Regionalbusnetzes“ der Region Hannover.

Der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 liegt den Kommunen zur förmlichen Beteiligung vor. Die bei der Fachverwaltung eingegangenen Anregungen sind in den folgenden Entwurf für die Stellungnahme der Stadt Neustadt a. Rbge. eingeflossen. Mit dieser Stellungnahme sollen die städtischen Interessen zur Entwicklung des örtlichen ÖPNV-Angebots zum Ausdruck gebracht werden.

Finanzielle Auswirkungen		keine	
Haushaltsjahr:			
Produkt/Investitionsnummer:			
	einmalig		jährlich
Ertrag/Einzahlung		EUR	EUR
Aufwand/Auszahlung		EUR	EUR
Saldo		EUR	EUR

### **Begründung**

Der Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 liegt den Kommunen zur förmlichen Beteiligung vor. Die Vertreter der Ortsräte und des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses hatten Gelegenheit, sich am 13.12.2017 in einer gemeinsamen Informationsveranstaltung über die geplanten Veränderungen im Regionalbusnetz zu informieren und bis zum 10.01.2018 ihre Anregungen an die Verwaltung zu leiten. Die eingegangenen Anregungen sind in den folgenden Entwurf für die Stellungnahme der Stadt Neustadt a. Rbge. eingeflossen. Mit dieser Stellungnahme sollen die städtischen Interessen zur Entwicklung des örtlichen ÖPNV-Angebots zum Ausdruck gebracht werden.

### **Entwurf der Stellungnahme:**

#### Allgemeines

Die Stadt Neustadt a. Rbge. gibt zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 die nachfolgend dargestellten Anregungen.

Die Region Hannover beauftragte das Konsortium Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult und plan:mobil, sowie die KCW GmbH (im weiteren Verlauf Gutachter) mit der gutachterlichen Überplanung des Regionalbusnetzes durch eine systematische Identifikation wirksamer Optimierungsmöglichkeiten. Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen sowie ein attraktives ÖPNV-Angebot sollen dabei im Fokus der Untersuchungen stehen. Im ersten Schritt wurden 2017 in Ausrichtung auf die beabsichtigte Direktvergabe primär die Linien der RegioBus auf Optimierung-, Einspar- und/ oder Verbesserungspotenziale untersucht.

Das von den politischen Gremien der Region Hannover beschlossene „Linienbündel Umland Hannover Bus“ beinhaltet Vorgaben, die auch innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Neustadt a. Rbge. zu Angebotseinbußen für die Bewohner einzelner Stadtteile und Ortschaften führen.

Das örtliche ÖPNV-Angebot bildet einen wesentlichen Bestandteil der Daseinsvorsorge. Eine regelmäßige ÖPNV-Anbindung muss - unabhängig von wirtschaftlichen Gesichtspunkten - auch in den dünner besiedelten Regionsgebieten langfristig gewährleistet bleiben. Es wird in Frage gestellt, ob Einsparungen von Linienangeboten im ländlichen Raum der allein richtige Weg sind, um den Busverkehr insgesamt wirtschaftlicher zu gestalten. Wenn im ländlichen Raum mit stündlichen oder sogar nur zweistündlichen Taktten ein Fahrtangebot entfällt, hat das wesentlich größere Auswirkungen auf die Möglichkeiten vieler Bewohner einerseits zur Teilhabe am öffentlichen Leben und auch auf deren Bereitschaft dauerhaft und regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Es sollte daher, auch unter Berücksichtigung alternativer Mobilitätsstrategien, geprüft werden, wie eine bedarfsgerechte Anbindung dauerhaft sichergestellt werden kann und bestimmte Einsparmaßnahmen vermieden bzw. sogar neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden können.

Die Verbesserung der Ausstattung öffentlicher Verkehrsmittel und Haltestellen soll durchgeführt werden und trägt sicher zur Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs bei. Dies darf aber nicht auf Kosten des Linienangebotes im ländlichen Raum geschehen. Die Entwicklung neuer Premiumverbindungen mit zusätzlichen Standards wie WLAN darf nicht zur Streichung anderer Verbindungen führen. Die ländlichen Regionen der Region Hannover dürfen bei der Nahverkehrsplanung nicht zugunsten der Angebote in den Ballungszentren benachteiligt werden.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. hat großes Interesse daran, dass das Verkehrsunternehmen RegioBus Hannover auch für die nächste Vertragslaufzeit beauftragt werden kann. Die Sicherung der örtlichen Arbeitsplätze, die durch das Unternehmen vor Ort bestehen, werden als wichtiger Faktor für den mittelständisch geprägten Wirtschaftsstandort Neustadt a. Rbge. gewertet. Außerdem ist die RegioBus Hannover ein zuverlässiger Verkehrsträger, der die Dienstleistungen mit hoher Kundenzufriedenheit erfüllt.

#### Beteiligungsfrist

Die Beteiligungsfrist zur Abgabe einer Stellungnahme ist für die Stadt Neustadt a. Rbge. mit insgesamt 8 Wochen von der Regionalkonferenz bis zum Ende der Abgabefrist sehr knapp bemessen. Dieser Zeitraum ist, insbesondere über den Jahreswechsel unangemessen kurz, um eine solide und auf die örtlichen Planungsansätze und Bedürfnisse abgestimmte Stellungnahme zu verfassen. Die erforderliche Beteiligung städtischer Gremien und eine Befassung der Ortsräte sind bei der gesetzten Frist nur unter Abweichung von den Sitzungsroutinen möglich. Das hat insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten zahlreichen Angebotskürzungen zu sehr großem Unmut bei den betroffenen Ortschaftsvertretern, den Ratsmitgliedern und den Mitgliedern des Verwaltungsvorstands geführt.

#### Klimaschutzrelevante Inhalte

Der Verkehrssektor verursacht in Deutschland mit 18 Prozent fast ein Fünftel der energiebedingten Kohlendioxidemissionen (*UBA 2017 - Stand 2015*). Deshalb ist es erforderlich, die verkehrsverursachten Treibhausgasemissionen drastisch zu verringern und die bereits erkennbaren räumlichen Folgen des Klimawandels zu bewältigen. Für das Zieljahr 2030 hat sich die Bundesregierung erstmals auf differenzierte Sektorziele verständigt: Im Verkehrssektor sollen die Treibhausgasemissionen Deutschlands bis 2030 um 40 – 42 % gegenüber 1990 verringert werden (*BMUB 2016*).

Im Sommer 2014 wurde die Reduzierung der Treibhausgase um 95 % sowie des Energieverbrauchs um 50 % bis zum Jahr 2050 vom Rat der Landeshauptstadt Hannover (*DS 1153/2012*) einstimmig und von der Regionsversammlung (*0392 (III) BDs Masterplan 100 % Klimaschutz*) mit großer Mehrheit beschlossen. Die Stadt Neustadt a. Rbge. unterstützt die Initiative der Landeshauptstadt und der Region Hannover, mit dem Masterplan 100 % für den Klimaschutz auch langfristig die Zusammenarbeit im Klimaschutz für die Region Hannover zu stärken (BV 2013/278). Im Rahmen der Möglichkeiten als Gemeinde der Region Hannover wird die Stadt Neustadt a. Rbge. mit der Umsetzung und Weiterentwicklung der beschlossenen Klimaschutzaktionsprogramme (KAP) einen Beitrag dazu leisten, bis 2050 möglichst keine Treibhausgase mehr zu emittieren und den Endenergieverbrauch gegenüber dem Basisjahr 1990 zu halbieren. Die territorialorientierte Treibhausgasbilanz (Quelle: Region Hannover; Masterplan „100 % für den Klimaschutz; Bilanzjahr 2005) weist den Verkehrssektor mit rd. 20 % als zweitgrößten CO<sub>2</sub>-Emittenten aus.

Die politisch vereinbarten Klimaschutzziele aus dem Masterplan 100 % Klimaschutz und damit verbundenen kommunalen Klimaschutz-Aktionsprogrammen sind auch bei der Ausschreibung und Entwicklung des ÖPNV zu Grunde zu legen.

Die Empfehlungen des Gutachters führen zu einer Minderung des Leistungsaufwands von rund 1,4 Mio. km pro Jahr, dies führt per se zu einer Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen von rund 1.600 Tonnen CO<sub>2</sub> Äquivalent und rund 650.000 Liter Kraftstoff (*Berechnung aus Basisdaten 2015 aus dem HBEFA (UBA)*). Inwiefern das geminderte Beförderungsangebot zu einer Erhöhung der Treibhausgasemissionen durch den ersatzweise stattfindenden Individualverkehr führt, kann derzeit nicht verlässlich beurteilt werden.

In den durch die Liniennetzoptimierung betroffenen Teilstrecken mit einer sehr niedrigen bis geringen Angebots-effizienz ist es erforderlich, attraktive Ersatzangebote zum motorisierten Individualverkehr zu betrachten und bei Bedarf zu entwickeln. Die weiterführenden Empfehlungen des Gutachters greifen Maßnahmen auf, die die Attraktivität des ÖPNV schärfen und so die Verkehrsmittelwahl der Beförderten zu Gunsten klimafreundlicher Mobilitätsangebote verbessern sollen.

**Das Klimaschutzmanagement (KSM) der Stadt Neustadt a. Rbge. empfiehlt hinsichtlich der angestrebten Direktvergabe folgende Überarbeitung der im Nahverkehrsplan enthaltenen Qualitätsvorgaben zur Gewährleistung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung mit geringen Umwelt- und Klimaauswirkungen und paritätischen Duldung oder Migration alternativer Beförderungsinitiativen.**

#### **A) Minderung der direkten Treibhausgasemissionen durch Revitalisierung des Fahrzeugbestands durch schadstoffarme Antriebskonzepte**

Zur Sicherstellung der Luftreinhaltung und Treibhausgasminderung ist der Fahrzeugbestand der Beförderungsgesellschaft, sowie für alle Unterauftragnehmer, mindestens stufenweise zu ertüchtigen. Um die Vorbildrolle des ÖPNV zu stärken, sollen die qualitativen Vorgaben mindestens besser als der bundesweite Durchschnitt sein. Hierbei soll jeweils die Technologie eingeführt werden, die die geringsten Umweltauswirkungen bedingen, sofern

dies technisch und wirtschaftlich möglich ist.

Qualitative Mindestvorgaben:

- ab 2020 Busse: 75 % Euro-EEV, sonstige Fahrzeuge Euro 6 oder besser,
- bis 2030 Minderung der transportbedingten Treibhausgasemissionen um 40 % im Fahrzeugflottendurchschnitt (*entsprechend: Klimaschutzplan 2050 Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung*).

Auf den besonders frequentierten Premium-Linien sind zwingend die jeweils emissionsärmsten Fahrzeuge einzusetzen.

Alternative Antriebs- und Kraftstoffkonzepte müssen verpflichtend erprobt und auf ihre Relevanz in der Region Hannover geprüft werden.

Kältemittel der Fahrzeugklimaanlagen deren Treibhauspotenzial über 150 liegt (*Vergleiche: Richtlinie 2006/40/EG*), sind ab dem Jahr 2020 in allen Fahrzeugen der Beförderungsgesellschaft (inkl. Unterauftragnehmer) unzulässig. Für alle Fahrzeuge sind gem. gesetzlicher Vorgaben Leckage-Erkennungstests durchzuführen. Die Durchführung und Überschreitungen von gesetzlichen Vorgaben (*insbesondere §3(3) ChemKlimaschutzV*) sind im jährlichen Geschäftsbericht mitzuteilen.

## **B) Multimodale Ausrichtung des ÖPNV**

Angesichts stagnierender bzw. rückläufiger Einwohnerzahlen im ländlichen Raum sollen Planungsansätze, Methoden und Maßnahmen der städtischen Siedlungsplanung dazu beitragen, Lebensqualitäten in den Stadtteilen – insbesondere in den ländlichen Kleinzentren – zu erhalten. Dabei steht die Anbindung von Wohnbebauung an soziale und technische Infrastrukturen sowie die Sicherung der Mobilität und Nahversorgung im Fokus. Neustädter Kleinzentren haben die Besonderheit, dass ergänzende Grunddaseinsfunktionen mit den benachbarten Ortsteilen erbracht werden. Die ÖPNV- und weitere Verkehrssysteme nehmen eine wichtige Zubringerfunktion zur Kernstadt ein und ermöglichen darüber hinaus die Verflechtung im Einzugsbereich der Kleinzentren.

Die Minderung des Streckenaufkommens zu Gunsten einer effizienten und nachfrage-/ bedarfsorientierten Beförderung ist aus Sicht des Klimaschutzes dann sinnvoll, wenn somit direkte Treibhausgasminderungen resultieren. Um den Verflechtungsbedarf der Kleinzentren zu unterstützen, müssen multimodale Verkehrssysteme regionaler Initiativen konstruktiv und kooperativ in das Informationssystem der Beförderungsgesellschaft migriert werden. Die Beförderungsgesellschaft soll künftig als kooperativer und konstruktiver Ansprech- und Projektpartner für lokale Initiativen zur Verfügung stehen. Auskunft- und Buchungssysteme sollen künftig barriere-, schwellenfreier und intuitiv bedienbar sein. Dies betrifft auch die Kompensationsangebote von RufTaxi, AnrufSammelTaxi, RufBus.

Die ersten positiven Ansätze aus abgeschlossenen Projekten, z. B. „Mobilitätsplattform“, müssen in ihrer Wirkung für die gesamte Region weiterentwickelt werden, damit eine flächenweise Einführung multimodaler Beförderungssysteme tragfähig in der Region verankert werden kann. Relevante Systeme gegenüber den bisherigen Projektansätzen sind u. a.: Kommunales Car-Sharing; Bürgerbus-, Fahrradflotten-, B+R-, Mitfahrbank-, Dorfauto-, Lastenrad-Systeme.

Das künftige Tarifsystem soll eine Offenheit für die Einbeziehung o. g. alternativer Verkehrssysteme und eine Vergütung der erbrachten Beförderungsleistung ermöglichen. Bestehende Ansätze z. B. der Verkehrsplattform GVH - Unterwegs im Leben“ (<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Region-Hannover/Region-Hannover/Weitere-Meldungen-der-Region-Hannover/2014/GVH-Unterwegs-im-Leben>) müssen auf die Anwendbarkeit/Übertragbarkeit im Busliniennetz geprüft, erklärt und bei Bedarf weiterentwickelt werden. Praktische Erfahrungen, z. B. aus der Aktion multimobil, sind als marktparitätische Strukturen in die Systematik der Linienetze und Beförderungstarife zu verstetigen.

Um die Beförderungsleistung des Busliniennetzes im Alltagsverkehr zu erhöhen, muss der Einzugsbereich von Fahrgastteilnehmern (statistisch 3 km) durch attraktive und fahrerfreundliche Haltestellenausrüstung erhöht werden. Eine Aufwertung der Haltestellen soll nicht nur den sog. Premiumlinien vorbehalten sein. Zu den quantitativen Mindestanforderungen gehört eine sichere, trockene Verwahrung von Fahrrädern und die Migration von Ladeinfrastruktur an bedeutenden Schnittpunkten des Radwege- und ÖPNV-Netzes.

Die Synopse der anliegenden Tabelle 1 (siehe Anlage 1) stellt folgende Angaben gegenüber:

- Vorgaben der Fortschreibung Nahverkehrsplan 2015 – Linienbündel in der Region Hannover (*Anlage 1 zur Beschlussdrucksache Nr. 0779 (IV) BDs; Kap. D (II) 6 und 7.2.2*)
- Empfehlungen des Gutachters zur Überplanung des Busliniennetzes

- Hinweise des KSM für eine Stellungnahme der Stadt Neustadt a. Rbge.

#### Verbesserung der Linie 440 zu einer Sprinterlinie

Die Inhalte zur geplanten Entwicklung der Regionalbuslinie 440 zu einer Premiumlinie mit einem 20-minütigen Bedienungsangebot in den Hauptverkehrszeiten, den geplanten Ausstattungsverbesserungen der Haltestellen und die vorgesehene Vertaktung mit dem Regionalexpress in Neustadt werden besonders begrüßt. Die geplante Einsparung einer Fahrt im Spätverkehr sonntags wird in Kauf genommen.

#### Regionalbusangebot im nördlichen Stadtgebiet Neustadt a. Rbge.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans sind für das nördliche Stadtgebiet Neustadt a. Rbge. Einstellungen von Linienverkehren geplant, die zu Mobilitätsverlusten der ansässigen Bevölkerung führen. Hier ist insbesondere auf den Wegfall der nördlichen Linie 460 hinzuweisen, die eine wichtige Anbindung des kooperativen ländlichen Kleinzeentrums Helstorf/Mandelsloh sowie deren nördlich gelegenen Stadtteile darstellt.

Diese beiden Versorgungsstandorte Helstorf und Mandelsloh bilden für den Neustädter Norden ein Nahversorgungszentrum und sind gemäß der Wohnbaulandentwicklungsleitlinien der Stadt Neustadt a. Rbge. ein kooperatives ländliches Kleinzentrum mit einem breiten Verflechtungskreis (siehe Anlage 2). Hier sind diverse Infrastruktureinrichtungen wie Arzt, Apotheke, Lebensmittelversorgung, Gastronomie, Bäckerei, Banken, Polizeistation u.a. ansässig. Daher ist es von großer Bedeutung, dass eine gut getaktete Busverbindung zwischen den Ortschaften Mandelsloh und Helstorf und der zugehörigen Stadtteile, aber auch aus den umliegenden Ortschaften in das kooperierenden Kleinzentrum besteht und bestehen bleibt. Gerade ältere Bewohner brauchen die Möglichkeit der Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, um diese für sie wichtigen Infrastruktureinrichtungen erreichen zu können.

Darüber hinaus gibt es für die Ortschaften Helstorf und Mandelsloh eine gemeinsame Schule mit 2 Standorten. Schulleitung, Bürokraft und Lehrer sind an beiden Standorten eingesetzt. Gemeinsame Projekte, Sportturniere und Feste gehören zum gelebten Schulalltag. Derzeit wird ein Modellprojekt geplant, das ein Anwahlverfahren für die Schüler vorsieht. Für den Schulverkehr ist der Busverkehr zwischen diesen Ortschaften einschließlich der Stadtteile zwingend erforderlich.

Beide Dorfverbände befinden sich mit neuen Baugebieten und dem Zuzug gerade junger Familien in einem gesunden Wachstumsprozess. Die Möglichkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den Arbeitsweg in Richtung Hannover spielt bei der Wahl des Wohnortes eine nicht unerhebliche Rolle. Eine Einschränkung des Busverkehrs könnte diesen gesunden Wachstumsprozess gefährden.

Die vor wenigen Jahren neu entstandene Busstation in Helstorf bietet den Einwohnern beider Dorfverbindungen Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen größerer Städte: Neustadt, Hannover, Mellendorf. Diese Möglichkeit bietet für alle Altersgruppen eine notwendige Mobilität im Arbeits- und Freizeitbereich und verhindert eine Fluktuation aus dem dörflichen in den städtischen Bereich und dient dazu, die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen in Helstorf und Mandelsloh zu sichern. Die Einschränkungen der Busverbindungen zwischen den Stadtteilen dieser und benachbarter Ortschaften ist daher indiskutabel und für den Alltag der dort lebenden Menschen undenkbar.

Für die Einwohner der nordöstlichen Stadtteile stellt die Buslinie 460 zudem eine bedeutende Anbindung an das Oberzentrum, die Landeshauptstadt Hannover, dar. Die Einstellung der Linie 460 hätte zur Folge, dass eine Anbindung an die Landeshauptstadt hier häufiger über die Kernstadt Neustadt a. Rbge. erfolgen müsste und die Möglichkeit über die S-Bahnbindung am Standort Mellendorf geschmälert werden würde. Dies hätte für die Nutzer dieser Linie eine deutliche Erhöhung der Fahrtzeit in die Landeshauptstadt zur Folge. Dies gilt auch für die Linie 697. Ebenso wird die Erforderlichkeit der Spät- und Frühfahrten der Linie 460 als notwendig erachtet, da es sich hier auch um eine Anbindung an den Gewerbe-/Industriestandort Hannover handelt und hier häufig Schichtarbeitszeiten bestehen.

In diesem Kontext spricht sich die Stadt Neustadt a. Rbge. deutlich gegen die Einstellung der Buslinie 460 aus. Vielmehr wird darauf hingewiesen, dass eine Erweiterung der Linienführung in das nahegelegene Grundzentrum Schwarmstedt für sinnvoll und notwendig erachtet wird. Hier bestehen über Kreisgrenzen hinweg Verflechtungen im Berufsleben sowie in familiären und anderen gesellschaftlichen Beziehungen. Zudem ist Schwarmstedt als Grundzentrum neben Mandelsloh und Helstorf insbesondere für die Stadtteile Stöckendrebber / Niedernstöcken / Esperke und Vesbeck ein bedeutender Versorgungsstandort mit den bereits erwähnten Infrastruktureinrichtungen Arzt, Apotheke, Lebensmittelversorgung, Gastronomie, Bäckerei u.a. Des Weiteren wären die Stadtteile über den öffentlichen Personennahverkehr somit zusätzlich über den Bahnhof Schwarmstedt an die Landeshauptstadt Hannover angebunden.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. arbeitet im Rahmen des EU-Förderprogramms LEADER 2014 - 2020 mit der Gemeinde Wedemark und der Stadt Wunstorf zusammen. Ziel des gemeinsam erstellten regionalen Entwicklungskonzeptes ist es, die interkommunale Zusammenarbeit der Kommunen zu stärken und auszubauen. Hierzu zählt

auch, dass es lebenswerte Dörfer mit einer guten ÖPNV-Anbindung untereinander sowie an die Arbeitsplatzstandorte in den zentralen Orten gibt. Die Einstellung der Linie 460 würde diesem Kooperationsansatz entgegenwirken und ist daher aufrechtzuerhalten.

#### Geplante Einstellung der nördlichen Abschnitte der Linie 460 sowie Einstellung der Bedienung der Kaserne Luttmersen

Für die kommunenübergreifend geführte Buslinie 460 sollen laut dem Planungsvorschlag die nördlichen Abschnitte zwischen Niedernstöcken und Mandelsloh und zwischen Esperke und Helstorf gänzlich eingestellt werden. Bei näherer Betrachtung der Altersgruppen zwischen 6 - 17 (Kinder und Jugendliche) sowie zwischen 60 und älter (Senioren) in den Stadtteilen Stöckendrepper, Niedernstöcken, Brase und Mandelsloh, kommt man auf einen Bevölkerungsanteil von knapp über 39 %, der mit einer hohen Wahrscheinlichkeit auf die Leistungen des ÖPNVs angewiesen ist. Dies ergibt sich aus dem noch nicht bzw. nicht mehr vorhandenen Pkw-Anteil. Hinzu kommt der Aspekt der gesellschaftlichen Pluralisierung, der sich in der individuellen Gestaltung der Tagesabläufe manifestiert, wodurch bereits in frühen Jahren aber auch im hohen Alter Aktivitäten unternommen werden, die sich nicht auf den eigenen Stadtteil begrenzen, sondern die Überwindung weiter Strecken notwendig machen. Hierbei spielt die ÖPNV-Anbindung eine besonders wichtige Rolle, da insbesondere die genannten Personengruppen unabhängiger mobil sein können. Mit der Buslinie 460 besteht außerdem die Möglichkeit, die Nachbargemeinden Wedemark und Langenhagen sowie die Landeshauptstadt Hannover zu erreichen, wodurch die Aktionsradien von Kindern und Senioren durch die aktuelle Situation sehr weit gefasst werden können. Aus diesem Grund wird im Sinne einer Erleichterung der individuellen Aktivitätsgestaltung die Sicherung bzw. eine punktuelle Erweiterung des ÖPNV-Angebots angestrebt.

Vor dem Hintergrund der zentralräumlichen Bedeutung der von der Buslinie 460 befahrenen Stadtteile Mandelsloh und Helstorf, welche gemeinsam als ein Nahversorgungszentrum fungieren, ist es für die Versorgung der umliegenden Stadtteile umso wichtiger, dass eine verkehrliche Anbindung gesichert wird. Im Umkehrschluss ist die Aufrechterhaltung der Funktionen des Nahversorgungszentrums wie die Ärzteversorgung sowie der Einzelhandel auf viele Nutzer/Besucher und somit auf eine möglichst breite ÖPNV-Versorgung angewiesen.

Weiterhin dient die Buslinie 460 als eine bedeutende alternative ÖPNV-Anbindung in die Landeshauptstadt Hannover. In diesem Falle erfolgt die Personenbeförderung ohne Umstieg an die Stadtgrenze Hannovers, sodass das Angebot besonders für ältere Menschen attraktiv gestaltet ist. Zudem verfügt die Landeshauptstadt Hannover über zahlreiche Unternehmen, deren Arbeitskräfte aus einem weiten räumlichen Einzugsbereich kommen. Dies stellt einen weiteren Grund für die Aufrechterhaltung der ÖPNV-Anbindung an die nördlichen Stadtteile Neustadts dar. Des Weiteren verbindet die Linie 460 einige Neustädter Stadtteile auch mit dem Kasernenstandort Luttmersen, der als ein wichtiger Arbeitgeber im Neustädter Land fungiert.

Linienunterbrechungen, wie die über einmonatige Sperrung der Linie 460, führten zu großer Unzufriedenheit unter den Fahrgästen. Besonders für Fahrgäste, die über kein eigenes Auto verfügen, bedeutete eine derartige Unterbrechung in dem ländlichen Raum eine enorme Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit und eine nicht hinzunehmende Hürde bei der Bewältigung ihres Alltags. Die Linie 850 als einzige Streckenverbindung nach Hannover ist für viele Fahrgäste zu unzuverlässig. Für viele Bewohner der nördlichen Stadtteile in der Ortschaft Mandelsloh ist die Querverbindung von Mandelsloh nach Mellendorf von sehr großer Bedeutung.

Die Kaserne Luttmersen ist weiterhin auch mit der Linie 460 anzubinden, da die hier Bediensteten und stationierten Soldaten teilweise auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind und die Möglichkeit einer direkten Anbindung an den Stadtverkehr der Landeshauptstadt von Bedeutung ist. Ebenso ist auf dem Gelände der Kaserne eine Flüchtlingsunterkunft. Für diese Personengruppe ist die Anbindung an das kooperierende Kleinzentrum von hoher Bedeutung, da dies auch die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben beinhaltet.

Aus diesen genannten Gründen sollte das Ziel angestrebt werden, die Mobilität innerhalb der ländlich strukturierten Stadtteile aufrechtzuerhalten, um die Beförderung von Arbeitnehmern, Schülern und Senioren zu gewährleisten. Im Hinblick auf die aktuellen Betriebszeiten der Buslinie, empfiehlt sich im Sinne einer nachhaltigen Sicherstellung der Daseinsvorsorge sogar eine Überlegung zur Takterhöhung und auch die Verlängerung bis nach Schwarmstedt.

#### Geplante Einsparungen der Buslinie 860

Die Buslinie 860 verbindet die östlichen Stadtteile Metel, Scharrel, Otternhagen sowie Mecklenhorst mit der Kernstadt Neustadt a. Rbge. Für die vorgesehene Maßnahme zur Einsparung des Frühverkehrs an Samstagen gibt es keine Einwände. Der Bedarf an der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für die Schul- und Arbeitswege ist an Wochenenden gering bis gar nicht vorhanden, sodass im Rahmen einer besseren Gestaltung der Angebotseffizienz der vorgesehenen Maßnahme zugestimmt wird.

Der Ortsrat der Ortschaft Otternhagen regt die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Gewerbegebiet Ost an. Außerdem wird die Aktualisierung der Bedarfsanalyse angeregt, insbesondere unter Berücksichtigung der zzt. im Prüfverfahren befindlichen Neubauplanungen in Otternhagen, Metel und Scharrel.

#### Geplante Einsparungen der Buslinie 490 zwischen Otternhagen und Neustadt/Kernstadt

Der Ortsrat der Ortschaft Otternhagen lehnt die geplante Einsparung ab und regt an, in Frielingen einen Umstieg von der Linie 490 auf die geplante Sprinterlinie 400 zu ermöglichen. Diese Umstiegsmöglichkeit würde das bestehende Angebot attraktivieren und neue Fahrgäste könnten dazugewonnen werden.

#### Geplante Einstellung der Buslinie 790 zwischen Wunstorf und Poggenhagen/Fliegerhorst

Für die Krankenhäuser der Region Hannover ist die Erreichbarkeit mit ÖPNV ein wichtiger Standortfaktor – insbesondere in den ländlich geprägten Gemeinden. Um eine bessere Vernetzung der in Wunstorf und Neustadt a. Rbge. vorhandenen Gesundheitseinrichtungen und eine bessere Erreichbarkeit für die Patienten, die Angehörigen und auch die Mitarbeiter zu ermöglichen, wird angeregt, die geplante Einstellung der Linie 790 zu überdenken und eine Erweiterung der Linie bis nach Neustadt/Kernstadt in Erwägung zu ziehen.

Die damit ermöglichte direkte Erreichbarkeit zwischen dem psychiatrischen Krankenhaus in Wunstorf und dem KRH Klinikum Neustadt als nächstgelegenes somatisches Akut-Krankenhaus mit einem Versorgungsauftrag für die Region, sowie dem dort angesiedelten ärztlichen KV-Bereitschaftsdienst wäre ein Gewinn für alle Patienten in der betroffenen Region, deren Angehörigen und der Mitarbeiter dieser Einrichtungen.

Nach dem niedersächsischen Gesetz über Hilfen und Schutzmaßnahmen für psychisch Kranke (NPsychKG) sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Psychiatrie Wunstorf im Rahmen Ihrer Aufgaben dazu verpflichtet, in Wunstorf untergebrachte Patienten bei Fahrten zu ambulanten Behandlungen oder zu Untersuchungen entsprechend zu begleiten. Bei derartigen Fahrten ist die Einrichtung regelhaft auf den ÖPNV oder auf örtliche Taxi Unternehmen angewiesen. Eine direkte Busverbindung zur Notfallambulanz des KRH Neustadt wäre sowohl für den KRH Standort Wunstorf, als auch für alle anderen Patienten im Umland, die auf eine Notfallversorgung in Neustadt angewiesen sind, von großer Bedeutung. Eine Angebotsaufweitung durch Verlängerung der Linie 790 (Wunstorf – Neustadt) kann sich daher positiv auf die Fahrgastzahlen auswirken.

Zudem ist die Beibehaltung des bestehenden Angebots der Linie 790, gegebenenfalls sogar die Erweiterung – insbesondere auch im Bereich des Früh- und Spätverkehrs – für die Bediensteten im Schichtdienst und hierbei insbesondere für die Schüler und Auszubildenden, welche keinen eigenen PKW besitzen oder fahren dürfen, von großer Bedeutung, da diese in den umliegenden Ortschaften wohnen und überwiegend auf den ÖPNV angewiesen sind.

Die Streichung der Linie zum Fliegerhorst wird zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Bereich „Dänenberg“ auch mit einem Eingang zum Fliegerhorst der Stadt Wunstorf zuzuordnen ist. Durch den kompletten Ausfall der Linie sind hier wohl Einwände auch vom Fliegerhorst selbst zu erwarten.

#### Geplante Einsparungen der Buslinie 820 am Wochenende und an Ferientagen

Durch die Region Hannover wurde ermittelt, dass die erste Verbindung der Linie 820 nur von 2,7 Fahrgästen genutzt wird. Am Bahnhof stehen aber wesentlich mehr Fahrgäste, die nach Hannover fahren wollen. Die fahren aber mit Auto und Fahrrad zum Bahnhof. Denn wer auf der Rückfahrt ein paar Mal die Erfahrung gemacht hat, dass der Bus weg ist, wenn die S-Bahn 2-3 Minuten Verspätung hat, der sucht sich eine Alternative. Hier gilt es, dass die Verbindungsqualität verbessert werden muss, dann bekommt man automatisch auch eine bessere Auslastung der Busse.

In Poggenhagen wurde im Frühjahr 2017 durch eine Studienarbeit der Leibniz Universität Hannover ermittelt, dass ca. 20 % der Bevölkerung die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Unter diesem Gesichtspunkt sollte die Region Hannover den Focus auf die Frage legen, wie sich der Anteil erhöhen lässt. Mit Einsparungen von einzelnen Bussen und dem Ausdünnen des Angebotes wird der Anteil nicht steigen.

Aus Sicht des Ortsrates der Ortschaft Poggenhagen sind die vorgesehenen Änderungen für den Teilraum Steinhuder Meer (Verschlechterungen) nicht schlüssig. Dieses ist auch darin begründet, dass die Überplanung des Bereichs Steinhuder Meer noch nicht abgeschlossen ist und die Linie 820 anscheinend nicht in diese Überlegungen einbezogen wird.

Poggenhagen soll in den Naturpark Steinhuder Meer aufgenommen werden und somit steigt die Bedeutung des Bahnhofes in Poggenhagen. Kein Bahnhof liegt näher am Steinhuder Meer. Aber nach den Plänen der Region kommt man vom Bahnhof Poggenhagen nicht mehr zum Steinhuder Meer.

Wenn man den Tourismus um das Steinhuder Meer fördern will, dann gehört dazu auch ein Angebot, mit öffentli-

chen Verkehrsmitteln das Gebiet zu erkunden. Dies gilt gerade an den Wochenenden.

Der Ortsrat Poggenhagen widerspricht somit den vorgesehenen Änderungen der Linie 820 und fordert dagegen:

1. Aufnahme der Linie 820 in die Überarbeitung des Bereichs Steinhuder Meer,
2. Verbesserung statt Verschlechterung des Angebotes der Linie 820,
3. Verlässlichkeit der Verbindung der Linie 820 zum SPNV der S2.

#### Geplante Überplanung der Linien 830 und 831

Der Stadtteil Mardorf hat aufgrund seiner touristischen Bedeutung die Aufgabe, entsprechende Infrastruktur- und Erholungsangebote zu sichern und zu entwickeln. Das bislang bestehende Busangebot wird dieser Bedeutung nicht gerecht. Durch das Angebot der Spezialverkehrslinie 835 werden die bestehenden Angebotsschwächen der Regionalbuslinie 830 zwar deutlich verringert, aber durch die jahreszeitliche Begrenzung der Linie 835 ist das Angebot nicht ausreichend. Es besteht der Bedarf, die Linie 835 zeitlich auszuweiten bzw. dauerhaft einzurichten. Die Busverbindung zwischen Mardorf und Schneeren ist ebenfalls von Bedeutung, weil Schneeren in dem Verflechtungsbereich Mardorfs liegt und beide Stadtteile mit ihren jeweiligen sozialen Infrastruktureinrichtungen in Kooperation stehen.

Bei den Überlegungen zur Überplanung der Linie 830 wird die Aufnahme zusätzlicher Fahrten mit Anschluss an die Haltestelle „Waldschule“ angeregt. Allgemein ist eine Verbesserung des Schülerverkehrs zwischen Mardorf und Schneeren erforderlich.

Für die Linie 831 soll im Rufbusverkehr eine Verbesserung der Anschlussstaktung an den RE- und S-Bahnverkehr in Richtung Hannover sichergestellt werden.

#### Zur geplanten Veränderung des Angebotes im Teilraum Steinhuder Meer

Die Einrichtung einer neuen direkten Linie von Mardorf (Dorf) über das Nordufer nach Neustadt wird befürwortet. Diese direkte Anbindung käme vielen Dorfbewohnern sehr entgegen. Dabei darf die Verbindung Mardorf – Schneeren nicht außer Acht gelassen werden, weil sich in Schneeren ergänzende Infrastruktureinrichtungen (Ärzte, Apotheke, Einkaufsmöglichkeiten, Geldinstitute) befinden und pendelnde Arbeitnehmer auf die Verbindung angewiesen sind. Denkbar wäre eine Verbindung wie beim Rufbus (Schneeren – Mardorf – Neustadt bzw. Neustadt – Mardorf – Schneeren). Dieses könnte auch gleich für die angekündigte Überarbeitung der Linie 830 gelten.

Nachdrücklich wird vom Ortsrat der Ortschaft Mardorf darauf hingewiesen, dass die Haltestelle „Kirche“ wieder für alle Linien die Haupteinstiegshaltestelle in Mardorf werden muss. Insbesondere mobilitätseingeschränkten Mitbürgerinnen und Mitbürgern fällt es schwer, die Bushaltestelle „Hinterm Dorf“ zu erreichen und der Ausstieg ist dort aus Sicht des Ortsrates nicht ausreichend verkehrssicher.

Ebenso sollten für die Mardorfer auch die Infrastruktureinrichtungen in Rehburg (Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Apotheke, Geldinstitute,...) zu den üblichen Geschäfts- und Praxenzeiten erreichbar bleiben.

Die Ökologische Schutzstation Steinhuder Meer e.V. (ÖSSM) und das ihr angegliederte Regionale Umweltbildungszentrum Steinhuder Meer (RUZ) führen vor allem in der Hauptsaison von April bis Oktober werktags zahlreiche Veranstaltungen aus dem Themenfeld „Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE)“ mit Kindern und Jugendlichen durch. Konkret nutzen jährlich fast 4000 Heranwachsende dieses Angebot. Ein Großteil der Veranstaltungen findet im Bereich Hagenburg, Winzlar und Mardorf statt. Zudem absolvieren in der ÖSSM jährlich vier bis fünf junge Menschen ein Freiwilliges Ökologisches Jahr oder einen Bundesfreiwilligendienst. Hinzu kommen mehrere Praktikanten und Studenten, die z. B. in Zusammenarbeit mit den wissenschaftlichen Mitarbeitern des Vereins ihre Abschlussarbeiten anfertigen. Dieser Personenkreis verfügt in der Regel **nicht** über ein eigenes Auto. Im Sinne von BNE empfiehlt die ÖSSM zudem den Schulklassen und Gruppen eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln - eine Empfehlung, die zugegebenermaßen bereits im aktuellen Stadium nur suboptimal umsetzbar ist.

Die Buslinie 835 stellt für ÖSSM und RUZ einen wichtigen logistischen Baustein dar, der es zumindest in der Hauptsaison ermöglicht, stündlich verschiedene Standorte zu erreichen. Konkret ergeben sich daher folgende zentrale Argumente zum Erhalt bzw. der Ausweitung dieser Linie:

- 1.) Verlässliche Verbindung von Schulen aus dem Raum Wunstorf und Neustadt am Rbge. zur Ökologischen Schutzstation Steinhuder Meer, zur „Alten Moorhütte“ bei der Wahrnehmung des Bildungsangebotes vom RUZ und der ÖSSM.
- 2.) Verlässliche Verbindung vom Bahnhof Wunstorf **und** dem Bahnhof Neustadt a. Rbge. zur Ökologischen Schutzstation Steinhuder Meer sowie den zentralen Exkursionsorten an der „Alten Moorhütte“ in Mardorf und in Hagenburg. Dies ist vor allem für Schulen aus dem Umland (z. B. Raum Hannover) sowie die angesprochenen Mitarbeiter der ÖSSM essentiell.

Der Bedarf ergibt sich dabei weniger aus dem Transport von Fahrrädern, sondern viel mehr aus dem Personentransport. Eine Reduktion der stündlichen Fahrtzeit würde bedeuten, dass für einige Gruppen im Hinblick auf Anschlussverbindungen etc. eine Anreise zu den Veranstaltungsorten ÖSSM/RUZ nicht mehr mit vertretbarem Aufwand umsetzbar ist.

Aus Sicht der ÖSSM ist es unverständlich, dass in einem Bereich wie dem Steinhuder Meer, welcher touristisch so stark genutzt wird und an dem es rund um den See eine derart große Anzahl von Bildungsangeboten für Kinder und Erwachsene gibt (Jugendherberge Mardorf, RUZ Steinhuder Meer, Ökologische Schutzstation Steinhuder Meer, Naturparkhäuser, etc.), nicht ein regelmäßiges und verlässliches Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt werden kann.

Für die Jugendherberge Mardorf ist eine Anbindung an das Moor mit den Haltestellen Alte Moorhütte und vor allem auch Vogeldamm im Stundentakt wichtig. Die Exkursionen beginnen am Morgen um 9.30 Uhr. Erforderlich ist hier eine Rückfahrt gegen 12.00 Uhr, damit die Schüler zum Essen zurück sind. Am Nachmittag beginnt eine Exkursion um 13:30 Uhr, sodass die Schüler gegen 16:00 Uhr zurückfahren.

Für die Umweltbildung wäre eine ständige direkte Anbindung Mardorf – Neustadt besser, da auch im Oktober Exkursionen stattfinden und die Linie 835 dann nicht mehr fährt.

Auch Familien nutzen die Linie 835, um von der Jugendherberge zum Dinopark oder auch nach Steinhude zu fahren. Dafür wird in der Regel der erste Bus genutzt. Wichtig ist hier, dass die Gäste gegen 18:00 Uhr zum Abendessen zurück in der Jugendherberge sein können.

### Stadtverkehr

Die Erschließung der Wohngebiete in der Kernstadt wird zurzeit hauptsächlich mit den Stadtverkehrslinien 801, 802, 803 und 804 versorgt. Hier bedarf es einiger Aktualisierungen und Optimierungen des bestehenden Angebotes.

Die Stadtverkehrslinie 802 erschließt den nordwestlichen Bereich der Kernstadt. Die Baugebiete Auenland und Auengärten sind weitgehend bebaut, aber die Linienführung des Stadtverkehrs wurde noch nicht an die aktuelle Situation angepasst, so dass etliche Bereiche des Quartiers außerhalb der Einzugsbereiche der vorhandenen Bushaltestellen liegen. Des weiteren fehlt in den nordwestlichen Wohngebieten die Möglichkeit, einen Bus mit Anbindung auf den Regionalexpress zu nehmen.

Das Krankenhaus Neustadt und das Ärztehaus mit Facharztpraxen, Apotheke, Alten- und Pflegeeinrichtung und weiteren Nutzungen aus dem Gesundheitsbereich sollte auch für Bewohner der Stadtteile komfortabel erreichbar sein. Erwünscht ist eine Angebotsverdichtung auf einen halbstündlichen Takt und die Prüfung, ob eine Vertaktung der Stadtverkehrslinie 803 mit den S-Bahnen Vorteile für die Fahrgäste vom und zum Krankenhausbereich bieten kann.

Es soll geprüft werden, ob sich durch die geplante Entwicklung des Hüttengeländes bis zur Verlängerung der Siemensstraße Möglichkeiten zur Optimierung des Fahrweges der Stadtverkehrslinie 804 ergeben.

### Bedarfsangebote

Bedarfsangebote sind im ländlichen Raum akzeptabel, wenn damit verbunden ist, dass ein Fahrtenangebot insgesamt bestehen bleibt. Hier ist auf einfachste Bedienung zu achten und Bedarfsangebote sollten nicht nur online buchbar sein. Vielleicht könnten „Service-Points“ eingerichtet werden, an denen Busse/Taxen bestellt werden können.

### Sonstiges

Der Ortsrat der Ortschaft Otternhagen schlägt Maßnahmen vor, die zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes führen können:

- Komfortinitiative mit Werbung für RegioBus Hannover,
- „Freundlichkeits“-Schulung incl. Service-Orientierung für Besucher,
- generelle Förderung für Umstieg von PKW auf ÖPNV,
- zusätzliches Beschwerdetelefon bei RegioBus Hannover einrichten,
- zusätzlichen Witterungsschutz an Bushaltestellen herstellen (z. B. an K 315 Metel-Scharrel/ Wochenendgebiet),
- Bessere Komfortausstattung der Busse (analog moderner Pkw) – u. a. mehr Platz für große Menschen und Gepäck.

Die Stadt Neustadt a. Rbge. bittet um Prüfung und Berücksichtigung der Anregungen zu den geplanten Einsparmaßnahmen.

### **Strategische Ziele der Stadt Neustadt a. Rbge.**

Die Sicherung des Regionalbusangebotes trägt dazu bei, dass unsere Stadt attraktiv, zukunftsfähig und lebenswert bleibt. Die Sicherung und Entwicklung nachfragegerechter ÖPNV-Angebote für alle Stadtteile trägt zur guten Versorgung der Bevölkerung bei.

### **Auswirkungen auf den Haushalt**

keine

### **So geht es weiter**

Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme endet im Januar 2018. Die Anregungen werden von der Region abgewogen und fließen gegebenenfalls in die von der Regionsversammlung zu beschließende Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 ein. Die fachliche Beratung der Abwägungsvorschläge beginnt am 22.02.2018 im Verkehrsausschuss der Region Hannover. Die Kommunen werden über das Abwägungsergebnis informiert. Die Umsetzung der beschlossenen Inhalte ist ab 2020 vorgesehen.

Fachdienst 61 - Stadtplanung -

### **Anlagen**

1. Tabelle: Synopse auf NVP 2015, Empfehlungen zur Überplanung des Buslinienetzes und Eingaben klimaschutzrelevanter Kriterien in die Qualitätsvorgaben der Beförderungsgrundsätze (Ausschreibungskatalog)
2. Karte: Verflechtungsbereiche der ländlichen Kleinzentren der Stadt Neustadt a. Rbge.