



06. August 2024

Mitteilung an den Verkehrsausschuss der Region Hannover

STELLUNGNAHME DES ÖPNV-RATS ZUM STADTBUSKONZEPT HANNOVER

Die Region Hannover pflegt das Gespräch mit dem ÖPNV-Rat, damit die Fachkompetenz von Verkehrsinitiativen und Interessenvertretungen wesentlicher Zielgruppen bei Planungen einbezogen und ihre Anregungen für Qualitätsverbesserungen genutzt werden können.

Der ÖPNV-Rat der Region Hannover hat eine Stellungnahme zum Stadtbuskonzept Hannover erarbeitet, die wir dem Verkehrsausschuss hiermit zur Kenntnis geben. Ausführlichere Informationen zum ÖPNV-Rat finden Sie [hier](#).

Dem Verkehrsausschuss wurde das Stadtbuskonzept in der Sitzung vom 30.04.2024 vorgestellt. Die Verwaltung plant, hierzu einen Grundsatzbeschluss voraussichtlich in die Sitzung des Verkehrsausschusses am 19.09.2024 einzubringen.

Anlage:

Stellungnahme des ÖPNV-Rats Region Hannover zum Stadtbuskonzept Hannover

STELLUNGNAHME DES ÖPNV-RATS ZUM STADTBUSKONZEPT HANNOVER

an den Verkehrsausschuss der Region Hannover

31.07.2024

Der ÖPNV-Rat gibt ohne Gegenstimmen die folgende Stellungnahme ab.

Die Stellungnahme beruht auf den Informationen der Präsentation von Torsten Albert (ähnlich wie Verkehrsausschuss am 30.04.2024) und den anschließenden Diskussionen im ÖPNV-Rat.

Die Stellungnahme ist aufgeteilt in

- Teil A: Generelle Hinweise und
- Teil B: Hinweise zu Linienwegen und Takthäufigkeit (sortiert nach Liniennummer).

Der [ÖPNV-Rat](#) kommentiert die vorgeschlagenen Maßnahmen des Stadtbuskonzept Hannovers wie folgt:

Teil A: Generelle Hinweise des ÖPNV-Rats zum Stadtbuskonzept Hannover

- **Grundsätzliche Unterstützung:** Der ÖPNV-Rat begrüßt, dass sich beim Thema Stadtbus etwas tut und das Stadtbuskonzept erstellt wird. Gleichzeitig fehlte eine Beteiligung u. a. der Fahrgastverbände und der Öffentlichkeit während der Konzeptentwicklung. Nicht nur die von Maßnahmen betroffenen Bezirksräte hätten informiert werden sollen, sondern in allen Bezirksräte hätten die Überlegungen und Abwägungsprozesse dargestellt werden müssen.
- **Umfang der Maßnahmen:** Es sind nur Einzelmaßnahmen und kein neues Netz erkennbar. Daher besteht keinen Anlass ein Gesamtkonzept zu beschließen. Stattdessen können die Einzelmaßnahmen im Rahmen der jährlichen Fortschreibung der Fahrplanmaßnahmen beschlossen werden.
- **Barrierefreie Haltestellen:** Alle Haltestellen sind so schnell wie möglich barrierefrei zu gestalten. Auf provisorische Haltestellen sollte möglichst verzichtet werden.
- **Provisorische Haltestellen:** Hier besteht keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates. Einerseits können provisorische Haltestellen mit eingeschränkter Barrierefreiheit eine Lösung sein, schnell Angebote zu schaffen. Andererseits stehen diese einer umfassenden Barrierefreiheit eher entgegen, da provisorische Haltestellen teilweise lange bestehen und nicht barrierefrei ausgebaut werden.
- **Finanzierung:** Die Landeshauptstadt Hannover sollte zur Finanzierung der Maßnahmen im Stadtgebiet beitragen.
- **Prioritäten:** Die 3,4 Mio. Euro Investitionen könnten statt in Strecken auch in den (Aus-)Bau der Haltestellen fließen.
- **Ladestationen für E-Busse:** Hier bestehen keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates. Zum einen haben E-Busse mittlerweile eine größere Reichweite. Auf Nachladen an den Endstellen kann und sollte für zukünftige Neuanschaffungen verzichtet werden. Das wird in den meisten anderen Städten bereits so umgesetzt. Ladestationen würden Endhaltestellen langfristig festlegen, so dass Flexibilität verloren geht. Zum anderen wird die Diskussion um E-Busse und Ladestationen als verfrüht eingestuft, da die Systeme technisch noch nicht ausgereift sind.
- **Betriebshöfe:** Es ist darauf zu achten, dass auch die Betriebshöfe für die neuen/weiteren Busse geeignet sind (Lademöglichkeit, genügend Stellplatz, Brandschutz).
- **Personal:** Zu beachten ist, dass die Ausweitung der Fahrzeugflotte auch neue Fachkräfte erfordert (ca. 3 Busfahrende je Fahrzeug).
- **2-Sinne-Prinzip:** Das 2-Sinne-Prinzip sollte konsequent und in allen Verkehren umgesetzt werden. Ansagen sollten immer verschriftlicht werden. Aktuell erfolgt die Information überwiegend nur für einen Sinn (Hören oder Sehen). Siehe auch das [Positionspapier](#) des ÖPNV-Rates „Aktuelle und detaillierte

Fahrgastinformationen – insbesondere bei Störungen und Unregelmäßigkeiten“ vom März 2021. Diese Position ist unabhängig vom Stadtbuskonzept.

- **Mängelanalyse:** Eine Analyse ist notwendig, die das Liniennetz auf den Prüfstand stellt und unter anderem folgende Themen behandelt: Haltestellenpositionen, Umsteigewege, Anschlüsse, das Zusammenwirken der Angebote.
- **Beschilderung:** Alle Haltestellen sollten mit einem Haltestellenschild (Zeichen 224) versehen werden, da damit 15 Meter in jede Richtung ein Halte- und Parkverbotszone ausgesprochen wird.

Teil B: Hinweise des ÖPNV-Rats zu Linienwegen und Takthäufigkeit im Stadtbuskonzept Hannover

Linie 100/200

- Diese Maßnahme wird abgelehnt, da das Maschsee-Nordufer und das Sprengel-Museum ausreichend über die 800 bedient werden und die Nachfrage rund um das Stadion abends/Sonntag früh so gering ist.
- Vorschlag: Linie 100/200 könnte in Zukunft vom Kröpcke kommend über Aegidientorplatz und Waterloo zum Technischen Rathaus und von dort weiter zum Sportpark/Stadionbad geführt werden statt über Maschsee/Sprengel-Museum (Synthese aus Regelfahrweg und derzeitiger Umleitung).

Linie 124/363

- Es besteht keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates, ob die Linie 363 über die Stuttgarter Straße/Ulmer Straße bis zum Bahnhof Messe/Laatzen weitergeleitet werden soll.
- Die Umsetzung der Linie 363 bis Stuttgarter Straße/Ulmer Straße sollte nicht erfolgen, wenn diese zu Fahrgastverlusten führt.
- Eine vage Einschätzung, dass die Fahrgastzahlen entgegen einer negativen Fahrgastprognose doch steigen, reicht nicht aus. Eine Taktverdichtung der Linie 363 von 30-Min.- auf einen 20-Min.-Takt ist sinnvoller.
- Mühlenberg wird mit den Linien 363 (30 Min.-Takt) und 129 (20 Min.-Takt) dicht bedient. Eine Harmonisierung und sich ergänzende Taktung wäre sinnvoll, so dass diese gemeinsam einen 10-Min.-Takt haben.
- Kurzfahrten der Linie 129 sollen durch die Linie 363 ersetzt werden.
- Im Abschnitt Wettbergen - Mühlenberg ist ein Ersatz der "Zwischen-Takt-Fahrten" der 129 in Spitzenzeiten und eine Vertaktung der Linie 129 mit der Linie 363 zu einem gemeinsamen 10-Minuten-Takt wünschenswert. Das heißt, dass die 129 ganztägig alle 20 Minuten fährt und frühe Zusatzfahrten Mühlenberg - Empelde (oder Verlängerung 363 bis Empelde) bestehen, um hier das derzeitige Angebot zu erhalten. Sa./So. jeweils alle 30 Min., im gemeinsamen Abschnitt Wettbergen - Mühlenberg alle 15 Minuten. Die 130 soll unverändert bestehen (aber Sa. auch alle 30 Min.).

Linie 127

- Linie 127 fährt an der City (Hauptbahnhof/Kröpcke) vorbei; ein Endpunkt Am Waterloopplatz wird nicht für sinnvoll erachtet.
- Hier besteht keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates:
 - Zum einen wird dafür plädiert, dass Linie 127 eine Haltestelle am neuen Continental-Verwaltungsgebäude auf der Hans-Böckler-Allee erhält. Dort gibt es bisher keine Bushaltestelle. Für weniger Umstiege wäre dies notwendig, auch wenn die Stadtbahnlinie dort verkehrt.
 - Zum anderen gibt in diesem Bereich keine geregelte Möglichkeit die Hans-Böckler-Allee zu queren. Da die Stadtbahnhaltestelle Clausewitzstraße in ca. 300m in einer zumutbaren Entfernung liegt, sollte keine Bushaltestelle eingerichtet werden
- Der Hauptbahnhof ist der einzige zentrale Punkt, der vom Kantplatz nicht direkt erreichbar ist. Vorschlag: Linie 127 auf die 170 durchbinden → Misburg - Kantplatz - Lavesstraße - Hauptbahnhof - Steintor - Wasserstadt.
- Linie 170 wird derzeit von Regiobus betrieben, hat aber eindeutig innerstädtische Funktionen. Aufgrund der Kooperation der Unternehmen sollte ein Wechsel der Betriebsführung möglich sein. Der Takt sollte Mo. - Sa. tagsüber alle 20 Minuten sein. Hier besteht keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates, ob das Technische Rathaus mit der Station Waterloo in zumutbarer Entfernung zu erreichen ist.

- Verlängerung der Linie 127 zum Technischen Rathaus mit seinem Parallelverkehr überzeugt nicht. Parallelverkehre zur C-Strecke sollten den Nachteil der fehlenden Hauptbahnhof-Anbindung kompensieren. Dies leistet weder die verlängerte Linie 127 noch die Linie 800. Eine andere Linie soll das Technische Rathaus erschließen (Wunsch: 100/200).
- Die Verlängerung der Linie 127 zum Rathaus wäre im Vergleich zur verlegten 100/200 unwirtschaftlich. Stadtbahnlinien mit ausgelasteten 75m-Zügen durch eine Buslinie im 20-Min-Takt auf weitgehend gleichem Weg "verstärken" zu wollen, ist fragwürdig.

Linie 133

- Linie 133 sollte bis zur Haltenhoffstraße verlängert werden, da die Haltestellen bereits bestehen. Am Endpunkt Melanchthonstraße sollte keine Ladestation entstehen, die diesen Endpunkt für lange Zeit fixiert.
- Der Endpunkt Melanchthonstraße verfehlt die Verknüpfung mit der Linie 6 und der S-Bahn um wenige hundert Meter. Vorschlag: Linie 133 über Bahnhof Nordstadt bis zur Haltenhoffstraße führen.

Linie 134

Die Maßnahme Linie 134 über An der Weide/Anna-Zammert-Straße sollte schnell umgesetzt werden und eine hohe Priorität erhalten.

Linie 136

Eine zügige Umsetzung ist wünschenswert.

Linie 137

Im vorgelegte Stadtbuskonzept soll die Linie 137 die A-Nord an der Klingerstraße kreuzen und dann gemeinsam mit den Linien 122 und 125 auf der Ada-Lessing-Straße fahren, was dort eine unangemessene Angebotsdichte erzeugt.

Hier besteht keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates:

Zum einen wird dafür plädiert die Maßnahme wie vorgeschlagen umzusetzen.

Zum anderen wurde folgender Vorschlag formuliert:

- Linie 137 wird nicht über die Klingerstraße geführt, sondern auf dem bisherigen Weg der Linien 123 und 125 über Noltemeyerbrücke. Linie 123 wird ersatzweise statt zur Noltemeyerbrücke auf den bisherigen Weg der Linie 137 zum Spannhagengarten geführt und Linie 125 wird auf Anderten - Noltemeyerbrücke eingekürzt. Das hat folgende Effekte:
 - a) Der Fahrzeug- und Personalbedarf erhöht sich gegenüber dem heutigen Angebot nicht. Gegenüber der geplanten Änderung auf den Linien 122 und 137 wird ein Bus-Kurs gespart, ohne dass irgendwo das Angebot verloren geht. Der eingesparte Bus-Kurs könnte für die Erschließung am Bahnhof Langenhagen genutzt werden (siehe unten).
 - b) Die Fahrzeit MHH - Langenhagen ist wenige Minuten länger als in der Planung, die Umstiege an der Noltemeyerbrücke und Alte Heide, die diese Route heute uninteressant machen, entfallen aber trotzdem. Außerdem liegen im Bereich Noltemeyerbrücke/Sutelstraße mehr relevante Ziele als im Bereich Klingerstraße/Eulenkamp. Die Tangente wird zudem mit der Linie 631 verknüpft.
 - c) Die weit abgelegene Halteposition der Linie 125 an der Haltestelle Noltemeyerbrücke Richtung Meierwiesen kann ersetzt werden durch eine neues barrierefreies Bord im Groß-Buchholzer Kirchweg zwischen Nottelmannufer und Podbielskistraße. Die dortigen Fahrradbügel können woanders neu installiert werden.
 - d) Der Endpunkt Meierwiesen wird, anders als im vorgelegten Stadtbus-Konzept, nicht stärker beansprucht als heute.
 - e) Linie 123 braucht am Samstag nicht mehr in zwei Teile mit unterschiedlichen Taktungen gebrochen werden.
 - f) Die Route Klingerstraße/Eulenkamp ist zeitweise stark von Stau betroffen, so dass die Fahrzeit über Noltemeyerbrücke u. U. kürzer sein kann.

- g) Im Nacht-Sternverkehr (NStV) verkehren fast nur radiale Linien. Der NStV enthält nur eine Tangente, nämlich Noltemeyerbrücke - Langenhagen. Offenbar ist dieser Verlauf so wichtig, dass er als einzige Tangente sogar im NStV sinnvoll ist. Außerdem ist im Bereich Noltemeyerbrücke ein Kreuzungspunkt der Stadtbahnen im NStV. Hier könnte und sollte die Linie 137 in einen Rundumanschluss ähnlich Kröpcke eingebunden werden.

Zu folgendem Punkt besteht keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates:

- Der Bahnhof Langenhagen-Mitte wird von S-Bahnen, Regional-Expressen und von einer Regionalbahn bedient. Die Planungen zum Deutschlandtakt enthalten eine Variante, in der ein ICE NRW - Bielefeld - Langenhagen - Hamburg vorgesehen ist. Langenhagen-Mitte ist einer der großen SPNV-Hotspots der Region. Der Bahnhof Langenhagen-Mitte ist in den ÖPNV in Langenhagen aber nur unbefriedigend eingebunden. Die meisten Buslinien bedienen diesen Bahnhof nicht, und die Buslinien, die diesen Bahnhof bedienen, erschließen Langenhagen nur teilweise.

Im Stadtbus-Konzept soll die Linie 137 in Langenhagen den Linienweg der Linie 122 übernehmen und somit nicht mit der Eisenbahn in Langenhagen verknüpft werden.

Anregung: Die Linie 137 fährt statt nach Langenhagen/Im Gehäge oder Langenhagen/Pferderrennbahn zum Bahnhof Langenhagen-Mitte und die Linie 480 wird ersatzweise über Langenhagen/Zentrum hinaus nach Langenhagen/Im Gehäge oder Langenhagen/Pferderrennbahn verlängert. So dürfte die neue Tangente 137 noch wirkungsvoller werden. Z. B. Mellendorf - MHH wäre so deutlich komfortabler.

Linie 800/330

- Die beiden Linien sollten verknüpft werden, so dass man umsteigen kann. Ein weitgehend paralleler Verlauf sollte in eine gemeinsame Linienführung überführt werden. Endpunkt Linie 330 bei der August-Madsack-Str. erachtet der ÖPNV-Rat als nicht sinnvoll.
- Die Linien befahren parallele Straßen ohne gemeinsame Haltestelle. Hier sollte eine Umsteigemöglichkeit geschaffen werden, z. B. indem die 330 nicht zum Pressehaus abbiegt, sondern ein Stück stadteinwärts fährt. Eine geeignete Endstelle ist zu suchen.
Hier besteht keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates, ob am Endpunkt Ladeeinrichtungen entstehen sollen.
- Der 15-Minuten-Takt der 800 passt nicht ins System. Samstags fahren 123, 124, 129, 130 auf Teilabschnitten nur alle 40 Minuten. Alle Fahrten sollten zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet werden.

Weitere Hinweise

- **Modellprognose:** Die Modellprognosen sind kritisch zu betrachten und decken sich nicht mit individuellen Einschätzung.
- **Taktanpassungen:** Hier besteht keine einheitliche Position des ÖPNV-Rates.
Zum einen wird bei vielen Linien ein 10-Min-Takt als nicht sinnvoll erachtet.
Zum anderen wird erwartet, dass ein höheres Angebot für eine höhere Nachfrage sorgt und sich das Mobilitätsverhalten ändert. Die Finanzierung ist eine Herausforderung.