

NAHVERKEHRSPLAN 2008



Region Hannover



Textband

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	XI
-----------------------------	----

Tabellenverzeichnis	XIII
---------------------------	------

Glossar & Abkürzungen	XVII
-----------------------------	------

Kapitel A: Der neue Nahverkehrsplan - Alles beim Alten?	1
--	----------

1. Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan.....	2
2. Allgemeine Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Hannover ...	3
2.1 Fahrgäste im Mittelpunkt.....	3
2.2 Mobilität für alle	3
2.3 Räumliche Entwicklungsleitlinien.....	4
2.4 Umfeldverträglicher ÖPNV	4
2.5 Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes	4
2.6 Aufgabenzuteilung der verschiedenen Verkehrsmittel	4
2.7 Einbeziehung der Gebiete außerhalb der Region Hannover	4
3. Bilanz des Nahverkehrsplanes 2003	5
3.1 SPNV.....	5
3.2 Stadtbahn.....	5
3.3 Bus	5
3.4 Marketing.....	6

Kapitel B: Die Ausgangssituation - In diesem Rahmen bewegen wir uns.....	7
---	----------

1. Rechtliche Grundlagen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans	8
1.1 Europäischer Rechtsrahmen	8
1.1.1 Verordnung (EWG) 1191/69	8
1.1.2 EuGH-Urteil „Altmark-Trans“	9
1.1.3 EU-Richtlinie 2001/42/EG zur Strategischen Umweltprüfung (SUP).....	9
1.2 Verkehrsgesetze in Deutschland	9
1.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	9
1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	10
1.2.3 Regionalisierungsgesetz (RegG)	10
1.2.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	11
1.2.5 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	13
1.3 Gender Mainstreaming	14
1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)	14
2. Organisation des ÖPNV in der Region Hannover.....	15
2.1 Aufgabenträgerschaft.....	15
2.2 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund.....	15

2.2.1 Verkehrsverbund GVH	15
2.2.2 Region Hannover im Verbund	15
2.2.3 Sonderrolle DB Regio AG und metronom Eisenbahngesellschaft mbH	15
2.2.4 Vertrag über Einnahmenaufteilung	16
2.3 Die Verkehrsunternehmen und ihre Leistungen	16
2.3.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	16
2.3.2 RegioBus Hannover GmbH	16
2.3.3 DB Regio AG	17
2.3.4 metronom Eisenbahngesellschaft mbH	17
2.4 Beteiligungen der Region Hannover	17
2.4.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	17
2.4.2 RegioBus Hannover GmbH	18
2.4.3 Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH	18
2.5 Vertragliche Vereinbarungen über Verkehrsleistungen	19
2.5.1 Partnerschaftsvertrag	19
2.5.2 Finanzierungszusage für Busverkehrsleistungen	19
2.5.3 Verkehrsverträge über Verkehrsangebote im SPNV	19
2.5.4 Verträge Infrastruktur	20
2.6 Verfahren zur Finanzierung des Verkehrsangebotes	20
2.6.1 Verfahren zur Finanzierung der Infrastruktur	20
2.6.2 Verfahren zur Finanzierung der Verkehrsleistungen	20
2.6.3 Verfahren zur Finanzierung des Verbundes	21
2.7 Nachbarschaftliche Beziehungen	21
2.7.1 Benachbarte Aufgabenträger	21
2.7.2 Tarifkooperationen	22
2.7.3 Grenzüberschreitende Verkehre	22
3. Vorgaben der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung und der Raumordnung	23
3.1 Planungsraum	23
3.1.1 Raumbeschreibung	23
3.1.2 Raumstruktur	23
3.1.3 Leitbild der Raumordnung	25
3.2 Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung	26
3.2.1 Beeinträchtigung durch den Kraftfahrzeugverkehr	26
3.2.2 Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV	26
3.2.3 Spürbare Wirkungen nur durch eine Kombination der Maßnahmen	27
3.3 Agenda 21	27
Kapitel C: Die Bilanz /die Prognose - Für die Zukunft lernen	
1. Verkehrsangebot und -nachfrage im ÖPNV	30
1.1 Datengrundlage	30
1.2 Betriebsleistung	30
1.3 Verkehrsleistung	32
1.4 Veränderungen in Angebot und Nachfrage von 1999 bis 2004	33
1.5 Verteilung der Verkehrsnachfrage auf die Wochentage	36
1.6 Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf	36
1.7 Kantenbelastung	39
1.8 Haltestellenbelastung	39

2. Erfolgskontrolle	40
2.1 Einführung	40
2.2 Angebotsniveau in der Region Hannover	40
2.3 Nachfrageentwicklung/Nachfrageniveau	46
2.3.1 Entwicklung der Verkehrsnachfrage	46
2.3.2 Nachfrageniveau in der Region Hannover	48
2.4 S-Bahn und übriger SPNV in der Region Hannover	50
2.5 Regionaltarif	52
2.6 Stadtbahnverlängerung	53
2.7 Direktbus-System	54
3. Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung	56
3.1 Prognose der Einwohnerentwicklung bis 2030	56
3.2 Verkehrsverhalten der Bevölkerung	59
3.3 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung	66
3.4 Arbeitsplatzentwicklung	67
4. Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung im ÖPNV	69
4.1 Auswirkungen der Einwohnerentwicklung auf den ÖPNV	69
4.2 Trendprognose für die Nachfrage im ÖPNV	71
4.3 Positive Einflussfaktoren auf die ÖPNV-Nachfrage	73
4.3.1 Regionsinterne Faktoren	73
4.3.2 Externe Megatrends	73
5. Handlungsbedarf	74

Kapitel D: Das Steuerungskonzept - Wir geben die Richtung vor!

Kapitel DI: Das räumliche Konzept

1. Differenzierung des Bedienungsangebotes	80
1.1 Bedienungsebene 1 Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum Hannover	81
1.1.1 Angebote der ersten Bedienungsebene innerhalb der Landeshauptstadt Hannover	82
1.1.2 Angebote der ersten Bedienungsebene in der Region Hannover (ohne LHH)	83
1.2 Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte Hauptrelationen	83
1.3 Bedienungsebene 3: Nachfrageorientierte ergänzende Relationen, nicht durchgehend vertaktete Linien, Spezialverkehre	84
2. Mindestbedienungsstandards	85
2.1 Regionaler Mindestbedienungsstandard	87
2.2 Städtischer Mindestbedienungsstandard	89
3. Räumliche Indikatoren zur Festlegung eines bedarfsgerechten Angebotsniveaus	95
3.1 Untersuchung der Angebotseffizienz	95
3.2 Festlegung der räumlichen Bedienungsstandards	96
3.3 Untersuchungsergebnisse der räumlichen Auswertung	97
3.3.1 Handlungsbedarf im Teilnetz Hannover	97
3.3.2 Handlungsbedarf im Teilnetz R1 (Ost)	97

Kapitel DII: Das Qualitätskonzept 99

1. Die Qualitätssicherung	100
1.1. Die DIN EN 13816	100
1.2. Grundlagen des regionsweiten Steuerungssystems	102
2. Die derzeitige Qualitätssteuerung der Verkehrssysteme und ihre Qualitätsstandards ...	102
2.1 SPNV	102
2.2 Stadtbahn	105
2.3 Bus	108
3. Weiterentwicklung der Qualitätssteuerung	112

Kapitel DIII: Das Linienkonzept 113

1. Verkehrssystemübergreifende Bedienungsstandards	114
1.1 Integrales Taktsystem	114
1.2 Bemessung des Platzangebotes	114
1.3 Vernetzung der ÖPNV-Angebote	115
1.4 Fahrradmitnahme im ÖPNV	115
2. SPNV	115
2.1 Steuerung durch Verkehrsverträge	115
2.2 Wettbewerbsfahrplan	118
3. Stadtbahn	118
4. Bus	122
4.1 Ausgangslage	122
4.1.1 Betrauung mit Verkehrsleistungen (Finanzierungszusage)	122
4.1.2 Teilnetze in der Region Hannover	122
4.2 Rahmen für die Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung	123
4.2.1 Takttabelle	123
4.2.2 Linienorientierte Indikatoren zur Festlegung eines bedarfsgerechten Angebotsniveaus	124
4.3 Festlegung der Ausreichenden Verkehrsbedienung	127
4.3.1 Teilnetz Hannover	127
4.3.2 Teilnetz Region 1 (Ost)	127
4.3.3 Teilnetz Region 2 (Südwest)	128
4.3.4 Teilnetz Region 3 (Nordwest)	128

Anlagen Kapitel DIII 130

Kapitel DIV: Das Marketingkonzept. 143

1. Marktforschung	145
1.1 Ermittlung der Kundenzufriedenheit	146
1.2 Testkundenverfahren	146
1.3 Maßnahmenbegleitende Marktforschung	147
2. Tarif.	147
2.1 Tarifentwicklungen	147
2.1.1 Ausgangslage / Der Gemeinschaftstarif	147
2.1.2 Leitsätze zum Tarif	149
2.1.3 Ausgewählte Daten zur Verkehrsnachfrage im GVH in 2005	150
2.1.4 Ansatzpunkte zur Tarifentwicklung	153
2.1.5 Grundlagen der Tarifsteuerung	158
2.2 Der Regionaltarif	158
2.2.1 Darstellung Status Quo	158
2.2.2 Ziele und Vorteile des Regionaltarifs	160
2.2.3 Ausblick/potenzielle Umsetzung	160
3. Vertrieb.	161
3.1 Ausgangslage	162
3.2 Leitsätze	162
3.3 Ausblick/Ziele	163
4. Kommunikation und Service	165
4.1 Marktbearbeitung	165
4.1.1 Marktsegmentierungskriterien	166
4.1.2 Kundenbindung als Marketing-Oberziel	167
4.1.3 Prioritäten der Zielgruppenansprachen	167
4.2 Marktauftritt	169
4.3 Kundenservice	170
4.3.1 Status Quo	170
4.3.2 Qualitätsstandards und Ziele	171
4.4 Fahrgastinformation	172
4.4.1 Allgemeine Leitlinien	172
4.4.2 Gedruckte Fahrgastinformation	172
4.4.3 Auskunftssystem / Neue Medien	173
4.4.4 Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen	173
4.4.5 Ausblick	174
4.5 Beschwerdemanagement	175
4.5.1 Leitlinien, Standards und Ziele	175
4.5.2 Status Quo	176
4.5.3 Optimierung des verbundweiten Beschwerdemanagements	177
4.6 Kundinnen und Kunden beteiligen	178
4.6.1 Ziele der Beteiligung von Fahrgästen	178
4.6.2 Leitlinien für die Beteiligung von Fahrgästen	178
4.6.3 Bewährt: ÖPNV-Rat der Region Hannover	178
4.6.4 Geplant: Fahrgastforen zu Schwerpunktthemen	179

4.7 Fahrgastrechte	179
4.7.1 Ausgangslage	179
4.7.2 Freiwillige GVH-Garantie - erster Schritt zu Fahrgastrechten	179
4.7.3 Anforderungen an Fahrgastrechte	180
4.7.4 Recht der Fahrgäste auf Information - keine Kleinigkeit	180
4.7.5 Fahrgastrechte ergänzen Qualitätssteuerung	181
4.7.6 Standard: Leistungsversprechen für den gesamten ÖPNV in der Region Hannover	181
4.8 Fahrgastsicherheit	181
4.8.1 Ausgangslage	181
4.8.2 Meilensteine seit der Aufstellung des NVP 2003	182
4.8.3 Leitlinien	183
4.8.4 Standards	185
4.9 Kombinierte Mobilität	188
4.9.1 Integrierte Mobilitätsangebote (Mobilpakete)	188
4.9.2 Pilotprojekt HANNOVERmobil	189

Kapitel DV: Handlungsbedarf 191

- 1. Festsetzung des Handlungsbedarfs (räumliches Konzept, Qualitätskonzept und Linienkonzept)** 192
- 2. Festsetzung des Handlungsbedarfs (Marketingkonzept)** 194

Kapitel E: Das Entwicklungskonzept - Das haben wir vor 197

Kapitel EI: Verkehrssystemübergreifende Themen 198

- 1. Leitlinien, Ziele und Standards** 198
- 2. Gender Mainstreaming** 200
- 3. Barrierefreier ÖPNV** 201

Kapitel EII: SPNV - Angebot und Infrastruktur 203

- 1. Fahrplanangebot - Status quo** 204
 - 1.1 Allgemein
 - 1.2 Vertragliche Grundlagen und Leistungsvolumen
 - 1.3 Produkte
 - 1.4 Nachfrage
- 2. Fahrplanangebot - Zielkonzept** 211

3. Strecken	213
3.1 Ausgangssituation und Bestand	213
3.2 Ziele und Mängelanalyse	214
3.3 Maßnahmenkonzept	214
3.4 Ausblick	214
4. Stationen	215
4.1 Ausgangssituation und Bestand	215
4.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard	217
4.3 Maßnahmenkonzept	219
4.4 Ausblick	220
5. Fahrzeuge	220
<hr/>	
Kapitel VIII: Stadtbahn- Angebot und Infrastruktur	223
1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes zum Zielnetz 2013+	224
1.1 Ausgangssituation 2009	224
1.2 Handlungsbedarf	224
1.3 Zielnetz 2013+	225
2. Strecken	225
2.1 Ausgangssituation und Bestand	225
2.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard	225
2.2.1 Ziele	225
2.2.2 Mängelanalyse	226
2.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstrecken	227
2.3 Maßnahmenkonzept	229
2.3.1 Neubaustrecken	229
2.3.2 Ausbaustrecken	231
2.3.3 Beschleunigungsmaßnahmen	233
2.4 Ausblick	233
3. Stationen und Haltestellen	240
3.1 Ausgangssituation und Bestand	240
3.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard	240
3.2.1 Ziele	240
3.2.2 Mängelanalyse	240
3.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstationen	241
3.3 Maßnahmenkonzept	243
3.3.1 Abschluss des Nachrüstprogramms mit Aufzügen in Tunnelstationen	243
3.3.2 Nachrüstprogramm für Hochbahnsteige	244
3.3.3 Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Strecken	246
3.3.4 Umsteigepunkte	246
3.4 Ausblick	247

4. Fahrzeuge	248
4.1 Ausgangssituation und Bestand	248
4.2 Ziele und Handlungsbedarf	249
4.3 Maßnahmenkonzept	249

Kapitel EIV: Busverkehr- Angebot und Infrastruktur 251

1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes	252
2. Strecken und Beschleunigung	252
2.1 Ausgangssituation und Bestand	252
2.2 Ziele und Mängelanalyse	253
2.3 Maßnahmenkonzept	253
3. Haltestellen	254
3.1 Ausgangssituation und Bestand	254
3.1.1 Haltestellen	254
3.1.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltstellen	254
3.2 Ziele und Mängelanalyse	255
3.2.1 Haltestellen	255
3.2.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltstellen	258
3.3 Maßnahmenkonzept	259
3.3.1 Haltestellen	259
3.3.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltstellen	261
3.4 Ausblick	262
4. Fahrzeuge	262
4.1 Bestand	262
4.2 Ausblick	262

Kapitel EV: P&R/B&R 263

1. Ausgangssituation und Bestand	264
2. Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandards	265
3. Maßnahmenkonzept	267
4. Ausblick	271

Kapitel EVI: Maßnahmenliste 273

Kapitel F: Die Finanzierung - So wird's bezahlt		281
1. Investitionen (ortsfeste Infrastruktur)		282
1.1 Eigene Bauvorhaben		282
1.2 Zuwendungen an DB für SPNV-Vorhaben		282
1.3 Zuwendungen an infra für Stadtbahnvorhaben		283
1.4 Zuwendungen an Kommunen für ÖPNV-Vorhaben		283
1.5 Ausblick auf zukünftig mögliche Finanzierungsformen am Beispiel Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) ...		283
1.5.1 Einführung		283
1.5.2 Vor-/Nachteile		284
1.5.3 Fazit		285
2. Zahlungen an die Verkehrsunternehmen		285
2.1 Kürzung der Regionalisierungsmittel		285
2.2 SPNV		285
2.2.1 Betriebskosten		285
2.2.2 Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des bestehenden Tarifverbundes		286
2.3 Stadtbahn		287
2.4 Bus		287
2.5 Ausblick für die Finanzierung von SPNV-, Stadtbahn- und Busleistungen		287
3. Tarifeinnahmen , Ausgleichszahlungen und Erstattungsleistungen.		288
3.1 Tarifeinnahmen		288
3.2 Ausgleichszahlungen für Schülerbeförderung		289
3.3 Erstattungsleistungen für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen		289

Abbildungsverzeichnis

Kapitel B: Die Ausgangssituation - In diesem Rahmen bewegen wir uns. 7

Abb. B 1: Der Verkehrsverbund GVH	17
Abb. B 2: Benachbarte Aufgabenträger	21

Kapitel C: Die Bilanz /die Prognose - Für die Zukunft lernen. 31

Abb. C 1: Betriebsleistungsstatistik 2006	31
Abb. C 2: Verkehrsleistungsstatistik GVH Tarif 2006	32
Abb. C 3: Verkehrsaufkommen am Werktagen in der Ferienzeit 2006	34
Abb. C 4: Verkehrsaufkommen am Samstag 2006	35
Abb. C 5: Verkehrsaufkommen am Sonntag 2006	35
Abb. C 6: Tagesganglinie Region Hannover 2006	36
Abb. C 7: Tagesganglinie DB Fernverkehr 2006	36
Abb. C 8: Tagesganglinie DB Regio R-Bahn 2006	37
Abb. C 9: Tagesganglinie DB Regio S-Bahn 2006	37
Abb. C 10: Tagesganglinie metronom 2006	37
Abb. C 11: Tagesganglinie üstra AG Stadtbahn 2006	38
Abb. C 12: Tagesganglinie üstra AG Bus 2006	38
Abb. C 13: Tagesganglinie üstra AG RegioBus 2006	38
Abb. C 14: Haltestellenbelastung in 2006 an ausgewählten Haltestellen Jahreswerte	39
Abb. C 15: Produktspezifische Gewichtung von Abfahrten	42
Abb. C 16: Indikator für das Angebotsniveau	42
Abb. C 17: Stadtbezirke in der Stadt Hannover	43
Abb. C 18: Angebotsdichte in der LHH	44
Abb. C 19: Angebotsdichte in der Region (ohne LHH)	45
Abb. C 20: Nachfrageniveau in der Region Hannover	49
Abb. C 21: Nachfrageniveau in der Landeshauptstadt Hannover	50
Abb. C 22: Entwicklung der Verkehrsnachfrage bei der Stadtbahnverlängerung Anderten	53
Abb. C 23: Veränderung der Altersgruppen in der Region (ohne LHH) von 2004 bis 2030	56
Abb. C 24: Veränderung der Altersgruppen in der Landeshauptstadt von 2004 bis 2030	57
Abb. C 25: Entwicklung der Schülerzahlen in der Region Hannover	58
Abb. C 26: Modal-Split nach Teilräumen	59
Abb. C 27: Verkehrsmittelnutzung nach Zielgruppen	60
Abb. C 28: Modal-Split unter Berücksichtigung der Wohnortentfernung zur nächsten SPNV- oder Stadtbahnhaltestelle	61
Abb. C 29: Modal-Split nach Wegezweck und Geschlecht	62
Abb. C 30: Durchschnittliche Wegekennwerte pro Person	63
Abb. C 31: Wegekomplicität nach Haushaltstypen	64
Abb. C 32: Tagesganglinie nach Geschlecht	65
Abb. C 33: Entwicklung der Bevölkerungsgruppen mit hohen und niedrigen ÖPNV-Nutzungsraten	70

Kapitel DI: Das räumliche Konzept	77
Abb. D 1: Festlegung der ausreichenden Bedienung in der Region Hannover	78
Abb. D 2: Steuerungskonzept	79
Abb. D I 1: Hierarchisierung des Netzes	80
Abb. D I 2: Untersuchungsintervalle	87
Abb. D I 3: Produktspezifische Gewichte von Abfahrten	96
Kapitel DII: Das Qualitätskonzept	99
Abb. D II 1: Qualitätskreis gemäß DIN EN 13816	101
Kapitel DIII: Das Linienkonzept	113
Abb. D III 1: Auswertung Fahrangebot	124
Abb. D III 2: Allgemeine Ergebnisse der linienorientierten Auswertung	125
Kapitel DIV: Das Marketingkonzept	143
Abb. D IV 1: Tarifzonen im Tickettarif	149
Abb. D IV 2: Tarifzonen im Cardtarif	149
Abb. D IV 3: Region Hannover mit angrenzenden Gebietskörperschaften	159
Kapitel E IV: Busverkehr- Angebot und Infrastruktur	251
Abb. E IV 1: Idealtypische Haltestelle	257

Tabellenverzeichnis

Kapitel B: Die Ausgangssituation - In diesem Rahmen bewegen wir uns. 7

Tab. B 1: Mittelzentren in der Region Hannover	24
Tab. B 2: Grundzentren in der Region Hannover	24

Kapitel C: Die Bilanz /die Prognose - Für die Zukunft lernen 29

Tab. C 1: Veränderungen in Angebot und Nachfrage am Normalwerktag 2003 bis 2006.	33
Tab. C 2: Klassen der Angebotsdichte.	43
Tab. C 3: Entwicklung der Angebotsdichte in der LHH	43
Tab. C 4: Entwicklung der Angebotsdichte in der Region (ohne LHH)	44
Tab. C 5: Einwohnerentwicklung in der Region Hannover	46
Tab. C 6: Entwicklung von Angebot und Nachfrage	47
Tab. C 7: Nachfrageniveau in der Region Hannover.	48
Tab. C 8: Nachfrageniveau in der Landeshauptstadt Hannover	49
Tab. C 9: Entwicklung der Nachfrage im SPNV (1994, 1999 inkl. Flughafenbus (Linie 60))	51
Tab. C 10: Nachfragewerte bei den Direktbuslinien der Region Hannover	55
Tab. C 11: Bevölkerungsentwicklung für die Region Hannover für die Jahre 2020 und 2030	56
Tab. C 12: Übersicht über geplante Siedlungsgebiete ab 250 Einwohner	66
Tab. C 13: Prognose der Arbeitsplatzentwicklung	67
Tab. C 14: Übersicht über geplante Gewerbegebiete ab 5 ha Größe.	68
Tab. C 15: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und beim PKW-Verkehr	70
Tab. C 16: Relationsbezogene Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV	71
Tab. C 17: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle der einzelnen Verkehrssysteme	72

Kapitel DI: Das räumliche Konzept 78

Tab. D I 1: Buserschließung in der LHH.	82
Tab. D I 2: Siedlungsgebiete ohne Schienenanschluss in der LHH	82
Tab. D I 3: Mindestbedienstungsstandard.	86
Tab. D I 4: Bereiche in Mittelzentren und der LHH, in denen die standardmäßige Mindestbedienung nicht erfüllt ist.	91
Tab. D I 5: Grenzwerte der räumlichen Bedienstungsstandards	96

Kapitel DII: Das Qualitätskonzept 99

Tab. D II 1: SPNV.	103
Tab. D II 2: STADTBAHN.	106
Tab. D II 3: Bus	109

Kapitel DIII: Das Linienkonzept 113

Tab. D III 1: SPNV-Takte im Fahrplanjahr 2006	116
Tab. D III 2: SPNV-Takte im Fahrplanjahr 2009	117
Tab. D III 3: Stadtbahntakttabelle der Ausreichenden Bedienung (Fahrplan 2008)	119
Tab. D III 4: Stadtbahntakttabelle der Ausreichenden Bedienung Stand FP 2009+ mit Verlängerung nach Misburg/N.	121
Tab. D III 5: Harmonisierung der Linienlaufzeiten in den Teilnetzen der Region Hannover	123
Tab. D III 6: Linien mit Untersuchungsbedarf	126
Tab. D III 7: Teilnetz Hannover	132
Tab. D III 8: Teilnetz Region 1 (Nord-Ost)	133
Tab. D III 9: Teilnetz Region 2 (Süd-West)	134
Tab. D III 10: Teilnetz Region 3 (Nord-West)	135
Tab. D III 11: Teilnetz Hannover (ausreichende Bedienung)	137
Tab. D III 12: Teilnetz Region 1 (Nord-Ost, ausreichende Bedienung)	139
Tab. D III 13: Teilnetz Region 2 (Süd-West, ausreichende Bedienung)	141
Tab. D III 14: Teilnetz Region 3 (Nord-West, ausreichende Bedienung)	143

Kapitel DIV: Das Marketingkonzept 143

Tab D IV 1: Elemente der Tarifstruktur GVH im Jahr 2006 *	150
Tab D IV 2: Tickets und Cards in Nutzung durch die Kunden (Anteile an Gesamtfahrten/Einnahmen)* in 2005	151
Tab D IV 3: Tarifnutzung 2005 nach Tarifnutzergruppen (Anteile in v.H.)	151
Tab D IV 4: Card-Nutzungen nach Vertriebswegen	152
Tab D IV 5: Erlösstruktur 2005 (Erlös/Fahrt)	152
Tab D IV 6: Entwicklung der Fahrten und Einnahmen ab 1992* (basiert 1992 = 100)	152
Tab D IV 7: Bedeutung der Komponenten künftigen Ertragsmanagements	155

Kapitel DV: Handlungsbedarf 191

Tab. D V 1: Untersuchungsbedarf in Kapitel D I bis D III.	192
Tab. D V 2: Festlegung des Handlungsbedarfs (Marketingkonzept)	194

Kapitel EII: SPNV - Angebot und Infrastruktur 203

Tab. E II 1: Bestellte Zugleistungen im Gebiet der Region Hannover Fahrplan 2006	204
Tab. E II 2: SPNV-Takte im Gebiet der Region Hannover für die Fahrplanjahre 2006 und 2009	206
Tab. E II 3: Fahrzeiten an Werktagen und Anzahl der Fahrtmöglichkeiten nach Hannover im Fahrplan 2006	208
Tab. E II 4: Übersicht Ein- und Aussteiger an Stationen	210
Tab. E II 5: SPNV-Strecken nach Nutzen und Produkten	213
Tab. E II 6: Ausstattung der SPNV-Stationen	215

Kapitel EIV: Busverkehr- Angebot und Infrastruktur 251

Tab. E IV 1: Wichtige Linien für mobilitätseingeschränkte Personen in der Region Hannover (ohne LHH)	260
--	-----

Kapitel EV: P&R/B&R 263

Tab. E V 1: Ausbauklasse P+R und B+R von SPNV-Stationen.....	269
Tab. E V 2: Ausbauklasse P+R von Stadtbahn-Stationen.....	270

Kapitel F: Die Finanzierung - So wird's bezahlt 281

Tab. F 1: Übersicht über die Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio und Metronom in Mio. €..	286
Tab. F 2: Übersicht der Zahlungen der Region Hannover für Busverkehrsleistungen in Mio. €.....	287
Tab. F 3: GVH-Tarifeinnahmen	289

Glossar & Abkürzungen

Begriff	Erklärung
Angebotsausschöpfung	Maß für die Inanspruchnahme des bereitgestellten Angebots, beispielsweise der Anteil der nachgefragten Linienfahrten an den angebotenen Linienfahrten
Angeboteffizienz	s. Angebotsausschöpfung
Angebotsniveau	Beurteilung des Angebots in quantitativer und/oder qualitativer Hinsicht
AnrufSammelTaxi	Sonderform des ÖPNV mit flexibler Bedienung. System, bei dem ein festes Haltestellenetz vorhanden ist, der Fahrweg von Haltestelle zu Haltestelle beliebig ist. Die Fahrten werden den Wünschen der Fahrgäste angepasst. Der Fahrgast zahlt einen Zuschlag zu Normaltarif und wird auf Wunsch bis zur Haustür gefahren.
Anschlussbindung	Geplante Umstiegsmöglichkeit zwischen verschiedenen Linien bzw. Verkehrsmitteln (z. B. zwischen den zeitgleich haltenden Stadtbahnen am Aegi und am Hbf.)
Aufgabenträger	Aufgabenträger im Nahverkehr ist die Institution, die die politische Zuständigkeit für die öffentlich organisierte Mobilität der Bürger trägt. Die Region Hannover ist Aufgabenträger für den SPNV und ÖPNV im Gebiet der Region Hannover.
Ausreichende (Verkehrs)Bedienung	Die Region Hannover definiert eine ausreichende Verkehrsbedienung (Grundangebot) unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen und der finanziellen Möglichkeiten. Der Begriff stammt aus dem Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG).
ausströmender Verkehr	Verkehr, dessen Ursprung innerhalb eines Verkehrsraumes und Ziel außerhalb eines Verkehrsraumes liegt (s. auch einströmender Verkehr).
Bahnhoofsrahmenpläne	Rahmenpläne für die Bahnhofsumfeldentwicklung (an zehn ausgewählten Bahnhöfen in der Region erstellt)
Barrierefrei	Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
Barrierefreie Haltestellen	Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel sind barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
Bauleitplanung	Im Baugesetzbuch (BauGB) geregeltes Verfahren zur vorausschauenden Ordnung der städtebaulichen Entwicklung mit Aussagen zur baulichen und sonstigen Nutzung der Grundstücke. Es wird unterschieden zwischen vorbereitender Bauleitplanung (Flächennutzungspläne), und der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungspläne).
Bedarfsverkehr	Im Gegensatz zum Linienverkehr muss der Fahrgast im Bedarfsverkehr seinen Fahrtwunsch vorab anmelden. Produktes des bedarfsverkehrs sind beispielsweise AnrufSammel Taxi, RufTaxi und RufBus. Aus den vorab eingegangenen Fahrwünschen wird in der Dispositionszentrale die konkrete Fahrt zusammengestellt.
Bedienungsebene	Hierarchische Einteilung des Verkehrsangebotes nach Aufgabe und Funktion; in der Region in 3 Bedienungsebenen (Zuordnung der Linien): Bedienungsebene 1: SPNV, Stadtbahn, Direktbus; Bedienungsebene 2: Regionalbus und Stadtverkehre im Taktverkehr; Bedienungsebene 3: Schülerverkehre, Berufsverkehre, nicht durchgehend vertaktete

	Linien, Bedarfsverkehre
Beförderungskapazität	Anzahl der in einem Fahrzeug (Bus, Schienenverkehrsmittel) im Normalbetrieb verfügbaren Sitz- sowie der zugelassenen Stehplätze.
Bemessungsquerschnitt	Abschnitt einer Linie oder einer Strecke, dessen Fahrgastnachfrage das erforderliche Angebot bestimmt.
Beschwerdemanagement	Systematischer Umgang mit Beschwerden
Besetzungsgrad	Verhältnis der in Anspruch genommenen Plätze eines Verkehrsmittels zu den Gesamtplätzen.
Besonderer Bahnkörper	Der Gleisbereich von Stadt- oder Straßenbahnen heißt 'Besonderer Bahnkörper', wenn er im Verkehrsraum öffentlicher Straßen liegt, jedoch vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt ist.
Besteller	Der Besteller ist der gesetzlich vorgegebene Aufgabenträger für den ÖPNV, der die Finanzierung des ÖPNV - Angebots übernimmt.
Betriebsleistung	Die Betriebsleistung ist ein Maß für das Verkehrsangebot - sie bezeichnet Summe der Zug- bzw. Fahrzeugkilometer (im Gegensatz zur u. g. Verkehrsleistung, die die Verkehrsnachfrage beschreibt).
Betriebszweige	Verschiedene Betriebszweige eines Verkehrsunternehmens sind beispielsweise Bus, Stadtbahn, S-Bahn
Captive Riders	Zwangskunden des ÖPNV, die kein anderes Verkehrsmittel als Alternative haben.
Daseinsvorsorge	ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge beinhaltet primär die Aufgabe, allen Bürgerinnen und Bürgern der Region Hannover ein Mindestangebot (Grundangebot) an ÖPNV-Leistungen anzubieten, um so eine ausreichende Bedienung sicher zu stellen.
Direktbus	Busse der RegioBus - Linien 300, 500 und 700, die direkt ins Zentrum von Hannover fahren. Der Produktname in der Region Hannover ist RegioSprinter.
Eigenwirtschaftlichkeit	Beim eigenwirtschaftlichen Verkehr müssen die Einnahmen (Fahrgelderlöse) die Kosten decken - ohne Subventionen aus öffentlichen Kassen (im Gegensatz zu dem u. g. gemeinwirtschaftlichen Verkehr).
einströmender Verkehr	Verkehr, dessen Ursprung außerhalb eines Verkehrsraumes und Ziel innerhalb eines Verkehrsraumes liegt (s. auch ausströmender Verkehr).
Einheit von Siedlung und Verkehr	Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung. Leitsatz, der seit etwa 40 Jahren einen wesentlichen Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung der Region Hannover bildet.
Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahninfrastruktur betreiben (z.B. DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH).
Erzeugungsrechnung	Ermittlung des Verkehrsaufkommens (üblicherweise mit Hilfe eines Verkehrsmodells).
Expressfahrten	Schnelle Fahrten im ÖPNV, die nicht alle Haltestellen auf dem Regelfahrtweg bedienen bzw. auf kürzerem Fahrweg ihr Ziel erreichen.
Fahrzeugkilometer	Fahrzeugkilometer ist die von den eingesetzten Fahrzeugen zurückgelegte Entfernung.
Finanzierungszusage	Die Finanzierungszusage ist eine einseitige Verpflichtungserklärung des Aufgabenträgers Region Hannover zur Abgeltung der durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
Flügel	Mit 'flügeln' oder auch 'Y-Verkehr' wird die Trennung eines Zuges in zwei Teilzüge bezeichnet, die nach Ihrer Trennung zwei unterschiedliche Ziele ansteuern.
Frauennachttaxi	Kommunale Taxiangebote außerhalb des ÖPNV in den Abend- und Nachtstunden, die Frauen (und Kindern) einen ermäßigten Taxitarif bieten.
Gemeinwirtschaftlichkeit	Ein gemeinwirtschaftlicher Verkehr ist von Finanzhilfen und Zuschüssen abhängig (im

	Gegensatz zum o. g. eigenwirtschaftlichen Verkehr). Die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen müssen im Wettbewerb, d.h. nach vorheriger Ausschreibung, vergeben werden. Bei der Bestellung hat der Aufgabenträger die Lösung zu wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit hervorruft.
Gender Mainstreaming	Bei allen gesellschaftlichen Vorhaben sind die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt.
Genehmigungsbehörde	Die LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) ist seit 2005 als Genehmigungsbehörde auch für die Vergabe von Konzessionen im Straßenbahn- und Linienverkehr nach den Vorschriften des Personenbeförderungskonzept (PBefG) verantwortlich.
Gesamtreisezeit	Dauer einer Ortsveränderung (Weg, Fahrt) von der Quelle (z.B. Wohnung) bis zum Ziel (z.B. Arbeitsstelle); hierzu zählen neben der in einem Fahrzeug verbrachten Zeit beispielsweise auch die Zeiten für den Weg zur Haltestelle, das Warten auf das Fahrzeug, Umstiegsvorgänge und Weg von der Haltestelle zum Ziel
Grundtakt	Regelmäßiger Zeitabstand der Linienfahrten eines Verkehrsmittels (z. B. 10-Min.-Takt bei der Stadtbahn). Ziel des Taktverkehrs ist es, die Merkbarkeit und die Attraktivität eines Verkehrsmittels zu erhöhen.
Grundzentrum	s. Zentralörtlichkeit
GVH	Großraum-Verkehr Hannover (Bezeichnung des Verkehrsverbundes in der Region Hannover)
GVH-Verbundgebiet	Bezeichnet das originäre Verkehrsgebiet des Verkehrsverbundes mit den Tarifzonen "Hannover 1" bis "Region" ohne die Sondertarif- und Regionaltarifstrecken in angrenzende Landkreise. Historisch umfasst das Verkehrsgebiet auch Teile in den Landkreisen Hameln-Pyrmont, Schaumburg, Hildesheim und Celle
Haltestellenbelastung	Anzahl der Ein- Aus- und Umsteiger an einer Haltestelle
Haltestellendichte	Anzahl der Haltestellen eines Gebietes bezogen auf die Fläche des Gebietes
Hauptverkehrszeit	Zeitbereiche mit hoher Fahrgastnachfrage, meist an Werktagen morgens und nachmittags
Integrales Taktsystem	Aufeinander aufbauende unterschiedliche Taktzeiten, die einen abgestimmten Umstieg zwischen zwei Linien ermöglichen. In der Region Hannover ist dies alle 7,5, 15, 30, 60, 120 Minuten.
Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung	Die Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung (IVEP) verbindet Siedlungsentwicklung, demographische Veränderungen, Straßen- und öffentlichen Personennahverkehr. Sie berechnet die Wirtschaftlichkeit und prognostiziert die Auslastung von Verkehrsprojekten.
Kantenbelastung	Anzahl der je Fahrtrichtung beförderten Fahrgäste eines Linien- oder Streckenabschnitts
Kernrandzone	An das Oberzentrum Hannover angrenzende Kommunen
Kneeling	Einseitiges Absenken von Bussen an Haltestellen um Fahrgästen das Ein- bzw. Aussteigen zu erleichtern.
Konzessionslaufzeit	Laufzeit der von der Genehmigungsbehörde (in der Region Hannover: Landesnahverkehrsgesellschaft) erteilten Konzession
Korridor taxi	Mischform aus Ruf- und Linien Taxi. Das Taxi steht zu den fahrplanmäßigen Zeiten an Umsteigehaltestellen bereit. Eine vorherige telefonische Anmeldung ist nur notwendig, wenn der Fahrgast an Unterwegshaltestellen einsteigen möchte. Innerhalb eines festgelegten Korridors bringt das Taxi den Fahrgast gegen Zahlung eines Zuschlags bis vor die Haustür.
Kundenmonitoring	Befragung von Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit wesentlichen Qualitäten des Nahverkehrs
Lastrichtung	Auf einer Strecke des öffentlichen Verkehrs jene Richtung, auf welcher die Mehrheit der Transporte stattfindet.

Linienbeförderungsfall	Linienpezifischer Teil einer Fahrt (benutzt eine Person bei einer Fahrt mehrere Linien, so entstehen dabei mehrere Linienbeförderungsfälle)
Linienbündelung	Zusammenfassung von verkehrlich miteinander verbundenen Linien, die auch genehmigungsrechtlich gebündelt werden können.
Linienverkehr	Die Fahrzeuge der Linienverkehrsmittel sind an bestimmte festgelegte Linien gebunden, der Fahrgastwechsel ist auf bestimmte Haltestellen beschränkt und kann nicht an jedem beliebigen Punkt des Weges erfolgen.
Malusregelung	Begriff aus der Qualitätssteuerung. Die Malus - Regelung ermöglicht es dem Besteller einer Verkehrsleistung, bei Nichterbringung der vereinbarten Qualität durch ein Verkehrsunternehmen einen Teil der vereinbarten Finanzierungssumme einzubehalten.
metronom	Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches seit Dezember 2005 innerhalb der Region Hannover Leistungen auf der Schiene erbringt.
Metropolregion	"Metropolregionen sollen als Motor der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten. Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen ist eine von 11 Metropolregionen von europäischer Bedeutung in Deutschland."
Mindestbedienung	Mindestangebot an ÖPNV-Leistungen, das über Mindestbedienungsstandards definiert wird
Mindesterschließungsqualität	Mindestversorgung für alle Bevölkerungsgruppen durch Bereitstellung eines ÖV-Angebotes
Mittelzentrum	s. Zentralörtlichkeit
Modal Split	Verkehrsmittelwahl. Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrssysteme wie Fußgängerverkehr, Radverkehr, Motorrad, PKW, ÖPNV
Modulares Qualitätssteuersystem	Das Qualitätssteuersystem ist ein aus mehreren Instrumenten bestehendes System zur Überprüfung der Zielvorgaben gegenüber den Verkehrsunternehmen. Es dient dazu, die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs in der Region Hannover zu sichern.
Nachtsternverkehr	Regelmäßige (halbstündliche) zeitgleiche Abfahrt zahlreicher Stadtbahn- und Buslinien von einer zentralen Haltestelle aus. In der Regel in den Wochenendnächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen 0:45 und 3:45 Uhr
Normalwerktag	Bei einem durchschnittlicher Normalwerktag handelt es sich in der Regel um einen Montag – Freitag während der Schulzeit.
Nutzergruppen	Verschiedene Nutzergruppen sind z. B. Schüler, Frauen, Kinder, Personen mit Kindern, ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, ...
Oberzentrum	s. Zentralörtlichkeit
ÖPNV-Rat	Forum aus Fahrgastverbänden und VertreterInnen wichtiger Zielgruppen für den Nahverkehr
Parallelverkehr	Als Parallelverkehr bezeichnet man das gleichzeitige Angebot einer Verbindung durch mehrere Verkehrssysteme oder Linien (z.B. Busverkehr parallel zum Schienenverkehr).
Personenkilometer	Die Personenkilometer spiegeln die Verkehrsleistung wieder. Die Anzahl der Personen wird mit der zurückgelegten Entfernung (in km) multipliziert. Personen x Tariffilometer = Personenkilometer = Verkehrsleistung. (20 Personenkilometer fallen beispielsweise an, wenn 20 Personen je 1 km im Fahrzeug verbringen, aber auch, wenn 4 Personen jeweils 5 km weit befördert werden)
Produktthierarchie	Aufeinander aufbauende unterschiedliche Produkte (z. B. S - Bahn, Stadtbahn, Regio Sprinter, StadtBus, RufTaxi) der verschiedenen Bedienungsebenen.
Radiale	Sternförmig auf ein Zentrum ausgerichtete Linien. Eine Radiallinie verbindet im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Vororte mit dem Orts- oder Stadtzentrum.
RE, ME, RB, S	Abkürzungen für Produkte des Schienenpersonennahverkehrs. RE = RegionalExpress; RB

	= RegionalBahn; ME = Metronom; S = S-Bahn
RegionalBahn	Die Regionalbahn (RB) ist ein Produkt der DB AG im Eisenbahnverkehr. Sie verkehrt regelmäßig meist jede oder alle zwei Stunden auf festgelegten Linien und bedient meistens alle Bahnhöfe und Haltepunkte an einer Eisenbahnstrecke.
RegionalExpress	Der RegionalExpress (RE) ist ein Produkt der DB AG im Eisenbahnverkehr und verkehrt auf festgelegten Linien in der Regel jede oder alle zwei Stunden. Er dient zur Überbrückung größerer Entfernungen. Der RegionalExpress (RE) unterscheidet sich von der Regionalbahn (RB) durch Halte an aufkommensstarken Stationen und eine höhere Reisegeschwindigkeit.
Regionalisierungsmittel	Finanzmittel, die der Region Hannover vom Land Niedersachsen aus den Zuweisungen des Bundes zur Bestellung von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr bereit gestellt werden.
RegioSprinter	Produktname der Direktbuslinien 300, 500 und 700 der RegioBus, die mit wenigen Zwischenhaltestellen und in einem dichten Takt bis ins Zentrum Hannover fahren.
RufTaxi	Angebot im Bedarfsverkehr. Nach telefonischer Anmeldung bietet das RufTaxi Fahrmöglichkeiten nach festgelegten Zeiten im Fahrplan.
S-Bahn	Die S-Bahn ist ein antriebsstarkes Produkt im Schienenpersonennahverkehr mit Halt an allen Verkehrsstationen in Ballungsräumen.
Servicezeit	Derjenige Teil der Einsatzzeit eines ÖPNV-Fahrzeugs, der der Beförderung von Fahrgästen dient (entspricht der Gesamteinsatzzeit abzüglich der Zeiten für Pausen und Leerfahrten)
Sprinter	Als Sprinter wird ein Produkt des Schienenpersonennahverkehrs bezeichnet, welches der schnellen Überwindung von Entfernungen dient. Die Reisezeit verkürzt sich wesentlich dadurch, dass zwischen Anfangs- und Endpunkt werden nur wenige Halte (Stationen) bedient werden.
Stadtbahn	Eine Stadtbahn ist ein zu den Bahnen gehörendes Verkehrsmittel des großstädtischen öffentlichen Personennahverkehrs und ist eine Weiterentwicklung der klassischen Straßenbahn zu einem variablen, anpassungsfähigen, höherwertigen Verkehrsmittel mit größerer Beförderungsqualität und -kapazität. Im Unterschied zur S-Bahn verkehrt die Stadtbahn auch im Straßenraum und teilt sich ihren Verkehrsweg teilweise mit dem Individualverkehr.
Standardisierte Bewertung	Die Standardisierte Bewertung ist ein vom Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgeschriebenes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten. Der volle Name lautet: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs.
Suburbanisierung	Abwanderung städtischer Bevölkerung oder Funktionen aus der Kernstadt in das städtische Umland oder darüber hinaus.
System der zentralen Orte	Instrument zur Erreichung umfangreicher raumordnerischer Ziele; dient der räumlichen Steuerung von Siedlungsentwicklung und Infrastruktur und wird im Raumordnungsprogramm festgelegt. Es wird unterschieden in Ober-, Mittel- und Grundzentrum.
Tagesganglinie	Graphische Darstellung der zeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage über einen Tag
Taktsprung	Wechsel des Fahrzeugfolgeabstandes bei vertaktetem Fahrtenangebot (Beispiel: Ein 15 min-Takt geht abends in einen 30 min-Takt über)
Tangentiale Linien	Bei Tangentiallinien handelt es sich um Verkehrslinien, die von einem Stadt- oder Ortsteil in einen oder mehrere andere fahren und dabei das Stadtzentrum nicht berühren. Solche Linien haben neben der Funktion einer direkten Verbindung zwischen Ortsteilen auch eine Zubringerfunktion zu Hauptlinien. Daher gibt es im Allgemeinen einen oder mehrere

	re Verknüpfungspunkt(e) zu Direktlinien (Radialen) ins Zentrum.
Teilnetze	Bündelung von Buslinien zu Teilnetzen bei der Konzessionierung von Linien.
Testkundenverfahren	Methode zur systematischen, stichprobenartigen Überprüfung der Beratungs- und Servicequalität des Unternehmens durch den Einsatz von - in der Regel verdeckt arbeitenden - Testkunden.
Verkehrsleistung	Die Verkehrsleistung ist ein Maß für die Verkehrsnachfrage - sie bezeichnet die Summe der Personenkilometer (im Gegensatz zur o. g. Betriebsleistung, die das Verkehrsangebot beschreibt).
Verkehrsspitzen	Zeitpunkte mit besonders starker Verkehrsnachfrage
Verkehrssystem	Sich stark voneinander unterscheidende Verkehrsmittel werden auch als Verkehrssysteme bezeichnet, z.B. Bus, Stadtbahn, SPNV
Verkehrsverbund	Rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von Gebietskörperschaften und/oder Verkehrsunternehmen einer Region zur gemeinsamen und abgestimmten Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs.
Verkehrsvertrag	In den Verkehrsverträgen zwischen der Region und den einzelnen Verkehrsunternehmen sind für eine bestimmte Laufzeit die Einzelheiten zur Quantität und Qualität der bestellten Verkehrsleistungen sowie die durch die Region zu zahlenden Zuschüsse geregelt.
Verknüpfungsbahnhof	Bahnhof, an dem zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, Stadtbahn und Bus) umgestiegen werden kann.
Verknüpfungspunkt	Station, Haltestelle, Haltepunkt oder Bahnhof, an dem zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, Stadtbahn und Bus) umgestiegen werden kann.
Vertragscontrolling	Teil des Vertragsmanagements. Beim Vertragscontrolling überprüft der Aufgabenträger Region Hannover, ob die mit den verkehrsunternehmen abgeschlossenen verträge über bestimmte Leistungen eingehalten werden.
Verwaltungsakt	Der Verwaltungsakt bezeichnet eine Form des Handelns staatlicher Organe zur einseitig verbindlichen (hoheitlichen) Regelung eines Einzelfalles auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts.
Wegekettten/Wegekomplexität	Die Verbindung von verschiedenen Zielen auf einem Weg, Bsp. einer Wegekette: Wohnung - Kindergarten - Arbeitsplatz - Einkaufen.
Y-Verkehre	Fahrbetrieb auf der Linie eines Schienenverkehrsmittels, bei der an einer definierten Verzweigungsstelle der Zug regelmäßig in zwei Teilzüge getrennt wird, um unterschiedliche Ziele anzusteuern. Bei der Rückfahrt werden die Teilzüge an der selben Stelle wieder zusammengekuppelt.
Zeitkarten	Verbundfahrausweise mit zeitlicher Gültigkeit von mehr als einem Tag. Im GVH genannt "Cards"
Zentralörtlichkeit	Orte unterschiedlicher Zentralität. Unterschieden wird nach dem System der zentralen Orte in Ober-, Mittel- und Grundzentrum.
Zielnetz	Netz im Schienenpersonennahverkehr, dessen Realisierung mittelfristig angestrebt wird. Zubringerlinien bringen die Fahrgäste zu den Verknüpfungspunkten, wo sie in die direkt ins Stadtzentrum führenden Linien (SPNV, Direktbus) der Bedienungsebene 1 umsteigen können.

Abkürzung	Erläuterung
AEG	allgemeines Eisenbahngesetz
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BB DB	Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG
Bf	Bahnhof
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B-Plan	Bebauungsplan
DB	Deutsche Bahn (auch synonym für DB Regio AG, DB AG)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ET	Elektrotriebwagen
ET	EinzelTicket
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EXPO	Exposition
FOPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr
FP	Fahrplan
F-Plan	Flächennutzungsplan
Fzghm	Fahrzeugkilometer
GG	Grundgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraum-Verkehr Hannover
GZ	Grundzentrum
HVZ/NVZ/SVZ	Hauptverkehrszeit/Nebenverkehrszeit/Schwachverkehrszeit
IC	InterCity
IV	Individualverkehr
JFPL	Jahresfahrplan
L.	Linie
LBF	Linienbeförderungsfälle
LHH	Landeshauptstadt Hannover
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft
LROP	Landes Raumordnungsprogramm Niedersachsen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nds. GVBI	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSTV	Nachtsternverkehr
NV	Nachtverkehr

NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPP	öffentlich-private Partnerschaft
OT	Ortsteil
OZ	Oberzentrum
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PEP	Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr (Preissystem der DB AG)
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
Pkw-km	Pkw-Kilometer
POS	Point of Sale
QSS	Qualitätssteuerungssystem
RB	Rufbus oder Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE/RB	Regionalexpress/Regionalbahn (Produkte der DB AG)
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	ReisendenErfassungssystem (Fahrgstzählssystem der DB AG)
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RT	Ruftaxi
SG	Standardgelenkbusse
SL	Standardlinienbusse
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	SammelTicket
SUP	strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VU	Verkehrsunternehmen
VVG	Verkehrs- und Versorgungsgesellschaft
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZOB	zentraler Omnibusbahnhof
ZP	Zonenpreis bzw. Zonenpreiskategorie im Tarif des GVH
Zugkm	Zugkilometer

Liebe LeserInnen,

was bedeutet der ÖPNV für Sie? Ist er einfach nur ein Mittel für Ihre persönliche Mobilität, da Sie direkt am Bahnhof wohnen oder die Autofahrt teurer wäre?

Auf mich selbst treffen diese beiden Aspekte zu - aber auch weitere. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gestattet während der Fahrt Ruhepausen im Alltag und bietet zudem die Möglichkeit, der Welt zu begegnen. Auf jeder Fahrt ist es möglich, alte Bekannte wieder zu treffen und vielleicht sogar über den Bekannten noch weitere Mitfahrer kennen zu lernen. Ich sitze also nicht isoliert in meinem Auto und muss selbst fahren, sondern werde gefahren, treffe oft zufällig Freunde oder kann sonst während der Fahrt lesen. Für mich ermöglicht der ÖPNV die Fahrt zur Schule, in die Stadt, in andere Städte, zu Freunden, zu Partys oder Festivals.

Trotzdem wünsche ich mir natürlich auch oft, dass ich im eigenen Auto ohne schreiende Kinder, diskutierende Erwachsene und schimpfende Menschen säße und schneller nach Hause käme, statt im Regen warten zu müssen.

Verspätungen, schlechte Verbindungen und unzivilisierte Mitfahrer - das kennen wir alle. Und täglich kann man seine Mitmenschen genau darüber schimpfen hören. Trotzdem nutzen die Meisten Busse und Bahnen ja doch.

Natürlich ist und bleibt der ÖPNV verbesserungswürdig, aber das ist auch gut so. Er ist ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess, der für unsere tägliche sichere Fahrt sorgt.

Im Auftrag der Region Hannover habe ich mich in den letzten Monaten mitsamt meiner Kamera rund um Hannover in Fahrzeugen und auf Plätzen des ÖPNV aufgehalten und versucht festzuhalten, was er alles umfasst. Einige der Resultate sehen Sie hier nun als Einstimmung auf die Kapitel und als Deckblatt.

Ich hoffe sie gefallen Ihnen und Sie nehmen den Nahverkehrsplan der Region Hannover gern zur Hand. Mir hat das Fotografieren auf jeden Fall Spaß gemacht.

Ihre

Svea Lorenzen (18)

Schülerin und Fotografin



Kapitel A



**Der neue Nahverkehrsplan –
Alles beim Alten?**

Kapitel A: Der neue Nahverkehrsplan – Alles beim Alten?

1. Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan

Nahverkehrsplan der Region Hannover in dritter Auflage

Die Region Hannover legt nach dem NVP 1997 und 2003 den Nahverkehrsplan in der Fassung 2008 in dritter Auflage vor. Damit wird der im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) vorgesehene Fünfjahresabstand eingehalten.

Die ersten beiden Nahverkehrspläne waren tendenziell bestimmt von Planungen zur Verbesserung des ÖPNV in der Region Hannover in Form von Entwicklungsplänen. Ausgehend von diesen Initiativen sind zahlreiche Projekte umgesetzt worden. Eine Erfolgskontrolle hat sich im Nahverkehrsplan 2003 intensiv mit den Wirkungen dieser Maßnahmen beschäftigt:

- Einführung der S-Bahn und Modernisierung der SPNV-Infrastruktur
- Stadtbahnverlängerung zur Verbesserung der Erschließung von Siedlungsbereichen am Stadtrand der Landeshauptstadt Hannover bzw. in den umliegenden Städten
- Überarbeitung der regionalen und städtischen Busnetze
- Direktbuslinien zur Erschließung von Städten und Gemeinden ohne Schienenanschluss
- Stadtbus Barsinghausen

Obwohl sich die Umsetzung von Maßnahmen in den letzten Jahren deutlich verlangsamt hat, enthält auch der vorliegende Nahverkehrsplan wiederum eine Erfolgskontrolle, mit deren Hilfe die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Gesamtnetz, aber auch bei einzelnen Angebotsformen eingesehen werden kann.

Neue Schwerpunktsetzung

Wegen der aktuellen Entwicklungen (Haushaltskonsolidierung, Vergaberecht etc.) soll der aktuelle Nahverkehrsplan im Gegensatz zu seinen Vorgängerfassungen einen neuen Schwerpunkt erhalten. Gerade angesichts starker finanzieller Einschränkungen muss die Region Hannover die Quantität und die Qualität des Verkehrsangebotes mit dem Ziel intensiver steuern, dass die öffentlichen Mittel möglichst effizient

eingesetzt werden. Dazu soll das Instrument Nahverkehrsplan entwickelt werden, indem hierin allen Beteiligten die „Spielregeln“ in Form von verlässlichen Standards und Indikatoren dargelegt werden.

Zielgruppen des Nahverkehrsplanes

Bedeutungsvoll war im Aufstellungsprozess die richtige Adressierung des Planes. Übergeordnete Zielgruppen sind die Bürgerinnen und Bürger der Region, denen man mit einem möglichst attraktiven Verkehrsangebot eine Mobilität auch ohne den Pkw ermöglichen will.

Des Weiteren wurden die Inhalte des Nahverkehrsplans zielgruppenspezifisch differenziert. Insbesondere trifft dieses auf die Kapitel E und D zu, die die beiden Hauptaussagekapitel darstellen.

Kapitel E: Das Entwicklungskonzept

Wesentlicher Adressat im internen Kreis der Region Hannover ist die Regionsversammlung, die den Nahverkehrsplan beschließt und ihn damit zur Richtschnur für die konkreten Entscheidungen der nächsten Jahre macht. Im Kapitel E „Das Entwicklungskonzept“ sind alle Planungen aufgeführt, die die Region Hannover in eigener Entscheidungsverantwortung umsetzen will. Eine abschließende Maßnahmenliste gibt eine umfassende Zusammenfassung über die textlichen Darstellungen des gesamten Kapitels. Um eine möglichst große Flexibilität im Umsetzungsprozess der Planungen zu gewährleisten, nimmt der Nahverkehrsplan bewusst mehr Planungen auf, als in den nächsten Jahren realistisch umgesetzt werden können.

Durch die Verabschiedung des Entwicklungskonzeptes erhält die Verwaltung für ihre Arbeit Planungssicherheit. Indem ein Gesamtkonzept definiert und durch die politischen Gremien verabschiedet ist, können die Einzelschritte zielgerichtet angegangen werden. Natürlich ersetzt ein gültiger Nahverkehrsplan nicht die notwendigen Entscheidungen und Beschlüsse zu Einzelmaßnahmen.

Der Zuwendungsgeber findet im Entwicklungskonzept die wesentlichen Einzelmaßnahmen in einem Gesamtkonzept dargelegt, für die die Region Hannover in den nächsten Jahren Zuwendungen beantragen wird.

Kapitel D: Das Steuerungskonzept

Wichtigster Adressat im externen Kreis sind die Verkehrsunternehmen. Nach § 8 Abs. 3 PBefG soll der Aufgabenträger den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsplan festlegen. Die Region nimmt diesen gesetzlichen Auftrag auf. Zusammen mit ihrer Funktion als wichtigster Finanzgeber für einen attraktiven ÖPNV in der Region Hannover leitet sie einen Steuerungsauftrag ab. Im Ergebnis wird ein Untersuchungsbedarf von konkreten Punkten festgelegt, die zur Einhaltung des im Nahverkehrsplan definierten Rahmens notwendig sind.

Alle Festlegungen in diesem Zusammenhang sind im vorliegenden Nahverkehrsplan in Kapitel D gebündelt. Eine abschließende Liste Untersuchungsbedarf definiert konkret die nächsten Schritte, die zur Einhaltung dieses Rahmens notwendig sind.

Dieses Konzept steht im Spannungsfeld, präzise und verbindliche Aussagen zu treffen, aber gleichzeitig den Verkehrsunternehmen einen eigenen notwendigen Gestaltungsspielraum zu sichern. Es soll lediglich einen Rahmen für die Ausgestaltung des ÖPNV festsetzen, aber dennoch steuernd eingreifen. Mit Hilfe des Steuerungskonzeptes soll ein attraktiverer und gleichzeitig wirtschaftlicherer ÖPNV entwickelt werden.

Die Region Hannover glaubt, diese schwierige Aufgabenstellung mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan bestmöglich gelöst zu haben. Dabei sind die Wirkungen des Planes bei den einzelnen Verkehrssystemen bzw. bei den einzelnen Sachthemen sehr unterschiedlich. Sie werden in den jeweiligen Unterkapiteln noch einmal genauer definiert.

Die Genehmigungsbehörde kann in Kapitel D Das Steuerungskonzept in gebündelter Form die Aussagen des Nahverkehrsplans einsehen, die bei der Konzessionsvergabe berücksichtigt werden sollen (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG).

2. Allgemeine Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Hannover

Grundlage für die Aussagen im vorliegenden Nahverkehrsplan sind folgende Leitlinien und Ziele:

2.1 Fahrgäste im Mittelpunkt

Die Kundinnen und Kunden des Nahverkehrs stehen im Zentrum des Handelns. Bei Zielkonflikten haben die Wünsche der Fahrgäste Vorrang vor betrieblichen Belangen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierbarkeit. Dies heißt auch, dass vorrangig die Qualitäten entwickelt bzw. erhalten werden, die aus Fahrgastsicht zentral sind. Besonderer Handlungsbedarf besteht in den Bereichen, in denen aus Kundensicht besondere Bedeutung und niedrige Zufriedenheit zusammentreffen.

Beteiligung der Nutzenden bei der Planung

Neben der Markterkundung findet auch direkte Kommunikation mit Fahrgästen statt, so dass Beschwerden, Mängelhinweise und Anregungen als Ressource für Verbesserungen genutzt werden können.

2.2 „Mobilität für alle“

"Mobilität für alle" bedeutet den Abbau ungleicher Lebensbedingungen durch die Entwicklung und Steuerung des Nahverkehrs mit dem Ziel, gleichwertige Mobilitätschancen für alle Menschen in einer sich demographisch und sozial verändernden Gesellschaft herzustellen. Dazu werden bei der Gestaltung von Infrastruktur und Verkehrsangebot die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen berücksichtigt.

Berücksichtigung der Bedürfnisse spezieller Gruppen

Nach dem NNVG sind die Bedürfnisse einzelner Gruppen wie mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, Frauen und Senioren, besonders zu beachten. Auch die Mobilitätsbedürfnisse anderer Gruppen wie Migranten und Jugendliche sind zu berücksichtigen.

Der Nahverkehr soll für alle Fahrgäste barrierefrei nutzbar sein. Dies gilt nach dem NNVG insbesondere für die Fahrzeuge, Verkehrsanlagen und die Zuwegung.

2.3 Räumliche Entwicklungsleitlinien

Die Ausrichtung erfolgt auf die im RROP 2005 dargestellte zentralörtliche Gliederung und die regionalplanerischen Ziele. Hierzu zählen die Einheit von Siedlung und Verkehr sowie die im NNVG genannten raumstrukturellen Erfordernisse. Die im RROP 2005 genannten zentralen Orte erhalten Vorrang bei der Gestaltung des Angebots. Das im Wesentlichen radial ausgerichtete Liniennetz erhält eine Ergänzung durch tangential Linien, wenn eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist.

2.4 Umfeldverträglicher ÖPNV

Bei der Gestaltung der Infrastruktur, insbesondere beim Schienenverkehr, muss die Stadtverträglichkeit berücksichtigt werden. Beeinträchtigungen für die Bewohnerinnen und Bewohner sind möglichst gering zu halten.

2.5 Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes

Die Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes GVH ist unverzichtbarer Bestandteil einer zukunftsorientierten ÖPNV-Bedienung. Dies bedeutet:

Optimierung des Gesamtsystems

Alle ÖPNV-Angebote müssen im Gesamtsystem optimiert werden. Sie sind unabhängig vom Betreiber optimal aufeinander abzustimmen und zu verknüpfen.

Einheit des Verkehrsangebots

Das gesamte Verkehrsangebot muss sich gegenüber den Fahrgästen als einheitliches Gesamtsystem präsentieren. Angebot, Erscheinungsbild und Kommunikation der Unternehmen und des Verbundes müssen diesem Grundgedanken entsprechen. Das gesamte ÖPNV-Angebot muss im Rahmen des Verbundtarifes nutzbar sein.

Gleichwertige Angebotsqualitäten im Verbund

Verbundweit ist das Angebot nach gleichen Grundsätzen zu gestalten. Qualität und Quantität müssen sich nach den räumlichen Gegebenheiten und den Verkehrsbedürfnissen der Fahrgäste richten.

2.6 Aufgabenteilung der verschiedenen Verkehrsmittel

Aufgabenteilung: Die verschiedenen Verkehrsmittel sind entsprechend ihren spezifischen Systemeigenschaften in geeigneter Weise einzusetzen.

Orientierung auf die Schiene

Das seit langem verfolgte Konzept der Orientierung auf die Schienenverkehrsmittel hat sich hinsichtlich der Akzeptanz durch die Fahrgäste und der Wirtschaftlichkeit bewährt. Das Schienennetz ist daher unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der demografischen Entwicklung weiter auszubauen.

Parallelverkehr abwägen

Der Grundsatz des gebrochenen Verkehrs ist nicht starr anzuwenden. Es ist im Einzelfall abzuwägen, ob ein Parallelverkehr von Bussen und Bahnen sinnvoll sein kann, z.B. Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste, Erreichen eines wichtigen Ziel- oder Umsteigepunktes, Direktverbindung der Bedienungsebene 1 (vgl. Kap. D I.).

Hohe Anforderungen an die Verknüpfungsqualität

Auf Hauptrelationen, die einen Umstieg zwischen Bus und Schiene erfordern, sind höchste Ansprüche an die Umsteigequalität zu stellen.

2.7 Einbeziehung der Gebiete außerhalb der Region Hannover

Verbesserung des Angebots über die Region Hannover hinaus

Die Region Hannover strebt in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern und Gebietskörperschaften weiterhin eine Verbesserung der „grenzüberschreitenden“ Angebote im Nahverkehr an. Der Schwerpunkt wird hier im Bereich der Tarifkooperation gesehen. Darüber hinaus kann dies auch eine Zunahme der Fahrtenhäufigkeit auf bestehenden Schienen- oder Busstrecken sein.

3. Bilanz des Nahverkehrsplanes 2003

Im Folgenden wird ein Überblick über die Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2003 gegeben. Dabei muss die Tatsache berücksichtigt werden, dass erst nach Verabschiedung des NVP 2003 der ganze Umfang der notwendigen Schritte zur Haushaltskonsolidierung deutlich wurde. Das bewirkte, dass sich die Umsetzungsgeschwindigkeit stark verlangsamte. Auch fand eine notwendige Umkehrung bei der Prioritätensetzung statt, die auch im vorliegenden Nahverkehrsplan ihre Gültigkeit behalten hat.

Während gerade im Vorfeld der EXPO 2000 der Beleg einer Wirtschaftlichkeit im volkswirtschaftlichen Sinne ausreichte, um Projekte der Realisierung zu überführen, rückt bereits seit einigen Jahren die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen im engeren Sinne für die Region Hannover und die kommunalen Verkehrsunternehmen in den Focus der Entscheidung.

3.1 SPNV

Größtes Einzelprojekt aus dem Infrastrukturausbau war der Neubau des Verknüpfungsbahnhofs Hannover Linden-/Fischerhof. Daneben konnten einige kleinere Maßnahmen aus den Bereichen Bahnhofsumbau und P+R/B+R realisiert werden. Die Realisierung des Verknüpfungsbahnhofs Hannover-Waldhausen wird derzeit zusammen mit der LNVG geprüft. Mit der Einführung zweier Linien der S-Bahn zwischen Hildesheim und Hannover sowie der Überführung des so genannten „Kurvenzuges“ zwischen Celle/Burgdorf und Hannover werden einige der wichtigsten Maßnahmen des Zielnetzes 2008+ des NVP 2003 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 umgesetzt. Alle weiteren geplanten Maßnahmen sind in das Zielnetz 2013+ überführt worden.

3.2 Stadtbahn

Zwischen Dezember 2002 und 2004 ist bedingt durch Änderungen im europäischen Eisenbahnverkehr erstmals ein Jahresfahrplan im GVH eingeführt worden. Verbunden damit wurde das Stadtbahnangebot auf einen 10-Minuten-Grundtakt umgestellt. Bei stark nachgefragten Linien wird durch den Einsatz von 3-Wagen-Zügen auf erhöhtes Fahrgastaufkommen reagiert. Insgesamt konnten durch die Fahrplananpassung im Stadtbahn- und dadurch folgend auch im Busbereich jährlich knapp 3 Mio. € eingespart werden. Wie eine

umfangreiche Marktuntersuchung und die Prüfung der Fahrgastzahlen ergeben haben, wird das Angebot von den Fahrgästen allgemein akzeptiert.

Neben dem Bau einiger Hochbahnsteige (insbesondere auf der A-Strecke) und Aufzulanlagen konnte als größte Einzelmaßnahme die Stadtbahnverlängerung nach Altwarmbüchen/Misburg Nord realisiert werden. Eine Stadtbahnverlängerung nach Garbsen Mitte ist bereits untersucht und für grundsätzlich volks- und betriebswirtschaftlich positiv befunden worden.

Beim Verkehrssystem Stadtbahn sind alle noch nicht realisierten Planungen in das Zielnetz 2013+ überführt worden, wobei insbesondere hier ein detaillierter Untersuchungsbedarf vor einer endgültigen Entscheidung zur Realisierung steht. Auch muss auf einen Realisierungszeitraum hingewiesen werden, der weit über die Gültigkeitsdauer des vorliegenden Nahverkehrsplans hinausgeht.

3.3 Bus

Die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes im Stadtbahnssystem in der HVZ hatte auch Auswirkungen auf viele Buslinien, die insbesondere in der LHH im halben Stadtbahntakt und daher nun alle 20 statt 15 Minuten fahren. Neben dieser Änderung war der Zeitraum des letzten NVP wegen der angespannten finanziellen Situation geprägt durch Einsparungen bei den Verkehrsleistungen. Bis Ende 2007 wurden ca. 3 % der Leistungen eingestellt. Betroffen waren Angebote, die nur eine geringe Fahrgastnachfrage hatten und/oder für die es zumutbare Alternativen gibt.

Wesentliche Liniennetzänderungen wurden nicht vorgenommen. Einige im letzten NVP genannte Maßnahmen wurden umgesetzt, beispielsweise die Einführung von Expressfahrten beim RegioSprinter, die teilweise Überarbeitung der Stadtverkehre in den Mittelzentren Burgdorf, Lehrte und Neustadt und die Anbindung größerer Wohngebiete wie Seelze-Süd und Wülfeler Bruch. Im Bereich der LHH wurde das eigenständige Nachtliniennetz in die Tageslinien integriert, da es sich nicht beim Kunden bewährt hat.

Angesichts der prekären Haushaltssituation wurden dagegen einige Sonderangebotsformen (Stadtbussysteme, Sonderlinien im Freizeitverkehr) wegen fehlender Wirtschaftlichkeit

aus dem Zielnetz gestrichen.

Bezüglich der Infrastruktur konnte der barrierefreie Umbau der Haltestellen im Nordosten der Region im Wesentlichen umgesetzt werden.

3.4 Marketing

Von den im NVP 2003 beschriebenen Zielen wurden im Bereich Marketing die wesentlichen erreicht.

Im Arbeitsfeld Tarif konnten die angestrebten Steigerungen der Fahrtenzahlen und Tarifeinnahmen realisiert werden. Auch wurden die vier Kooperationen mit den Landkreisen Schaumburg, Peine, Schwarmstedt und Celle mit einheitlichen Preisen und Konditionen zum GVH-Regionaltarif zusammengeführt. Auf dieser Basis erfolgte mit dem Landkreis Nienburg/Weser am 01.02.2005 die Einführung des „Nienburg-Tarifs“ und am 01.02.2006 kam der „Hildesheim-Tarif“. Am 01.10.2006 ist dann schließlich auch noch mit dem letzten an das Regionsgebiet angrenzenden Landkreis Hameln-Pyrmont eine Vereinbarung geschlossen worden.

In der Marktforschung erfolgte die geforderte Ermittlung der Qualitätswahrnehmung aus Kundensicht mittels Durchführung eines Testkundeneinsatzes 2003/2004. Das geplante permanente Kundenmonitoring zur Erfassung der Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Leistungsspektrum des ÖPNV in der Region Hannover wurde hingegen noch nicht realisiert.

Nur teilweise umgesetzt wurde das geforderte Beschwerdemanagement der Unternehmen. Ein verbundweites Beschwerdemanagement, wie in den Leitlinien und Standards beschrieben, existiert noch nicht.

Im Rahmen der angestrebten integrierten KundInnenbeteiligung hat sich der 2002 eingeführte ÖPNV-Rat bewährt. Die begleitende Durchführung von Fahrgastforen steht noch aus.

Zur Steigerung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste wurden bspw. Schulungen und Trainings der Personale der Verkehrsunternehmen durchgeführt. Ebenso kam es zum Einsatz von Begleitpersonen während der Fahrten im ÖPNV, sei es als Busbegleiter oder beispielsweise als Begleitpersonal in der S-Bahn ab 21:00 Uhr.

Kapitel B



**Die Ausgangssituation –
In diesem Rahmen bewegen wir uns**

Kapitel B: Die Ausgangssituation - In diesem Rahmen bewegen wir uns

1. Rechtliche Grundlagen für die Aufstellung des NVP

1.1 Europäischer Rechtsrahmen

1.1.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates

(Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007, veröffentlicht am 03.12.2007 im EU-Amtsblatt L 315)

Die neue ÖPNV-Verordnung tritt zwei Jahre nach der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt in Kraft und gilt in jedem Mitgliedstaat unmittelbar. Hinsichtlich der Regelungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gem. Art. 5 der Verordnung wird eine zehn-jährige Übergangsfrist ab Inkrafttreten der Verordnung gewährt.

Zweck der Verordnung ist es, den Rechtsrahmen für ein Tätigwerden der zuständigen Behörden im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs festzulegen. Sobald einem Betreiber ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden, hat dies auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erfolgen. Der Begriff

„öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ wird in der Verordnung abweichend vom Vergaberecht so weit definiert, dass er auch Dienstleistungskonzessionen und Verwaltungsakte umfasst.

Nach der neuen ÖPNV-Verordnung sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung grundsätzlich im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben. Daneben sieht die Verordnung in bestimmten Fällen die Möglichkeit der Direktvergabe vor:

- falls es sich bei dem Verkehrsunternehmen um einen internen Betreiber im Sinne der Verordnung handelt, also um eine rechtlich von der zuständigen Behörde getrennte Einheit, über die die zuständige Behörde gleichwohl eine Kontrolle ausübt, die mit derjenigen über eine eigene Dienststelle vergleichbar ist,
- falls der öffentliche Dienstleistungsauftrag im Sinne der Verordnung nach Wert der Leistungen bzw. der Kilometerzahl begrenzt ist, wobei höhere Schwellenwerte für kleinere und mittlere Unternehmen vorgesehen sind,
- in Notfällen sowie
- im Bereich des Eisenbahnverkehrs (inkl. S-Bahnen).

Die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist für Busverkehrsdienste auf 10 Jahre, für die anderen Verkehre auf 15 Jahre begrenzt.

1.1.2 EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 - C-290/00 (Altmark-Trans)

Die vier EuGH-Kriterien

Der europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 24.07.2003 klar gestellt, unter welchen Voraussetzungen ein öffentlicher Zuschuss, der den Betrieb von ÖPNV-Leistungen ermöglichen soll, nicht dem Beihilfeverbot des EG-Vertrages unterliegt. Zuschüsse für den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr sind demnach keine Beihilfen, wenn folgende Voraussetzungen vorliegen (vier EuGH-Kriterien):

- Es muss eine Betrauung mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erfolgt sein.
- Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, müssen zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden sein.
- Die finanzielle Überkompensation der Leistung ist verboten.
- Als Kostenmaßstab zur Ermittlung der Höhe des erforderlichen Ausgleichs muss ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen zugrunde gelegt werden.

1.1.3 EG-Richtlinie 2001/42/EG zur Strategischen Umweltprüfung (SUP)

in der Fassung der Richtlinie 2001/42 vom 21.07.2001 (Abl. der EG Nr. L 197)

Umweltrechtliches Instrument

Die Strategische Umweltprüfung wurde von der Europäischen Union als neues umweltrechtliches Instrument geschaffen. Sie dient der Überprüfung auf Umweltauswirkungen vorgelagerter Pläne und Programme, die UVP-pflichtige Maßnahmen nach sich ziehen. Die SUP-Richtlinie wurde am 25.06.05 in bundesdeutsches Recht umgesetzt. Die Umsetzung in Landesrecht ist am 21.3.2007 erfolgt. Die SUP-Richtlinie wurde in das Niedersächsische Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG, in der Fassung vom 30.04.07) integriert.

Ziel der SUP ist die Entlastung und Beschleunigung der projektbezogenen UVP durch diese vorgelagerte Prüfung. Bei Nahverkehrsplänen nach § 6 Abs. 1 NNVG ist parallel zur Erstellung des NVP eine SUP durchzuführen, soweit sie einen Rahmen für UVP-pflichtige Projekte setzen. Hierzu gehören u.

a. der Bau von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken mit den dazugehörigen Betriebsanlagen.

Die SUP-Richtlinie gibt vor, dass für die Prüfung nur die Daten verwendet werden, die mit zumutbarem Aufwand ermittelt werden können. Diese werden in einem Umweltbericht unter Beteiligung der Öffentlichkeit ausgewertet.

1.2 Verkehrsgesetze in Deutschland

1.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

In der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I, S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 292 Abs. 5 des Gesetzes vom 31.10.2006 (BGBl. I, S. 2407)

PBefG als Ordnungsrahmen des ÖPNV

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV nach § 8 Abs. 1 fest. Es ist in der neuen Fassung seit dem 01.01.1996 gültig. In ihm wurden erstmals die Begriffe "Aufgabenträger des ÖPNV" und "Nahverkehrsplan" aufgenommen. Die Notwendigkeit einer staatlichen Genehmigung für die Beförderung von Personen ist beibehalten worden. Gleichzeitig wurde eine Änderung hinsichtlich des Marktzugangs eingeführt: erstmals wurde der Ausschreibungswettbewerb bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren integriert, worunter gemäß § 13a PBefG die Genehmigungsverfahren zu verstehen sind, bei denen die Genehmigung zu erteilen ist, soweit diese für die Umsetzung einer Verkehrsleistung aufgrund einer Auferlegung oder Vereinbarung im Sinne der VO (EWG) Nr. 1191/69 erforderlich ist und dabei die Lösung mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit gewählt worden ist. Darüber hinaus wurde auch der Genehmigungswettbewerb - also die Erteilung eigenwirtschaftlicher Konzessionen durch Verkehrsunternehmen nach Antragstellung - modifiziert.

Die im Zusammenhang mit dem NVP relevanten Elemente werden nachfolgend aufgeführt:

Ausreichende Bedienung, wirtschaftliche Verkehrsgestaltung und Nahverkehrsplan

§ 8 Abs. 3 ist zu entnehmen, dass die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im

öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zu sorgen hat. Dabei hat sie einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen,

- der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet,
- der unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zu Stande gekommen ist,
- der nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führt,
- der die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und
- bei dessen Aufstellung Behindertenbeauftragte und Behindertenbeiräte - soweit vorhanden - angehört wurden.

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Ausblick

Die neue EU-Verordnung ist unmittelbar geltendes Europarecht und damit auch für den nationalen Rechtsrahmen bindend. Da die EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und das derzeitige PBefG teilweise widersprechende Regelungsinhalte aufweisen, muss das derzeitige PBefG bis zum Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung am 03.12.2009 angepasst werden. Bisher strittig ist der Umfang der notwendigen Anpassungen.

1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl I S. 2378, 2396) (1994, 2439)), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 26.02.2008 (BGBl. I S. 215).

Umsetzung der Eisenbahnpakete in nationales Recht

In den vergangenen Jahren wurde das AEG im Rahmen der verspäteten Umsetzung der so genannten Eisenbahnpakete der EU in nationales Recht wesentlich geändert. Dadurch wurden die wettbewerblichen Rahmenbedingungen im Eisenbahnverkehr erheblich verbessert. Wesentliche Inhalte sind die Schaffung einer Trassenagentur zur Regulierung des Netzzugangs sowie die Entflechtung von Entscheidungen des

Netzbetreibers zum Trassenzugang und zur Entgelterhebung. Die für die vollständige Umsetzung relevante Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung (EIBV) wurde angepasst. Sie wurde entschlackt und dabei wichtige Forderungen des EuGH erfüllt. Für die Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur ist seit dem 01.01.2006 die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen zuständig.

Aktuell vorbereitet wird die 4. Änderung mit dem Ziel, EU-Recht zum Staatsgrenzen überschreitenden Verkehr in deutsches Recht umzusetzen.

1.2.3 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Regionalisierungsgesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 12.12.2007 (BGBl. I S. 2871)

Aufgrund der Bahnstrukturreform und den daraus resultierenden Veränderungen im Grundgesetz steht den Ländern seit dem 01.01.1996 ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu (Art. 106 a GG). Er dient insbesondere als Ausgleich für die Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für die die Länder seit dem 01.01.1996 zuständig sind.

Gesetzesänderung führt zur Kürzung der Regionalisierungsmittel

Mit der Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 des Bundes im Juni 2006 (BGBl I S.1402) wurde auch das Regionalisierungsgesetz und damit ein zentrales Instrument zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs geändert. Die anschließende politische Debatte zwischen Bund und Ländern führte im Ergebnis mit dem „Beck-Kompromiss“ zu einer Korrektur, die die Länder besser als geplant stellt. Der Region Hannover werden allein in den Jahren 2007 bis 2010 voraussichtlich fast 27 Mio. € weniger zur Verfügung stehen. Die Kürzungen für die Region Hannover sind bislang aus 2 Gründen nicht spürbar: 1. das Land Niedersachsen kompensiert die Ausfälle für die Jahre 2006 ganz, sowie für 2008 und 2009 überwiegend. 2. Dank der im Nahverkehr erzielten Einsparungen der vergangenen Jahre konnte die Region Hannover die reduzierten Regionalisierungsmittel für 2007 durch eigene Haushaltsmittel ausgleichen.

Ausblick

Die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes und dessen Umsetzung auf Landesebene führen zu erheblichen Kürzungen im Mittelzufluss. Unter diesen Rahmenbedingungen kann eine Sicherung des Angebotsniveaus in Quantität und Qualität nur erreicht werden, wenn es nach wettbewerblichen Verfahren zu deutlichen Kostensenkungen kommt. Für 2014 ist im Regionalisierungsgesetz eine erneute Überprüfung der Finanzierungshöhe durch das Regionalisierungsmittel vorgesehen.

1.2.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

(Niedersächsisches Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs) vom 28.06.1995 (Nds. GVBl. S. 180), zuletzt geändert durch Art 1 des G vom 13.12.2007 (Nds. GVBl. S.706)

NNVG als Rahmen der Neuordnung des ÖPNV

Im Rahmen der Neuordnung des ÖPNV und der Regionalisierung des SPNV wurden den Ländern zusätzliche Aufgaben, Rechte und Pflichten übertragen. Das Niedersächsische Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs wurde 1995 verabschiedet. Es enthält in Art. I das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG). Mit Wirkung zum 01.01.2005 ist das novellierte Niedersächsische Nahverkehrsgesetz in Kraft getreten. In der neuen Fassung wird die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH erstmals namentlich genannt, es werden ihre Zuständigkeiten festgeschrieben und ihr die Aufgaben des Landes als Träger des Schienenpersonennahverkehrs außerhalb des Gebietes von Region Hannover und Zweckverband Großraum Braunschweig übertragen. Außerdem wird die Region Hannover als Aufgabenträgerin für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Gebiet genannt.

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz umfasst die landesgesetzlichen Rahmenbedingungen für die kommunalen Zuständigkeiten auf dem Gebiet des ÖPNV und SPNV. Es benennt insbesondere Grundsätze und Ziele, die bei der Gestaltung des ÖPNV zu beachten sind und regelt Inhalt und Verfahren des NVP.

Grundsätze und Ziele des NNVG

§ 2 NNVG nennt folgende Grundsätze und Ziele des NNVG:

- (1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.
- (2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.
- (4) Die Aufgabenträger sollen bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs folgende Zielsetzungen berücksichtigen:

1. Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
2. Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.
3. Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.
4. Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.

Bedarfsgerechtes Bedienungsangebot im SPNV

§ 3 NNVG konkretisiert das Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr. Dort wird als Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Eisenbahnen (Schienenpersonennah-

verkehr) das Bedienungsangebot nach dem Fahrplan 2001/2002 genannt. Voraussetzung ist, dass diese Leistungen nach den Berechnungsgrundlagen des Ersten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes als bedarfsgerecht gelten (Grundangebot).

NNVG regelt Inhalt und Verfahren des NVP

Inhalt und Verfahren des NVP sind in § 6 NNVG geregelt. Danach ist der Nahverkehrsplan für jeweils fünf Jahre vom Aufgabenträger und unter Mitwirkung der Nahverkehrsunternehmen aufzustellen. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden, die Verbandsglieder, die Straßenbaulastträger und Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die LNVG sind zu beteiligen. Der NVP muss hierbei die vorhandenen Verkehrsstrukturen beachten und darf nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führen.

Im Einzelnen soll im Nahverkehrsplan dargestellt werden

1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,
4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und
7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

Anpassung und Fortschreibung des NVP

Der Nahverkehrsplan kann bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes angepasst und fortgeschrieben werden. Zum einen ist der Nahverkehrsplan an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs oder - mangels einer solchen Planung - an das

bisherige Bedienungsangebot für diesen Bereich anzupassen. Zum anderen ist er an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Diese sind im Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) von 1994 und - konkretisiert für die Region Hannover - im Regionalen Raumordnungsprogramm (RRÖP) von 2005 dargestellt. Als Bestandteil einer Gesamtverkehrsplanung befindet sich der sektoral ausgeprägte Nahverkehrsplan mit den dort verankerten siedlungspolitischen Rahmenbedingungen im Einklang.

Neue Berechnungsgrößen und Änderungen in der Finanzierung

Mit der Novellierung vollständig überarbeitet wurden die Aussagen zur Finanzierung in § 7 NNVG. Die Finanzmittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes werden auf die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs nach Maßgabe einer Verordnung verteilt. Berechnungsgrößen sind das Grundangebot, soweit es tatsächlich bereitgestellt wird, und die für die Bestellung dieser Verkehrsleistung zu zahlenden Kilometerentgelte. Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat die erforderliche Verordnung am 17.01.2005 erlassen (Nds. GVBl S.5).

Die Regelung sieht die übrigen Finanzmittel ausdrücklich zum Zwecke der Stärkung der Nachfrage nach Verkehrsleistungen in strukturschwachen ländlichen Räumen und zur Förderung spezifischer Verkehrsprojekte vor.

Außerdem wird festgelegt, dass finanzielle Vorteile, die der Aufgabenträger infolge von Steigerungen der Fahrgastzahlen oder infolge von Wettbewerb unter den Eisenbahnen erzielt, nicht zu seinen Lasten berücksichtigt werden dürfen. Werden Mittel infolge

- einer Verringerung des Bedienungsangebots,
- von Rationalisierungsmaßnahmen,
- von Wettbewerbsmaßnahmen

frei, so dürfen sie vom Aufgabenträger anderweitig für den ÖPNV verwendet werden.

Die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln aus § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes stellt eine wesentliche Neuerung im NNVG dar. Die Region Hannover erhält neben dem Anteil in Höhe von 25 %, der ihr aufgrund ihrer SPNV-Aufgabenträgerschaft zur Verfügung gestellt wird, zusätzliche 2,5 %. Verteilt werden die Mittel jeweils zu zwei Drittel nach dem Ver-

hältnis der Einwohnerzahlen und zu einem Drittel nach den Flächenanteilen.

Als weitere Änderung wurde die Verwaltungskostenpauschale auf 1 Euro je Einwohner reduziert.

Erweiterter Katalog der Verwendungszwecke

Der Katalog der Verwendungszwecke der genannten Mittel wurde im neuen NNVG wesentlich erweitert. Die Mittel sind zu verwenden

1. für Investitionen in die Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleiches verbundbedingter Mehrkosten
4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Personennahverkehr, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen vertraglich vereinbart oder auferlegt hat
5. zur Förderung von Marketingmaßnahmen und zur Verbesserung der Fahrgastinformationen
6. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

Für diese Maßnahmen können künftig keine Mittel bei der Landesnahverkehrsgesellschaft mbH beantragt werden. Sie müssen aus den per diesem Gesetz bereits zusätzlich bereitgestellten Geldern bezahlt werden. Hiervon betroffen ist insbesondere der Neu- und Ausbau von Bushaltestellen bis zu einer bestimmten Größenordnung (Wertgrenze). Für größere Maßnahmen besteht aber dennoch die Möglichkeit, auf Grundlage der Nahverkehrspläne nach wie vor weitere Zuwendungen für Investitionen und zur Investitionsförderung vom Land zu erhalten. Die Erweiterung des Kataloges führt außerdem dazu, dass die Regionalisierungsmittel künftig nicht mehr allgemein zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten bei Verkehrsunternehmen im ÖPNV herangezogen werden dürfen, sondern nur noch dann, wenn Betriebsleistungen ergänzend vereinbart werden.

Angepasster Rechtsrahmen

Aufgrund der Revision des Regionalisierungsgesetzes (vgl. 1.2.3) musste das NNVG überarbeitet und angepasst werden. Es setzt die erheblichen Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln sowie die Aufhebung der Trennung in die sogenannten RegG I- und RegG II-Mittel auf Landesebene um. Die Ziele und Grundsätze des bisherigen Gesetztextes einschließlich der Zweckbindung der Mittel für den ÖPNV bleiben unverändert bestehen. Wesentliche Änderung neben den oben genannten ist die Zuweisung an die Aufgabenträger auf der Basis von Quoten. Diese wurden so gewählt, dass sie den bislang verwendeten absoluten Beträgen nach den im RegG festgelegten Reduzierungen entsprechen.

1.2.5 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Neugefasst durch Bek. V. 28.01.1988 (BGBl. I, S. 101), zuletzt geändert durch Art. 282 V v. 31.10.2006 (BGBl. I, S. 2407)

GVFG als Finanzhilfe für Investitionen

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen. Die Gelder können für Maßnahmen im ÖPNV und beim kommunalen Straßenbau verwendet werden.

Mit einer Änderung des Gesetzes wurden die Bundesfinanzhilfen des GVFG ab 2004 auf 1,667 Mrd. € reduziert.

Die Finanzhilfen des Bundes gliedern sich in einen Forschungsteil, einen Bundesanteil für Großvorhaben in die Schieneninfrastruktur (20 % / 0,33 Mrd. €) und einen Länderteil (80 % / 1,33 Mrd. €), der nach einem festen Schlüssel auf die Länder verteilt ist und mit denen sie nach eigenen Programmen Investitionen unterstützen. Niedersachsen erhält davon rd. 9,2 %. Die Beträge sind von den Ländern jeweils für Investitionen einzusetzen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind.

Aus diesen Mitteln werden bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten von Projekten den Vorhabenträgern erstattet. Im GVFG-Bundesprogramm sind mit Stichtag 01.01.2005 Bundesfinanzhilfen in Höhe von 3,15 Mrd. € den Ländern verbindlich zugesagt worden. Bei einem Plafond im GVFG-Bundesprogramm von derzeit jährlich 332,6 Mio. € besteht

die notwendige Planungssicherheit gewährleistende Bindung bis 2019. Die Finanzmittel der bisherigen GVFG-Länderprogramme sind dagegen nach dem neuen Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG) vom 05.09.2006 in dieser Größenordnung nur noch bis 2013 gesichert.

Der aus dem GVFG finanzierte Forschungsteil besteht aus dem Forschungsprogramm Stadtverkehr (FOPS) in Höhe von derzeit 4,2 Mio. € als einzigem ganzheitlichen, bundesweiten und praxisorientierten Programm zur Behebung städtischer Verkehrsprobleme.

Ausblick

Es wird erwartet, dass es während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes weitere Änderungen im GVFG geben wird. Bund und Länder prüfen gemeinsam bis Ende 2013, in welcher Höhe der den Ländern zustehende Betrag für den Zeitraum vom 01.01.2014 bis zum 31.12.2019 zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich ist. Für die ab dem 01.01.2014 weiterhin erforderlichen Beträge soll dann die gruppenspezifische Zweckbindung entfallen. Die neu festzulegenden Beträge sollen jedoch ab dem 01.01.2014 bis zum 31.12.2019 einer investiven Zweckbindung unterliegen. Durch die im Rahmen der Föderalismusreform umgesetzte Liberalisierung der GVFG-Ländermittel für allgemeine Investitionen der Länder können ggf. zusätzliche Unsicherheiten bei der Finanzierung der in Kapitel E dieses Nahverkehrsplanes vorgeschlagenen Infrastrukturvorhaben entstehen.

1.3 Gender Mainstreaming

Gleichstellung ist Gemeinschaftsaufgabe

Die Region Hannover hat sich zur Beachtung des Gender Mainstreaming Prinzips verpflichtet. "Die Gleichstellung von Frauen und Männern ist durchgängiges Leitprinzip und soll bei allen Maßnahmen der Region in ihren Bereichen gefördert werden (Gender Mainstreaming)" (Geschäftsordnung der Regionsversammlung).

Gender Mainstreaming als Grundsatz für das Verwaltungshandeln gilt auch für die Nahverkehrsplanung. Um dies zu gewährleisten, wurden an der Entwurfserarbeitung des NVP 2008 Genderexpertinnen beteiligt, so dass genderrelevante Anregungen, Ziele und Datenauswertungen eingebracht werden konnten. Konkretisiert heißt das:

- (1) Es gibt keine geschlechtsneutralen Themen: Gender Mainstreaming bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, da es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt. Es ist ausdrücklich nach den Unterschieden zwischen Frauen und Männern hinsichtlich Ressourcen, Beteiligung, Werten und Normen zu fragen. Wo die Analyse zeigt, dass es Unterschiede gibt, müssen spezifische Maßnahmen entwickelt werden, um mögliche Ungleichheiten zu beseitigen.
- (2) Die Verwirklichung der Gleichberechtigung ist kein zusätzliches, sondern ein Querschnittsthema. Die Grundsätze des Gender Mainstreaming sind somit u.a. bei
 - Bilanz und Prognose
 - Steuerungskonzept und
 - Entwicklungskonzept
 im Nahverkehrsplan immer mit zu bedenken und zu berücksichtigen.

1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

In der Fassung vom 01.05.2002

Beseitigung der Benachteiligungen behinderter Menschen

Ziel des Gesetzes ist es, die Benachteiligung behinderter Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Schwerpunkt sind darin unter anderem auch neue Regelungen für den ÖPNV und SPNV. Diese Regelungen sehen u.a. vor, dass die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen durch programmatische Selbstverpflichtungen, Nahverkehrspläne und ggf. Zielvereinbarungen mit Behindertenverbänden die schrittweise Barrierefreiheit der Verkehrssysteme sicherstellen. In Ergänzung des Gesetzes wurden auch GVFG und PBefG sowie EBO und BOStrab zum 01.05.2002 geändert.

Die vom Gesetzgeber geforderte schrittweise Beseitigung der Benachteiligungen behinderter Menschen wird u.a. auch über die Fortführung des barrierefreien Infrastrukturausbaus und mit dem Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im ÖPNV und SPNV erreicht. Diesbezügliche Maßnahmen werden in Kapitel E dieses Nahverkehrsplanes entwickelt.

2. Organisation des ÖPNV in der Region Hannover

2.1 Aufgabenträgerschaft

Zuständigkeiten und Aufgaben der Region Hannover

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz bestimmt die Region Hannover als Aufgabenträgerin für den gesamten ÖPNV einschließlich SPNV in der Region Hannover. Sie hat als Aufgabe der Daseinsvorsorge die ausreichende Bedienung der Einwohner der Region mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und SPNV sicher zu stellen. In diesem Zusammenhang ist sie zuständig für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes, den Abschluss von Verträgen und die Ausschreibung, Bestellung und Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen.

Die Region Hannover orientiert sich bei der Gestaltung der Verkehrsleistungen mit den Verkehrsunternehmen und bei der Zusammenarbeit im Verkehrsverbund an dem zu erwartenden neuen europäischen Rechtsrahmen. Bei der Vergabe werden rechtssichere Verfahren gewählt.

2.2 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund

2.2.1 Verkehrsverbund GVH

GVH regelt die Zusammenarbeit zwischen den Verbundpartnern

Der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) besteht seit 1970 als einer der ältesten deutschen Verkehrsverbünde. Wesentliche Merkmale des GVH sind der Gemeinschaftstarif, das aufeinander abgestimmte Verkehrsangebot und die einheitliche Fahrgastinformation. Der GVH ist heute eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts und regelt die Zusammenarbeit zwischen den Verbundpartnern üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und RegioBus Hannover GmbH über den seit Januar 2002 gültigen Verbundvertrag. Das Verkehrsgebiet des GVH ist nahezu identisch mit dem Gebiet der Region Hannover.

Ausblick

Es ist vorgesehen, die Verbundstrukturen gemeinsam mit den Verbundunternehmen üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und RegioBus Hannover GmbH während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2008 weiter zu optimieren und

die bestehende Organisation einer Überprüfung hinsichtlich ihrer Effizienz zu unterziehen. Hierbei kann es auch zu einer Anpassung der derzeit bestehenden Verträge kommen.

2.2.2 Region Hannover im Verbund

Steuerung durch den Partnervertrag

Die Region Hannover als Aufgabenträgerin ist nicht Gesellschafter der Gesellschaft bürgerlichen Rechts GVH. Die Region Hannover steuert den GVH seit Januar 2002 über den zwischen ihr und der GbR GVH abgeschlossenen Partnervertrag. Ziel ist die Sicherung und gemeinsame Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes. In dem Vertrag sind die Aufgaben des Aufgabenträgers und der Verbundgesellschaft festgelegt und die Zuständigkeiten geregelt. Der Region Hannover obliegt die strategische Steuerung. Sie steuert den Verbund über die Vorgabe von Standards und Leitlinien in allen Verbund-Arbeitsbereichen. Für die operative Umsetzung ist der Verbund verantwortlich. Die Finanzierung der durch den Partnervertrag geregelten Verbundaufgaben erfolgt – nach Abstimmung zwischen der Verbundgesellschaft und der Region – durch die Region Hannover.

2.2.3 Sonderrolle DB Regio AG und metronom Eisenbahngesellschaft mbH

Einbindung in die Verbundarbeit über Verkehrsverträge

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) DB Regio und metronom sind über Verkehrsverträge mit der Region Hannover in die Verbundarbeit eingebunden. Die Verbundabstimmung erfolgt durch die Teilnahme von Vertretern der EVU in den Arbeitskreisen des GVH. Die Partizipation an der Zuschreibung der GVH-Tarifeinnahmen wird über den Einnahmenaufteilungsvertrag sichergestellt, in dem die Region stellvertretend für die EVU Vertragspartner ist.

Mittelfristig wird eine vollständige Verbundmitgliedschaft aller ÖPNV- bzw. SPNV-Unternehmen in der Region im Verbund angestrebt.

2.2.4 Vertrag über Einnahmenaufteilung

Der Fahrgast steht im Mittelpunkt

Mit Wirkung zum 01.01.2002 wurde im GVH das Einnahmenaufteilungsverfahren eigenständig geregelt. Grundlage der Einnahmenaufteilung ist die Verkehrsnachfrage auf Basis beförderter Personen. Sie stellt den Fahrgast in den Mittelpunkt und scheidet dem Unternehmen die Fahrgeldeinnahmen für die bei ihm durchgeführten Fahrten zu. Weitere Einflussfaktoren der Einnahmenaufteilung sind neben der Nachfrage auch das Tarifniveau und die Reiseweite. Der Einnahmenanspruch wächst somit am meisten bei einer Steigerung der Fahrgastzahlen, aber er steigt auch bei höheren Tarifen oder längeren Fahrten. Die Einnahmenaufteilung ist so konzipiert, dass die Einnahmen im Falle einer Ausschreibung auf die jeweiligen Ausschreibungslose zurechenbar sind. Dadurch ist auch eine Aufnahme weiterer Partner gewährleistet. Vertragspartner der Einnahmenaufteilung sind zurzeit die üstra AG, die RegioBus GmbH und die Region Hannover, die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die den GVH-Verbundtarif anwenden, stellvertretend Vertragspartner sind.

2.3 Die Verkehrsunternehmen und ihre Leistungen

2.3.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Die üstra betreibt den gesamten Stadtbahn- und einen Teil des Busverkehrs in der Region Hannover. Mit ca. 77 % (Normalwerktag (Schulzeit) 2006, Verkehrsnachfragebericht 2006) Anteil an der Gesamtzahl der Linienbeförderungsfälle ist die üstra das bedeutendste Verkehrsunternehmen im GVH.

Stadtbahn

Auf dem ca. 120 km langen Stadtbahnnetz werden mit ca. 290 Stadtbahnfahrzeugen rd. 12,1 Mio. Zugkilometer jährlich erbracht. Das Stadtbahnssystem wird werktäglich von rd. 543.000 Fahrgästen (Linienbeförderungsfällen) genutzt (alle Daten: Stand 2006).

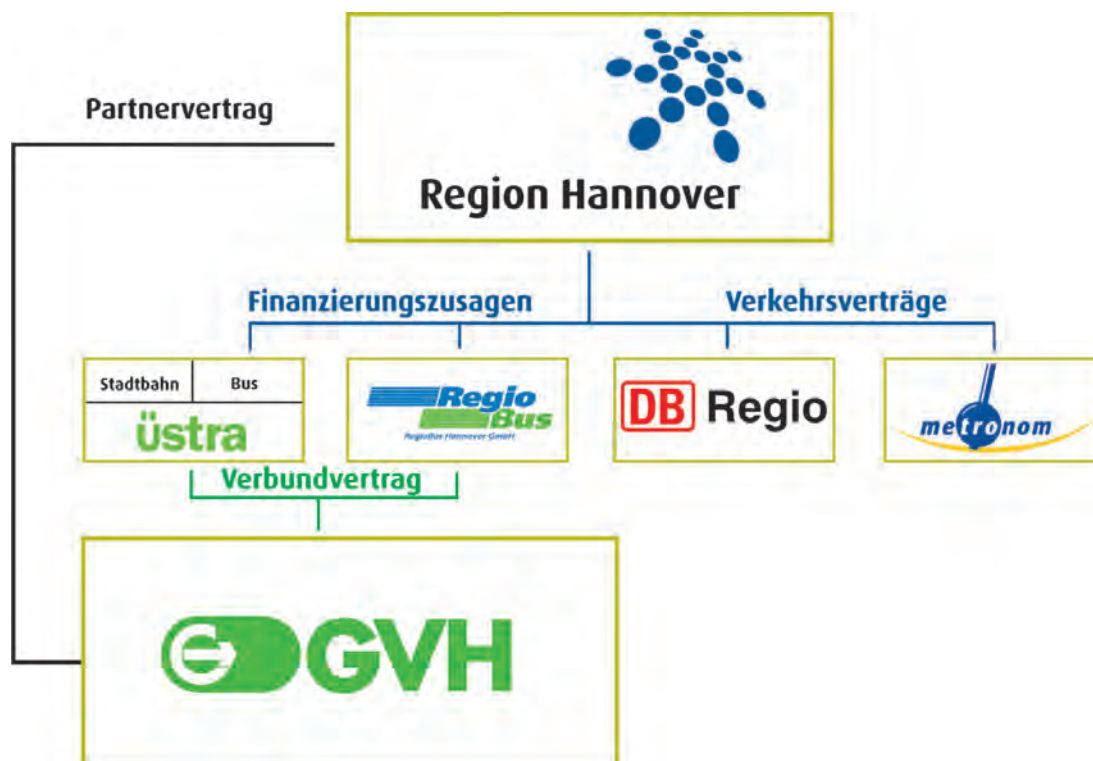
Bus

Das üstra-Buslinienetz erschließt mit einer Linienlänge von rd. 700 km die Stadt Hannover sowie gemeinsam mit der RegioBus Hannover GmbH die umliegenden Städte und Gemeinden Garbsen, Hemmingen, Isernhagen, Laatzen, Langenhagen, Lehrte, Pattensen, Ronnenberg, Seelze und Sehnde. Zum Einsatz kommen ca. 140 Fahrzeuge (ohne Subunternehmer), die im GVH-Gebiet rd. 12,2 Mio. Fahrzeug-km pro Jahr erbringen. Das Busnetz der üstra AG wird von ca. 139.000 Fahrgästen (Linienbeförderungsfällen) pro Werktag genutzt (Alle Daten: Stand 2006).

2.3.2 RegioBus Hannover GmbH

Das Verkehrsgebiet der RegioBus umfasst im Wesentlichen das Gebiet außerhalb der Stadt Hannover. Dort betreibt sie mit einem insgesamt rd. 2.400 km (Stand 12/2005) umfassenden Busnetz die regionalen Buslinien sowie die Stadtverkehre in den meisten Mittelzentren. Eine große Anzahl der Linien ist dabei als Zubringer auf die Schienensysteme (SPNV und Stadtbahn) ausgerichtet. Im gesamten Netz werden 235 Fahrzeuge (ohne Subunternehmer) eingesetzt. Das Verkehrsangebot der RegioBus wird werktäglich von rd. 111.000 Fahrgästen (Linienbeförderungsfällen) genutzt. Die Busse legen dabei jährlich knapp 18,3 Mio. km zurück (Alle Daten: Stand 2006 soweit nicht anders genannt).

Abb. B 1: Der Verkehrsverbund GVH



2.3.3 DB Regio AG

Die DB Regio betreibt mit Ausnahme der Strecke Großburgwedel - Hannover - Rethen das komplette Schienennetz inklusive der S-Bahn in der Region Hannover auf einer Länge von 230 km (Streckennetzlänge). Im Jahr nutzen werktäglich ca. 89.000 Fahrgäste mit GVH – Ausweis (Linienbeförderungsfälle) das Angebot. Die für das Fahrplanjahr 2006 bestellte Betriebsleistung beträgt rd. 7,9 Mio. Zugkilometer (Alle Daten: Stand 2006).

2.3.4 metronom Eisenbahngesellschaft mbH

Seit dem 11. Dezember 2005 betreibt das Eisenbahnverkehrsunternehmen metronom die Strecke Uelzen - Hannover - Göttingen. Dabei wird das Regionsgebiet von Großburgwedel über Hannover bis nach Rethen auf einer Länge von ca. 47 km (Streckennetzlänge) durchfahren. Das Angebot auf dem genannten Abschnitt wird werktäglich von ca. 8.500 Personen genutzt. Mit der Aufnahme des Verkehrs zum Fahrplan 2006 werden jährlich rd. 0,5 Mio. Zugkilometer erbracht (Alle Daten: Stand 2006).

2.4 Beteiligungen der Region Hannover

Die Region Hannover ist an den Verkehrsunternehmen üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe (üstra AG) und RegioBus Hannover GmbH beteiligt.

2.4.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Die üstra AG mit ihren Tochtergesellschaften ist ein Teilkonzern, der zum Konzern des Mutterunternehmens VVG (Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH; gemeinsame Holding der Stadtwerke Hannover, der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG sowie der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH) gehört.

Die gesellschaftsrechtliche Beteiligung an der üstra AG ist hauptsächlich eine indirekte Beteiligung. Der Region Hannover gehört ein Aktienanteil von 1,09 %. Die VVG hält an der üstra AG 98,38 % der Aktien, 0,01 % gehören den Stadtwerken Hannover. Die verbleibenden 0,52 % sind in der Hand freier Aktionäre. Die Region Hannover wiederum ist mit 19,51 % an der VVG beteiligt. Dieser Anteil gehörte bis zum

Herbst 2001 ebenfalls dem KGH. Die übrigen 80,49 % an der VVG gehören der Landeshauptstadt Hannover.

Auf Grund des bestehenden Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrages werden die Verluste der üstra AG von der VVG abgedeckt. Die Region Hannover trägt als Gesellschafterin der VVG die bei der VVG durch den ÖPNV verursachten Verluste.

2001 wurde mit dem Rechtsvorgänger der Region Hannover, dem Kommunalverband Großraum Hannover (KGH), ein Konsolidierungsvertrag und ein Verkehrsvertrag für die Busverkehrsleistungen abgeschlossen.

Nach Auslaufen des Verkehrsvertrages wurde ihr von der Region Hannover für den Zeitraum 2006 bis 2009 eine Finanzierungszusage für die Erbringung der Busverkehrsleistungen erteilt (vgl. Kap. B 2.5.1 und B 2.5.2).

Die üstra AG ist nach DIN ISO 9001 und nach der Dienstleistungsnorm 13816 zertifiziert.

2.4.2 RegioBus Hannover GmbH

Die RegioBus Hannover GmbH ist das Busunternehmen, welches die Busverkehrsleistungen hauptsächlich im Gebiet der Region Hannover außerhalb der Landeshauptstadt Hannover erbringt. Die Gesellschaft kann Management- und Servicefunktionen im Auftrag von öffentlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen übernehmen. Es ist das zwölftgrößte regionale ÖPNV-Busunternehmen in Deutschland.

In 1998 entstand die RegioBus Hannover GmbH aus einem Zusammenschluss der Busgesellschaften B.U.S. Busverkehr und Service Großraum Hannover GmbH (B.U.S. GmbH), Regionalverkehr Hannover GmbH, Steinhuder Meer-Bahn GmbH und dem Betriebsteil Burgdorf der Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH. Die Region Hannover ist an der RegioBus direkt zu 89 % beteiligt. Der Aufsichtsrat der RegioBus besteht aus 15 Mitgliedern, wovon 8 von der Region Hannover entsandt werden.

2001 wurde mit dem Rechtsvorgänger der Region Hannover, dem Kommunalverband Großraum Hannover (KGH), ein Konsolidierungsvertrag und ein Verkehrsvertrag abgeschlossen. Nach Auslaufen des Verkehrsvertrages wurde der RegioBus

GmbH von der Region Hannover für den Zeitraum 2006 bis 2009 eine Finanzierungszusage für die Erbringung der Busverkehrsleistungen erteilt (vgl. Kap. B 2.5.1 und B 2.5.2).

Die RegioBus ist nach DIN EN ISO 9001:2000 zertifiziert. Ein externer Gutachter überprüft regelmäßig die Einhaltung der Richtlinien.

2.4.3 Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) wurde im Jahr 2001 als Tochtergesellschaft der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover (VVG) gegründet. Die infra hat die Schieneninfrastrukturanlagen der üstra und der Landeshauptstadt Hannover (LHH) gekauft und pachtet die Tunnelrohbauten von der LHH.

Gemäß PBefG und BoStrab ist die üstra das anlagenverantwortliche Verkehrsunternehmen. Zwischen üstra und infra wurde ein „Vertrag über die Gewährleistung der personenbeförderungsrechtlichen Rechte und Pflichten des für die Anlagen des Stadtbahnsystems Hannover verantwortlichen Verkehrsunternehmens“ geschlossen. In der infra wurde somit die Verantwortung für alle Schieneninfrastruktureinrichtungen in einer Hand zusammengeführt, die bisher auf verschiedene Partner verteilt waren. Die infra ist zuständig für den Neu- und Ausbau sowie die Instandhaltung von Stadtbahnanlagen und Stadtbahntunnelbauten in der Region Hannover. Sie stellt die Anlagen gegen ein Entgelt den Verkehrsunternehmen, die Stadtbahnbetrieb in der Region Hannover anbieten, zur Nutzung zur Verfügung.

Die infra ist mit der VVG mit einem Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag verbunden. Die Verluste der infra werden in der VVG teilweise mit Gewinnen aus den Stadtwerken ausgeglichen. Im Übrigen liegt die Kostenverantwortung für die infra bei der für den ÖPNV zuständigen Region Hannover, wobei die Regelungen in dem zwischen der üstra AG, der Landeshauptstadt Hannover, der VVG, der infra und der Region Hannover abgeschlossenen Kooperationsvertrag sicherstellen, dass die Region allen Maßnahmen zustimmen muss, die finanzielle Auswirkungen haben, die von der Region zu tragen sind.

2.5 Vertragliche Vereinbarungen und Regelungen über Verkehrsleistungen und Infrastruktur

2.5.1 Partnerschaftsvertrag

Die Region Hannover und die üstra haben zum 01.01.2008 einen Partnerschaftsvertrag abgeschlossen. Mit dem Partnerschaftsvertrag wird die langfristige Zusammenarbeit zwischen der Region und der üstra gesichert. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich dabei auf festgesetzte Wirtschafts- und Qualitätsziele. Im Gegenzug hat sich die Region Hannover verpflichtet, auf Ausschreibungswettbewerb zu verzichten, soweit sie nicht rechtlich zur Ausschreibung verpflichtet ist.

Ausblick

Es ist vorgesehen, auch mit der RegioBus einen Partnerschaftsvertrag abzuschließen, der die langfristige Zusammenarbeit mit der Region sichert.

2.5.2 Finanzierungszusage für Busverkehrsleistungen

Finanzierungszusage als Verwaltungsakt

Die Region Hannover hat den Verkehrsunternehmen üstra AG und RegioBus GmbH für den Zeitraum bis Ende 2009 eine als Verwaltungsakt gestaltete Finanzierungszusage erteilt, wobei insbesondere die in Kap. B 1.1.2. genannten Kriterien des EuGH-Urteils berücksichtigt wurden. Über 2009 hinaus ist beabsichtigt, durch rechtlich sichere Gestaltung den Busverkehr abzusichern und auf Ausschreibungswettbewerb zu verzichten. Voraussetzung dafür ist, dass die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen weiter gesteigert wird.

Die Finanzierungszusage ist eine einseitige Verpflichtungserklärung des Aufgabenträgers Region Hannover zur Abgeltung der durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Verkehrsunternehmen aufgrund bestehender Linienverkehrsgenehmigungen die Linien zu einem bestimmten Tarif bedienen und hierbei die quantitativen und qualitativen Vorgaben des Nahverkehrsplanes beachten. Für die Jahre 2006 bis 2009 wird der Zuschuss in der Finanzierungszusage vorab verbindlich festgesetzt. Bei Abweichungen von den im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitätsstandards (unzureichen-

de Qualität) ist wegen Verfehlung des Zweckes eine Zuschussminderung vorgesehen.

Nachweispflicht der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen erbringen im Rahmen der Finanzierungszusage den Nachweis, dass die Kosten der durch die Region bezuschussten Leistungen denen durchschnittlicher, gut geführter Unternehmen (Marktvergleichspreis) entsprechen und keine Überkompensation der Kosten erfolgt. Mit diesem Nachweis werden das dritte und vierte EuGH-Kriterium erfüllt. Die Region Hannover geht davon aus, dass mit der Spiegelung der Kosten an Marktvergleichspreisen zumindest indirekte Wettbewerbseffekte einhergehen und damit eine weitere Senkung der Zuschussleistungen durch den Aufgabenträger erfolgt.

Ausblick

Die Region Hannover beabsichtigt, auch ab dem 01.01.2010 der üstra und der RegioBus eine Finanzierungszusage für Busverkehrsleistungen zu erteilen. Damit werden die Voraussetzungen der neuen EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für die Direktvergabe an den internen Betreiber geschaffen. Ziel der Region Hannover ist es dabei, die Qualität des Busverkehrs in geeigneter Weise zu sichern und weiterzuentwickeln sowie die Finanzierbarkeit des Angebotes langfristig zu gewährleisten.

2.5.3 Verkehrsverträge über Verkehrsleistungen im SPNV

DB Regio AG: Freihändige Vergabe mit Abbestellrecht

Im April 2006 hat die Region Hannover in einer freihändigen Vergabe das Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio mit der Erbringung der nicht von metronom erbrachten SPNV-Dienstleistungen beauftragt. In dem Verkehrsvertrag sind für die Laufzeit vom Dezember 2006 bis Ende 2014 die Einzelheiten zur Quantität und Qualität der bestellten Verkehrsleistungen sowie der durch die Region zu zahlende Zuschuss geregelt. Der Vertrag setzt die Zusammenarbeit der vergangenen Jahre fort, räumt der Region Hannover jedoch das Recht ein, ab Dezember 2012 sämtliche S-Bahn-Leistungen und 30 % der Leistungen im Regionalverkehr abzubestellen. Diese Regelung ermöglicht es, den zwischen den Aufgabenträgern des SPNV in Niedersachsen vereinbarten Wettbewerbsfahrplan zu realisieren.

Analog zu den erheblichen spezifischen Besonderheiten der gesetzlichen Rahmenbedingungen von SPNV und ÖPNV unterscheiden sich die im SPNV geschlossenen Bruttoverkehrsverträge von denen, die die Region Hannover mit der üstra und der RegioBus geschlossen hat.

metronom Eisenbahngesellschaft mbH: Vergabe nach europaweiter Ausschreibung

Gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen hat die Region Hannover nach einer europaweiten Ausschreibung die metronom mit der Bedienung der Linie Uelzen - Hannover - Göttingen beauftragt. Der Verkehrsvertrag regelt ab Dezember 2005 für die Laufzeit von 8 Jahren neben den Einzelheiten der Quantität und Qualität der bestellten Verkehrsleistungen auch den durch die Region zu zahlenden Zuschuss. Als Besonderheit im Ausschreibungsverfahren wurde der Einsatz von Fahrzeugen aus dem Pool des Landes Niedersachsen und bestimmter Leistungen vorgegeben.

2.5.4 Verträge Infrastruktur

Unterschiedliche Vereinbarungen für Bau, Finanzierung und Instandhaltung

Für jedes Ausbauvorhaben werden Vereinbarungen und Verträge zur Erstellung der Planung sowie zu Bau und Finanzierung in der Regel zwischen Vorhabenträger/Bauherr, Kostenträgern, Straßenbaulastträgern, Ingenieurbüros und Baufirmen abgeschlossen.

Die laufende Instandhaltung wird in gesonderten Vereinbarungen zwischen Bauherr und Betreiber (meistens Kommunen oder Verkehrsunternehmen) geregelt.

Darüber hinaus gibt es beim Verkehrssystem Stadtbahn als Eigentümer die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra), deren Aufgaben, Zuständigkeiten, Rechte und Pflichten über die folgenden Verträge geregelt ist:

- Gesellschaftsvertrag
- Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag mit VVG
- Kooperationsvertrag mit Region, Stadt Hannover, üstra AG und VVG
- Flächennutzungsvertrag mit Stadt Hannover
- Anlagennutzungsvertrag mit üstra AG
- Instandhaltungsvertrag mit üstra AG

- Vertrag über die Gewährleistung der personenbeförderungsrechtlichen Rechte und Pflichten des für die Anlagen des Stadtbahnsystems Hannover verantwortlichen Verkehrsunternehmens

Beim Verkehrssystem Bus existieren ebenfalls Flächennutzungs-, Instandhaltungs- und ggf. Pachtverträge zwischen den jeweiligen Straßenbaulastträgern, Verkehrsunternehmen, Eigentümern und Nutzern der Businfrastruktureinrichtungen inklusive Werbevittrinen.

2.6 Verfahren zur Finanzierung der Infrastruktur, der Verkehrsleistungen und des Verbundes

2.6.1 Verfahren zur Finanzierung der Infrastruktur

Finanzierung weitestgehend durch die Region Hannover

Die Infrastruktur für den SPNV und ÖPNV wird vom zuständigen Aufgabenträger Region Hannover finanziert. Dieses geschieht entweder über Eigenmittel aus dem Vermögenshaushalt oder indirekt aus dem Verwaltungshaushalt der Region über die Verlustabdeckung der VVG, die wiederum über Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge den jährlichen Verlustausgleich der Wirtschaftspläne von infra und üstra trägt. Die Neu- und Ausbauvorhaben werden in der Regel über Finanzhilfen nach dem GVFG von Bund und/oder Land gefördert. Die Finanzierung der Infrastruktur wird in Kapitel F ausführlich erläutert.

2.6.2 Verfahren zur Finanzierung der Verkehrsleistungen

ÖPNV: Finanzierung aus Verwaltungsmitteln und Tarifeinnahmen des GVH

Die Verkehrsunternehmen üstra AG und RegioBus GmbH finanzieren ihre Busverkehrsleistungen aus den Tarifeinnahmen des GVH sowie Tarifersatzeinnahmen und aus Zuschüssen der Region Hannover (siehe Finanzierungszusage). Die Höhe des Anteils der Tarifeinnahmen bestimmt sich nach den Regelungen im Vertrag über die Einnahmenaufteilung im GVH.

SPNV: Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln und Tarifeinnahmen des GVH

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio und metronom erhalten den vertraglich vereinbarten Anteil aus den Regionalisierungsmitteln als Zuschuss sowie zusätzlich Anteile an den Einnahmen des Großraum-Verkehrs Hannover. In den Verkehrsverträgen ist detailliert geregelt, wie mit steigenden Infrastrukturkosten für die Nutzung von Trassen und Stationen und steigenden Energiekosten umzugehen ist. Zusätzlich ist genau festgelegt, wie sich Zugausfälle und Abzüge bei nicht standardgerechten Leistungen im Rahmen des Qualitätssicherungssystems finanziell auswirken.

2.6.3 Verfahren zur Finanzierung des Verbundes

Zuschuss der Region Hannover für verbundbedingte Aufgaben

Der Verkehrsverbund beschäftigt kein eigenes Personal. Die Verbundaufgaben werden im Wesentlichen durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen erfüllt. Die Personalkosten für diese Mitarbeiterinnen und Mitarbei-

ter tragen die Verkehrsunternehmen.

Im Partnervertrag ist geregelt, dass der Aufgabenträger dem GVH jährlich einen Zuschuss zur Erfüllung verbundbedingter Aufgaben zahlt. Dieser Zuschuss ist als Teil des Haushaltes der Region jährlich neu vom Verbund zu kalkulieren und mit geplanten Maßnahmen zu hinterlegen. Bezuschusst werden dabei u.a. Maßnahmen aus Verbundkonzepten in den Bereichen Marketing, Tarif, Vertrieb oder Fahrgastinformation.

2.7 Nachbarschaftliche Beziehungen

2.7.1 Benachbarte Aufgabenträger

Die Gebiete folgender Aufgabenträger grenzen an das Gebiet der Region Hannover an:

- für den ÖPNV ohne SPNV:
- LK Schaumburg
- LK Nienburg
- LK Soltau-Fallingb.ostel
- LK Celle
- LK Hildesheim

Abb. B2: Benachbarte Aufgabenträger



- LK Hameln-Pyrmont.
- für den ÖPNV inkl. SPNV:
 - Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)
- für den SPNV:
 - Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). Sie ist zuständig für den gesamten SPNV außerhalb der Region Hannover und des Großraumes Braunschweig.

2.7.2 Tarifkooperationen

Insbesondere im Bereich des SPNV wurden mit verschiedenen benachbarten Aufgabenträgern Tarifkooperationen abgeschlossen. Bereits 1992 wurde mit dem Landkreis Schaumburg der Schaumburg-Tarif vereinbart. 1995 folgten der Peine-Tarif, 2001 die Vereinbarung mit dem Landkreis Soltau-Fallingb. über den Schwarmstedt-Tarif und 2002 der Celle-Tarif. Diese Tarife gelten für die Schienenstrecken in den jeweiligen Landkreisen. Sie wurden 2004 im Regionaltarif zu einem attraktiven Tarifsystem zusammengefasst. Weitere Tarifkooperationen bestehen seit 2005 mit dem Landkreis Nienburg und seit 2006 mit dem Landkreis Hildesheim. Ziel ist auch hier, den Nienburg- bzw. Hildesheim-Tarif nach erfolgreichem Verlauf in naher Zukunft ebenfalls in den Regionaltarif zu integrieren. Eine weitere Tarifkooperation besteht darüber hinaus seit dem 1. Oktober 2006 mit dem Landkreis Hameln-Pyrmont (vgl. Kap. D.IV.2).

2.7.3 Grenzüberschreitende Verkehre

Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen aus den benachbarten Kreisen in die Region Hannover und zurück werden in erster Linie mit dem SPNV abgedeckt. Durch die Ausweitung des Regionaltarifs auf fast alle angrenzenden Landkreise konnten die Fahrgastzahlen noch gesteigert werden. Grenzüberschreitende Buslinien haben in der Regel nur lokale Bedeutung.

Grenzüberschreitende SPNV-Linien

(Bahnhöfe an der Regionsgrenze fettgedruckt)

- R1/S1: Hannover - **Wunstorf** - **Haste** - Stadthagen - Minden
- R2/S2: Hannover - **Neustadt** - **Hagen** - Linsburg - Nienburg
- S1/S2: Hannover - Barsinghausen - **Bantorf** - **Bad Nenndorf** - Haste

- R3/S3: Hannover - Lehrte - **Ehlershausen** - Celle
- R4/S4: Hannover - Mellendorf - **Bennemühlen** - **Lindwedel** - Schwarmstedt
- S4/S5: Hannover - **Springe** - **Bad Münder** - Hameln
- R6: Hannover - **Großburgwedel** - **Celle** - Uelzen
- R7: Hannover - Lehrte - **Dedenhausen** - **Meinersen** - Gifhorn - Wolfsburg
- R8: Hannover - Lehrte - **Hämelerwald** - **Vöhrum** - Peine - Braunschweig
- R9: Hannover - Lehrte - **Sehnde** - **Algermissen** - Hildesheim
- R10: Hannover - **Rethen** - **Sarstedt** - Hildesheim - Bad Harzburg/Halle
- R11: Hannover - **Rethen** - **Sarstedt** - Elze - Göttingen

Grenzüberschreitende Stadtbahnlinie

(Haltestellen an der Regionsgrenze fettgedruckt)

- Linie 1 Hannover - Laatzten - **Gleidingen** - **Heisede** - Sarstedt

Grenzüberschreitende Buslinien

(Haltestellen an der Regionsgrenze fettgedruckt)

a) aus der Region Hannover ausbrechende Linien im GVH-Tarif:

- Linie 310 Pattensen - **Schulenburg** - **Adensen** - **Hallerburg** - **Eldagsen**
- Linie 330 Hannover - **Bolzum** - **Lühnde**
- Linie 370 Hannover - **Haimar** - **Mehrum**
- Linie 533 Empelde - **Bantorf** - **Bad Nenndorf**
- Linie 562 **Egestorf** - **Nienstedt**
- Linie 716 Wunstorf - **Steinhude** - **Hagenburg** - Münchenhagen - Stolzenau
- Linie 835 Neustadt - Mardorf - Münchenhagen (nur im Juli/August)
- Linie 927 **Ehlershausen** - **Nienhagen** - Wathlingen
- Linie 948 **Hämelerwald** - **Mehrum** - Hohenhameln

b) in die Region Hannover einbrechende Linien (nicht in den GVH-Tarif integriert):

- Linie 2232** (Regionalverkehr Hildesheim)
"Stadtverkehr Sarstedt": Hotteln - Sarstedt - Giften - Barnten - Schliekum - Jeinsen

Linie 2503 (Regionalverkehr Hildesheim)

Hildesheim - Emmerke - Schulenburg

Messe-Linie 349 (üstra, Regionalverkehr Hildesheim, Stadtverkehr Hildesheim)

Hildesheim - Messe/Süd

SVG-Linie 2010 (Schaumburger Verkehrsgesellschaft)

Stadthagen - Sachsenhagen - Hagenburg - Steinhude

Linie 2 (Ruhe-Reisen)

Stadthagen - Pollhagen - Bergkirchen - Hagenburg - Altenhagen - Steinhude

Linie 17 (Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH)

Böbber - Bad Münder - Springe

Linie 18 (Verkehrsgemeinschaft Hameln-Pyrmont (VHP))

Nienstedt - Bad Münder - Springe

3. Vorgaben der Integrierten Verkehrs- entwicklungsplanung und der Raum- ordnung

3.1 Planungsraum

3.1.1 Raumbeschreibung

Einwohner und Größe

Der Planungsraum des Nahverkehrsplans umfasst die Region Hannover mit der Landeshauptstadt Hannover und den 20 umliegenden Städten und Gemeinden. Die räumliche Ausdehnung der Region beträgt in der Ost-West-Relation rd. 60 km sowie von Norden nach Süden rd. 55 km. Mit Ausnahme des südöstlichen Quadranten (Entfernung von unter 15 km) erstreckt sich die Region Hannover in einem Radius von durchschnittlich 25 km um die Innenstadt Hannovers.

In der Region Hannover leben ca. 1,1 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Davon sind ca. 516.000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Landeshauptstadt Hannover ansässig und ca. 612.500 (Quelle: NLS, Stand 2004) in den umliegenden Städten und Gemeinden. Im Vergleich zu anderen Großstadtregionen weisen somit sowohl die Kernstadt als auch die Region insgesamt eine mittlere Größenordnung und Verdich-

tung auf.

Die Verteilung der Einwohnerinnen und Einwohner in der Region ist der Karte 1 zu entnehmen. Die räumliche Situation inkl. der Liniennetze ist in den Karten 3.1 dargestellt.

Die Region Hannover nimmt innerhalb Niedersachsens aufgrund ihrer politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung allerdings eine herausgehobene Funktion wahr. Bei einem Bevölkerungsanteil von 15 % werden hier über 25 % des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet.

Verkehrsgünstige Lage

Durch die deutsche Einheit und die Öffnung der osteuropäischen Staaten haben sich die Verkehrsbeziehungen ausgeweitet. Die Region Hannover ist damit in eine zentrale geografische Lage sowohl innerhalb Deutschlands als auch in Europa gerückt und bildet durch die Schnittstelle der europäischen Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrsachsen einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt mit leistungsstarken Verkehrsachsen (Nord-Süd- und Ost-West-Hochgeschwindigkeitsschienenwege, Bundesautobahnen 7 und 2, Flughafen Hannover-Langenhagen und Anbindung an das deutsche und europäische Binnenwasserstraßennetz durch die direkte Lage am Mittellandkanal).

3.1.2 Raumstruktur

Zentrale-Orte-System

Von herausgehobener Bedeutung für die Planung und Steuerung der angestrebten Raum- und Siedlungsstruktur in der Region Hannover ist das System der Zentralen Orte, das im LROP 1994 und RROP 2005 festgelegt ist.

Das dreistufige System der Zentralen Orte (Ober-, Mittel- und Grundzentren) zielt auf eine abgestufte räumliche Bündelung schulischer, sozialer, medizinischer, kultureller, wirtschaftlicher (insbesondere Einzelhandel) und administrativer Einrichtungen, um eine ausreichende und ausgewogene Versorgung der Bevölkerung bei gleichzeitig günstiger Erreichbarkeit zu gewährleisten. Die Konzeption der Zentralen Orte dient der Sicherung und Entwicklung vielfältiger und attraktiver Stadt- und Gemeindezentren in der Region Hannover.

Das Oberzentrum Hannover und die Mittelzentren sind aber vor allem auch die Standorte für die schwerpunktmäßige Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten

(vgl. LROP 1994, RROP 2005, D 1.6.2). Aufgrund besonderer Standortvoraussetzungen übernehmen auch einige ausgewählte Grundzentren Entlastungs- und Ergänzungsfunktionen gegenüber dem Oberzentrum und den Mittelzentren.

Für die Nahverkehrsplanung ist die zentralörtliche Gliederung insofern relevant, als das mit den unterschiedlichen Hierarchieebenen unmittelbar Anforderungen an das Verkehrssystem hinsichtlich Erreichbarkeit und Reisequalität verbunden sind.

Landeshauptstadt als Oberzentrum

Innerhalb der Region Hannover bildet die Landeshauptstadt Hannover das Oberzentrum. Hier konzentrieren sich zentrale Einrichtungen und Angebote des spezialisierten höheren Bedarfs. Hannover hat eine besonders starke regionale und überregionale Versorgungsfunktion im Einzelhandel. Die Einzelhandelszentralität konzentriert sich vor allem auf die Innenstadt. Neue städtebauliche Entwicklungen, großflächige Einzelhandelsansiedlungen sowie weitere Einrichtungen (Gastronomie, Kino u. ä.) im näheren Umfeld des Hauptbahnhofs stärken die Bedeutung der Innenstadt. Die Innenstadt ergänzenden Fachmarktstandorte sind vor allem im nördlichen Bereich entlang der Vahrenwalder Straße und im südlichen Stadtgebiet im Bereich Hildesheimer Straße/Wülfel angesiedelt. Traditionell sind die Stadtteilzentren in Hannover nur relativ schwach ausgeprägt. Einzelhandelsstandorte haben sich zumeist entlang radialer Hauptverkehrsstraßen entwickelt (Ausfallstraßen), wobei die Bereiche Lister Meile, Engelbosteler Damm und Limmerstraße/Linden vor allem im Zuge des Stadtbahnausbaus umgestaltet und aufgewertet wurden.

Mittelzentren

In den Mittelzentren sind zentrale Einrichtungen und Angebote des gehobenen Bedarfs bereitzustellen. Die Mittelzentren übernehmen herausgehobene Bündelungs- und Entlastungsfunktionen; sie sind neben der Landeshauptstadt Hannover die Leistungsträger der Regionalentwicklung. Mittelzentren in der Region Hannover sind in Tab. B1 dargestellt:

Tab. B 1: Mittelzentren in der Region Hannover

Mittelzentrum	Mittelzentrale Ergänzungsfunktion
Barsinghausen	Kirchdorf / Egestorf
Burgdorf	Heeßel, Hülptingsen
Großburgwedel	
Garbsen	Altgarbsen, Havelse, Berenbostel
Laatzen	Grasdorf / Alt-Laatzen, Rethen / Gleidingen
Langenhagen	Godshorn / Kaltenweide
Lehrte	
Neustadt a. Rbge.	
Springe	
Wunstorf	Blumenau / Luthe

Grundzentren

In den Grundzentren sind zentrale Einrichtungen und Angebote für den allgemeinen, täglichen Bedarf bereitzustellen. Grundzentren in der Region Hannover sind in Tab. B2 dargestellt:

Tab. B 2: Grundzentren in der Region Hannover

Grundzentrum	Grundzentrale Ergänzungsfunktion
Isernhagen	
Altwarmbüchen	
Gehrden	
Hemmingen	
Hemmingen-Westerfeld	
Arnum	
Wedemark	
Mellendorf	
Bissendorf	
Pattensen	
Ronnenberg	
Ronnenberg	
Empelde	
Seelze	Letter
Sehnde	Ilten
Uetze	Hänigsen
Wennigsen	Degersen

3.1.3 Leitbild der Raumordnung

Orientierung der Siedlungsstruktur auf den ÖPNV

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur in der Region Hannover ist durch die Einheit von Siedlung und Verkehr - ausgerichtet am System der Zentralen Orte - charakterisiert. Im gesamträumlichen Leitbild für die Region Hannover, das dem RROP 2005 als regionalpolitischer Orientierungsrahmen vorangestellt ist, heißt es: „Die Einheit von Siedlung und Verkehr ist nach wie vor wesentlicher Bestandteil des Leitbildes zur Entwicklung der Region Hannover. Angesichts des wirtschaftlichen Strukturwandels, der demographischen Veränderungen, des Drucks auf die Fläche und den Freiraum wird die vorrangige Zukunftsaufgabe sein, stärker als bisher das Leitbild einer dezentralen Konzentration und einer „Region der kurzen Wege“ zu verfolgen.“

Im Rahmen der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird mit einer möglichst kleinräumigen Funktionsmischung ein Beitrag zur Geschlechtergerechtigkeit (Gender Mainstreaming) geleistet. Durch eine bedarfsgerechte Ausstattung der Siedlungsbereiche mit alters- und familiengerechter Infrastruktur und verbesserter ÖPNV-Anbindung will die Region insbesondere Frauen ermöglichen, Berufstätigkeit und Familie besser miteinander zu vereinbaren.

Neben der Angebotsqualität ist der Erfolg des ÖPNV im hohen Maße abhängig von der Stadt- und Regionalentwicklung. Wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des ÖPNV ist die Sicherung und Weiterentwicklung einer auf den ÖPNV orientierten Siedlungsstruktur. Diese muss so gestaltet sein, dass sie einen wirtschaftlichen und attraktiven Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht (Zuordnung der Siedlungsflächen zu den ÖPNV-Achsen).

Das von der Region Hannover verfolgte Siedlungskonzept der „Dezentralen Konzentration“, der Grundsatz einer „Region der kurzen Wege“ sowie eine Förderung der Standorte mit guter ÖPNV-Erschließung stehen im Einklang mit dem Ziel einer ÖPNV-freundlichen Siedlungsstruktur.

Die Siedlungsentwicklung (insbesondere der Wohnungsneubau) ist auf die schienengebundenen Siedlungsschwerpunkte zu konzentrieren. Generell ist eine Erschließung der Siedlungsbereiche mit leistungsfähigen Nahverkehrssystemen anzustreben (RROP 2005, D 1.5 -02).

Herausgehobene Bedeutung für die Wohnsiedlungsentwicklung in der Region Hannover haben die an das S-Bahn-System angebotenen Standorte „Weiherfeld“ (Stadt Langenhagen) sowie längerfristig Mellendorf (Gemeinde Wedemark). Dies gilt auch für den an die Stadtbahn angeschlossenen Standort Altwarmbüchen in der Gemeinde Isernhagen und längerfristig für den Standort Arnum in der Stadt Hemmingen, der ebenfalls an die Stadtbahn angeschlossen werden soll.

Entwicklung ländlich strukturierter Siedlungen

Die Siedlungsstruktur der Region Hannover ist vor allem im äußeren Bereich durch eine Vielzahl ländlich strukturierter Siedlungen geprägt. Um die Tendenz zur Zersiedelung mit gravierenden negativen Effekten auf die Umwelt und Raumstruktur (Flächenverbrauch, Verkehrsaufwand etc.) einzudämmen, enthält das RROP 2005 auch Aussagen und Regelungen zur Siedlungsentwicklung in den ländlich strukturierten Siedlungen (RROP 2005, D.1.6.3). Über die Stufe der so genannten Eigenentwicklung (Deckung des örtlichen Grundbedarfs) hinaus entwicklungsfähig (Ergänzungsfunktion Wohnen) sind nur solche Stadt- und Ortsteile, die bestimmte Mindestkriterien erfüllen. Herausgehobene Bedeutung kommt einer günstigen ÖPNV-Bedienung und der Infrastrukturausstattung (Grundschule, Nahversorgung etc.) zu. In den schienenerschlossenen Städten und Gemeinden sind daher i. d. R. die an der Schiene gelegenen Ortsteile als entwicklungsfähig eingestuft.

Eine starke Verknüpfung der regionalplanerischen Flächenvorsorge für Wohnen und Gewerbe mit den Zielen und Maßnahmen für die Gestaltung des ÖPNV und SPNV ist unverzichtbar. Durch die räumliche Konzentration der Siedlungsentwicklung, zentraler Einrichtungen und Angebote im jeweiligen Zentralen Ort kann die Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel attraktiv und wirtschaftlich gestaltet werden.

Rückkoppelungseffekt

Umgekehrt fördert insbesondere der schienengebundene Verkehr durch seine starke Festlegung auf Achsen und seine eingeschränkte direkte Erschließungswirkung seinerseits das Prinzip der dezentralen Konzentration (positive Rückkoppelung). Der Schienenverkehr trägt somit auch selbst zur Steuerung der Raumentwicklung und zur Orientierung auf den ÖPNV bei.

3.2 Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung

Koordinierung der unterschiedlichen Aktivitäten im regionalen Kontext

Die verkehrspolitischen Rahmenvorgaben orientieren sich u.a. an denen der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung und an denen der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung der Region Hannover. Probleme, die durch den Verkehr verursacht werden, lassen sich nicht durch lokale Einzelmaßnahmen lösen. Notwendig ist ein kooperatives Handeln aller Akteure, um die Mobilität in einer umweltverträglichen Weise zu gewährleisten und die Attraktivität der Städte und Gemeinden als Lebensraum und Wirtschaftsstandort zu erhalten. Dabei ist den unterschiedlichen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen von Frauen und Männern sowie von verschiedenen Bevölkerungsgruppen, wie die der Kinder, der Behinderten und der Älteren Rechnung zu tragen. Die Beeinflussung und Steuerung des Verkehrsgeschehens erfolgt in der Region Hannover im Rahmen der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung.

3.2.1 Beeinträchtigung durch den Kraftfahrzeugverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist im Zuge der Massenmotorisierung zu einem der größten Verursacher von Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt geworden. Umweltqualitätsziele sowie die Verbesserung der Wohnumfeld- und der Aufenthaltsqualität lassen sich nur umsetzen, wenn es in Zukunft gelingt, insbesondere die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Um dies zu erreichen, verfolgt die Region Hannover im Zuge einer zielorientierten Gesamtverkehrsplanung ein dreistufiges Konzept, welches die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und damit auch zu einer frauen- und familienfreundlichen Verkehrsplanung beiträgt:

Verkehrsvermeidung

- Schaffung verkehrsarmer Siedlungsstrukturen
- Stärkung des Oberzentrums
- Stärkung der Grund- und Mittelzentren durch dezentrale Konzentration
- Förderung einer verträglichen Nutzungsmischung (Stadt der kurzen Wege)

- Selbstregulierung der individuellen Kfz-Mobilität über angemessene Kosten
- Bewusstseinsbildung durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel

- Förderung der Systeme ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr
- Aufgabengerechte Abstimmung und Verknüpfung aller Verkehrssysteme
- Einschränkung im Angebot für den Autoverkehr (Stellplatz- und Fahrraumrestriktionen)

Verträgliche Abwicklung des nicht vermeidbaren Verkehrs

- Ausweitung von Tempo 30-Zonen
- Städtebauliche Integration innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen
- Schaffung autoarmer/autofreier Bereiche (Verlagerungsstrategien)
- Ausweitung von Maßnahmen zum Fahrraum- und Parkraummanagement
- Förderung umweltfreundlicherer Antriebssysteme, durch die Emissionen von Lärm und Schadstoffen verringert werden können (z. B. durch den Einsatz schwefelfreien Kraftstoffs, moderne Katalysatorentechnik, Rückspeisetechnologien für Elektroantriebe, Photovoltaik, Erdgasantrieb, Brennstoffzelle und Wasserstoffantrieb)
- Vernetzung der Verkehrssysteme miteinander
- Aktive Förderung der kombinierten Mobilität durch neue Mobilitätsangebote, wie z. B. das Projekt „Stadtmobil / teilAuto“
- Förderung neuer Projekte zur City-Logistik
- Ausweitung von Maßnahmen des Verkehrsmanagements

3.2.2 Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV

Maßgebend für die verkehrliche Wirkung von ÖPNV-Angeboten ist die Konkurrenzfähigkeit zu den übrigen Verkehrsarten, vor allem zum MIV. Um den MIV auf den ÖPNV zu verlagern, sind entsprechend attraktive ÖPNV-Angebote erforderlich. Die Verkehrsmittelwahl kann sowohl durch Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung im ÖPNV also auch durch Restriktionen für den MIV zu Gunsten des ÖPNV verändert werden (push- und pull-Maßnahmen). Im Hinblick auf die notwendi-

ge Akzeptanz und um eine vom Kraftfahrzeugverkehr unabhängige Mobilität zu gewährleisten, sind attraktive Alternativen zum MIV Voraussetzung für die Umsetzung von restriktiven Maßnahmen im MIV.

Die Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV ist durch städtebauliche, verkehrliche und ordnungspolitische Maßnahmen zu unterstützen.

3.2.3 Spürbare Wirkungen nur durch eine Kombination der Maßnahmen

Alle Erfahrungen zeigen, dass eine spürbare Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs nur durch eine Kombination von push- und pull-Maßnahmen erreichbar ist. Das Ziel „Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV“ lässt sich demnach nicht allein durch eine Verbesserung des ÖPNV, sondern nur durch eine Einbettung des ÖPNV in eine zielgerichtete Gesamtverkehrspolitik erreichen. Dieses gilt auch im Hinblick auf die Kosten: Eine Parallelförderung von MIV und ÖPNV ist langfristig weder hinsichtlich der Investitions- noch der Folgekosten vertretbar.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrspolitik lassen sich räumlich drei unterschiedliche Bereiche mit einer entsprechenden Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und MIV definieren. Dieses ist auch in Bezug auf die Planungen des MIV zu berücksichtigen:

(1) ÖPNV als Vorrangsystem gegenüber dem MIV

In Gebieten und auf Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage (LHH, radiale Beziehungen zum Kernraum der LHH) kann ein wirtschaftlicher und hochattraktiver ÖPNV angeboten werden. Gerade hier sind die negativen Folgen des MIV besonders groß, sodass der ÖPNV gegenüber dem MIV eindeutig bevorzugt werden sollte (z. B. bei der Flächenzuordnung oder bei den Grünzeiten an Lichtsignalanlagen).

(2) ÖPNV als Konkurrenzsystem zum MIV

In Gebieten und auf Relationen mit mittlerer Verkehrsnachfrage (Mittelzentren, verdichtete Siedlungsbereiche, Hauptströme in der Region) kann ein wirtschaftlicher und attraktiver ÖPNV angeboten werden, der gegenüber dem MIV konkurrenzfähig ist.

(3) ÖPNV als System der Daseinsvorsorge

In Gebieten und auf Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage kann lediglich ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden, das gegenüber dem MIV in der Regel nicht konkurrenzfähig ist. Hier wäre auch mit erheblichem Aufwand keine Verlagerung größerer Verkehrsmengen auf den ÖPNV möglich.

3.3 Agenda 21

Verpflichtung der Region Hannover zur nachhaltigen Siedlungs- und Mobilitätsplanung

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich als einer der Unterzeichnerstaaten der Agenda 21 (UN-Konferenz von Rio de Janeiro, 1992) und der Habitat II-Agenda (Istanbul, 1996) zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Mobilitätsplanung verpflichtet.

Gemäß Kapitel 28 der Agenda 21 hat sich auch die Region Hannover auf der kommunalen Ebene zu den Grundsätzen nachhaltiger Entwicklungen verpflichtet. In besonderem Maße gelten diese Grundsätze gerade für die Handlungsfelder „Siedlung“ und „Mobilität“, die beide gravierend in den Naturhaushalt eingreifen können. So stehen diesbezügliche Planungen stark unter den Prämissen der Inhalte nachhaltiger Entwicklungen, die vor allem

- die Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger an Entscheidungen des Staates,
- die Beachtung der Generationenverantwortung / -gerechtigkeit,
- den Interessenausgleich der drei großen Politikbereiche Ökologie, Ökonomie und Soziales und
- die schonende Behandlung der natürlichen Ressourcen

beinhalten.

Die dargelegten Rahmenvorgaben aus Raumordnung und Gesamtverkehrsplanung und die Orientierung der Siedlungsentwicklung an den ÖPNV-Achsen stehen in Einklang mit dieser Forderung und entsprechen den Zielen der Nachhaltigkeit im Sinne der Agenda 21.

Die Region Hannover strebt im Rahmen des Projektes „Klimaschutzregion Hannover“ an, die Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid bis zum Jahr 2050 drastisch zu sen-

ken. Nach einer Studie des Wuppertal-Institutes aus dem Jahr 2004 ist es möglich, diese gegenüber 1997 um mehr als 60 % zu verringern. Dabei beruht die mögliche CO₂-Minderung im Verkehr hauptsächlich auf Effizienzmaßnahmen und zu einem Viertel auf dem Einsatz neuer Treibstoffe. Die in der „CO₂-Minderungsstudie für den Verkehr im Großraum Hannover“ (1997) beschriebenen Handlungsstrategien für den ÖPNV zur Reduzierung des verkehrsbedingten CO₂-Ausstoßes finden sich zu einem großen Teil im vorliegenden Nahverkehrsplan wieder.

Kapitel C



**Die Bilanz/die Prognose –
Für die Zukunft lernen**

Die Bilanz / die Prognose – Für die Zukunft lernen

1. Verkehrsangebot und -nachfrage im ÖPNV

1.1 Datengrundlage

Zur Ermittlung aktueller Daten des Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage in der Region Hannover hat die Region die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung mit der Erstellung eines Jahresberichtes 2006 beauftragt. In dieser Studie werden zentrale Größen des Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage im GVH im Jahr 2006 differenziert nach Betriebszweigen graphisch und/oder tabellarisch dargestellt.

Bezugsjahr

Die vorliegenden Auswertungen beziehen sich bei der Anzahl der Linienbeförderungsfälle auf Zählungen in den Kalenderjahren 2004 bis 2006. Bei anderen Erhebungsmerkmalen (mittlere Linienreiseweite, Besetzung) wird teilweise auf älteres Datenmaterial zurückgegriffen.

Bezugsraum

Die Auswertungen beziehen sich auf das GVH-Verbundgebiet. Personenfahrten im ein- und ausströmenden Verkehr wurden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio und metronom auf den Fahrtabschnitt bis zur letzten Haltestelle im GVH verkürzt.

Bezugstag

Es wird ein durchschnittlicher Normalwerktag (Montag – Freitag) in der Schulzeit zu Grunde gelegt. Dieser Tag ergibt sich als Mittelwert der Zählungen aus den drei Erhebungsperioden Winter, Frühjahr und Herbst, bei DB Regio aus der Summe der Zählungen in den Erhebungsperioden Frühjahr und Herbst.

Produkte der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Auf den Linien der Deutschen Bahn werden alle Nahverkehrszüge der DB Regio (RegionalExpress, RegionalBahn, S-Bahn) einbezogen sowie InterCity-Züge der DB Fernverkehr, die mit einem GVH-Fahrausweis genutzt werden können (InterCity Hannover – Nienburg, Hannover – Celle und Hannover – Peine ganzjährig und InterCity Hannover – Alfeld ab 1. Februar 2006). Die metronom bedient in 2006 die Relatio-

nen Hannover – Celle und Hannover – Freden im Regionalverkehr.

Für die Züge der eurobahn werden keine Betriebs- und Verkehrsleistungen ausgewiesen, da sie das GVH-Gebiet mit ihren auf der Weserbahn (Löhne - Hameln - Elze - Nordstemmen - Hildesheim) und der Lammetalbahn (Hildesheim – Bodenburg) verkehrenden Zügen nicht berührt.

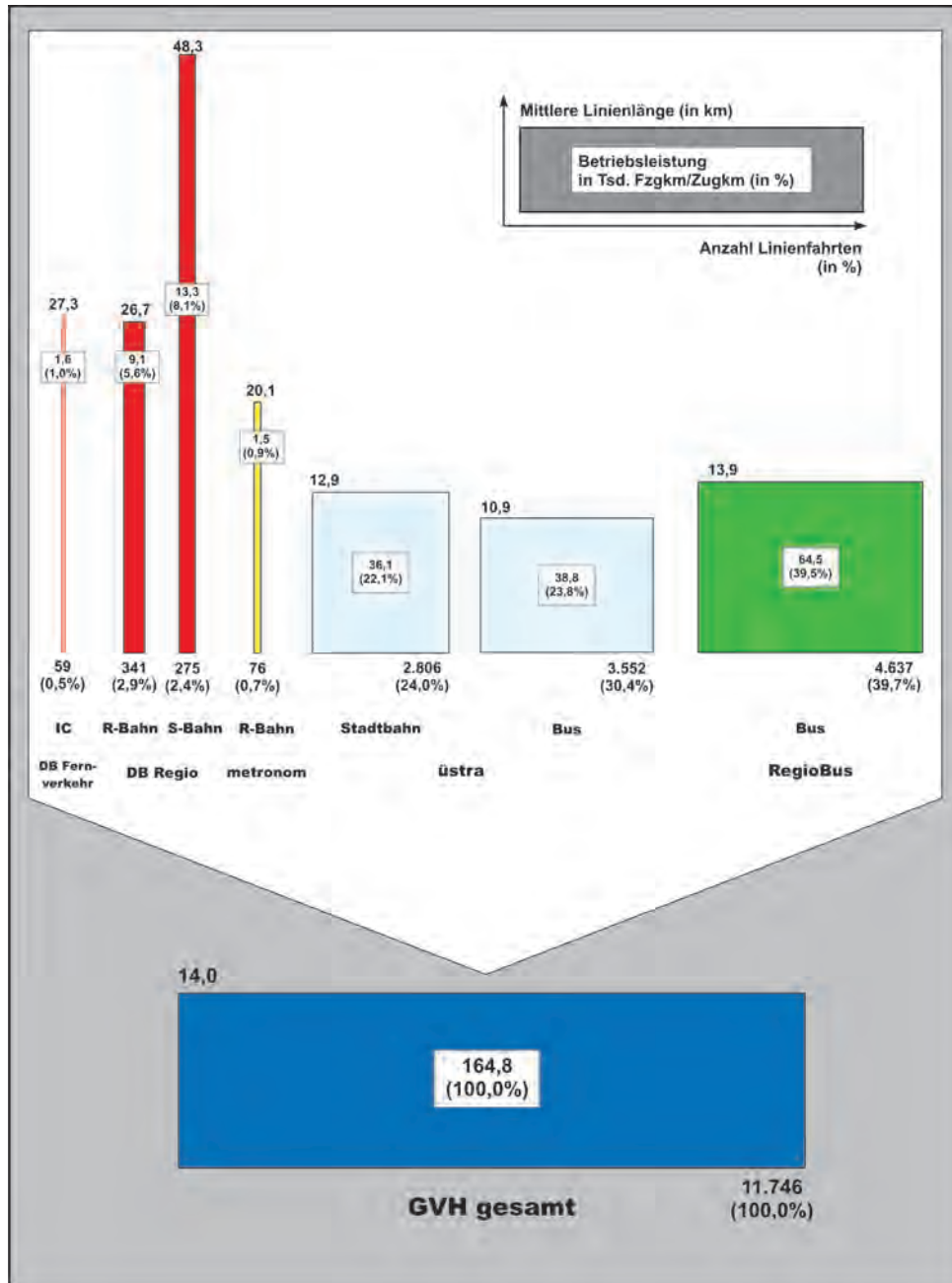
1.2 Betriebsleistung

Die Betriebsleistung (in Fahrzeugkilometern) lässt sich als Produkt des Fahrtenaufkommens (in Anzahl Linienfahrten) und der durchschnittlichen Linienlänge (in Kilometern) darstellen.

Betriebsleistung = Fahrtenaufkommen * mittlere Linienlänge

In Abb. C 1 entspricht die Betriebsleistung der Fläche eines Rechtecks. Die Breite des Rechtecks stellt die Anzahl der angebotenen Linienfahrten dar, die Höhe des Rechtecks entspricht der durchschnittlichen Linienlänge.

Abb. C 1: Betriebsleistungsstatistik 2006



Grundgesamtheit: Linienfahrten bis zur letzten Haltestelle im Verbundgebiet am Normalwerktag (Schulzeit) im Jahr 2006

An einem Normalwerktag wurden im Jahr 2006 im gesamten GVH 11.746 Linienfahrten durchgeführt. Mit 39,7 % erbringt der Busverkehr der RegioBus die meisten Linienfahrten aller Verkehrssysteme. Der Verkehrsträger üstra bietet in der Summe seiner beiden Verkehrssysteme Stadtbahn (24,0 %) und Bus (30,4 %) mit 54,4 % mehr als die Hälfte aller Linien-

fahrten an. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen zwar nur einen geringen Anteil der Linienfahrten (6,5 %), weisen dafür aber die mit Abstand größten mittleren Linienlängen - von 20,1 km (metronom) bis zu 48,3 km (S-Bahn) - auf.

1.3 Verkehrsleistung

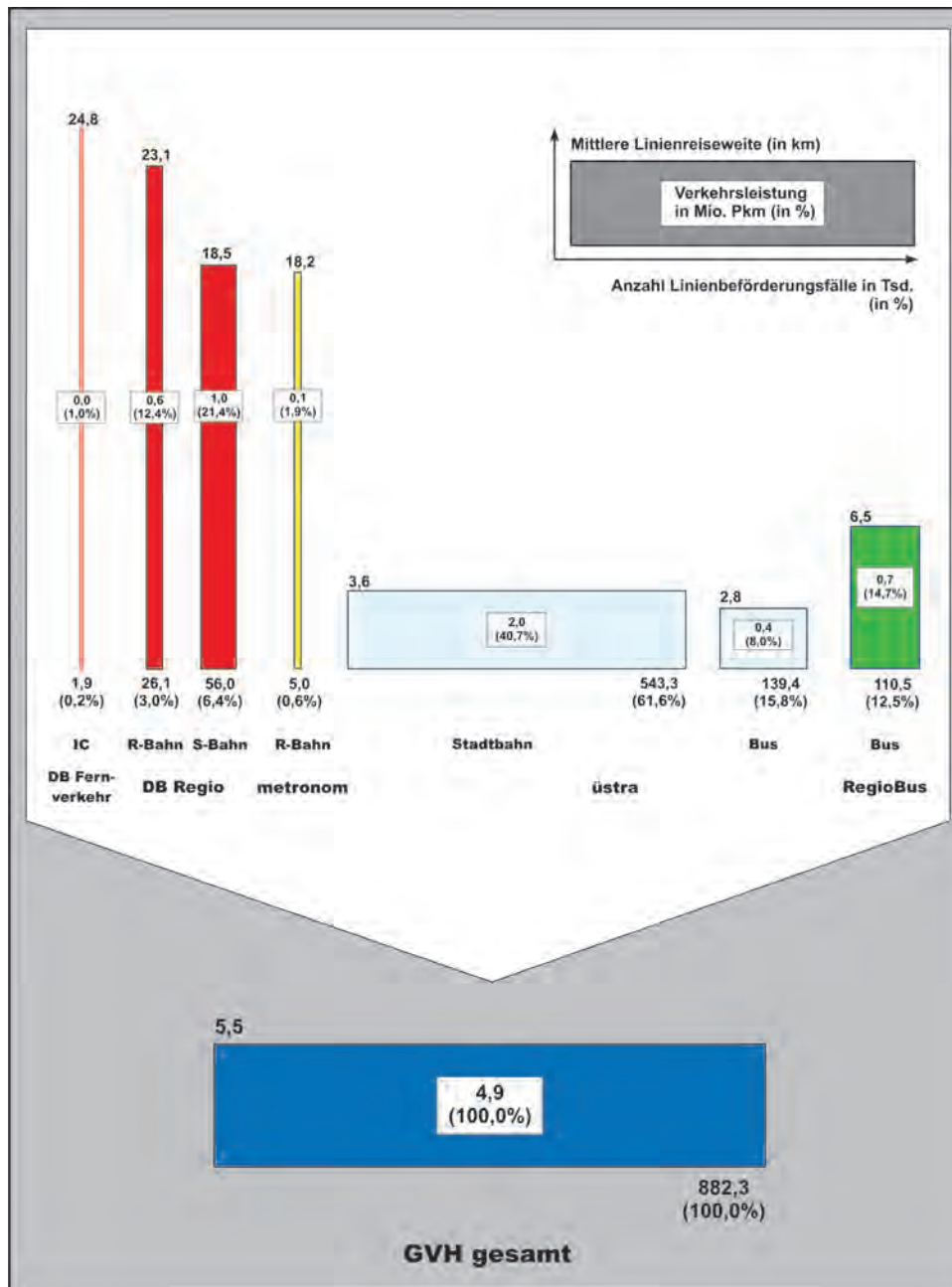
Die Verkehrsleistung (in Personenkilometern) wird als Produkt des Fahrgastaufkommens (in Anzahl Linienbeförderungsfällen) und der mittleren Linienreiseweite (in Kilometern) angesetzt.

Verkehrsleistung = Fahrgastaufkommen * mittlere Linienreiseweite

In Abb. C 2 wird die Verkehrsleistung als Fläche eines Rechteckes dargestellt, dessen Breite das Fahrgastaufkommen und dessen Höhe die mittlere Linienreiseweite widerspiegelt.

Allein mit Fahrausweisen des GVH-Tarifs sind je Normalwerktag im Jahr 2006 durchschnittlich 882.300 Linienbeförderungsfälle festzustellen (mit Fahrausweisen des BB DB (Eisenbahntarif) weitere 51.000 Linienbeförderungsfälle).

Abb. C 2: Verkehrsleistungsstatistik GVH-Tarif 2006



Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit GVH-Tarif im Verbundgebiet am Normalwerktag (Schulzeit) im Jahr 2006

Bei einer mittleren Linienreiseweite von 5,5 km je Fahrgast ergibt sich eine Verkehrsleistung von etwa 4,9 Mio Personenkilometern. Die höchsten Fahrgastzahlen sind mit knapp 62 % aller Linienbeförderungsfälle in der Stadtbahn registriert worden; die größten Linienreiseweiten treten in den Eisenbahnzügen auf und begründen die sehr hohe Verkehrsleistung im SPNV.

1.4 Veränderungen in Angebot und Nachfrage von 2003 bis 2006

In der Tabelle C 1 sind unternehmens- und betriebszweigspezifische Angebots- und Nachfragekennwerte des Zeitraums 2003-2006 aufgelistet. Bezogen auf die gesamte Region Hannover steht einer Angebotsreduzierung um 1,4 % eine Nachfragesteigerung von 2,5 % im Zeitraum 2004 bis 2006 gegenüber.

Eisenbahn

Die entgegen der allgemeinen Entwicklung vorgenommene Angebotsausweitung (+ 4,3 %) hat zu einer deutlichen Nach-

fragesteigerung (+ 13,0 %) geführt – als Einflussgrößen sind zu nennen:

- Öffnung der IC-Linien Hannover – Nienburg und Hannover – Alfeld für Fahrgäste mit GVH-Tarif (Nienburg-Tarif, Hildesheim-Tarif)
- Taktverdichtung auf der Linie R 10 Hannover – Sarstedt – Hildesheim als Vorleistung für die in 2009 geplanten S-Bahn-Verbindungen Hannover – Hildesheim.
- Übernahme der Linien R6 (Uelzen – Hannover) und R11 (Hannover – Göttingen) durch metronom am 11.12.2005, verbunden mit Fahrzeitreduzierungen und dem Einsatz höherwertigen Wagenmaterials
- Inbetriebnahme der Umsteigestation Han-Linden/-Fischerhof (S-Bahn, Stadtbahn, Bus) am 21.05.2006
- Einführung des Hildesheim-Tarifs zum 01.02.2006 und Erweiterung des GVH-Regeltarifs auf die Relationen Bad Pyrmont – Hameln – Springe – Hannover (DB Regio-Linie S5) und Hessisch Oldendorf – Hameln – Elze – Hannover (eurobahn-Linie R12, metronom-Linie R11) zum 01.10.2006

Tab. C 1: Veränderungen in Angebot und Nachfrage am Normalwerktag 2003 bis 2006

Unternehmen	Betriebszweig	Betriebsleistung Montag - Freitag, Schule				Fahrgastaufkommen mit GVH-Tarif und BB DB Montag - Freitag, Schule			
		[Anz. Fzgkm in Tsd. km]				[Anz. LBF in Tsd. P]			
		2003	2004	2006	Veränderung (2004-2006)	2003	2004	2006	Veränderung (2004-2006)
DB Fernverkehr	InterCity ^{1) 2)}	0,8	0,8	1,6	95,9%	6,4	5,8	11,7	104,2%
DB Regio	R-Bahn ^{1) 3)}	10,4	10,4	9,1	-12,1%	56,7	54,5	46,0	-15,6%
DB Regio	S-Bahn ¹⁾	13,3	13,3	13,3	-0,1%	61,9	63,6	69,2	8,8%
DB Regio	Gesamt	23,7	23,7	22,4	-5,4%	118,6	118,1	115,2	-2,5%
metronom	R-Bahn ^{1) 3)}	0,0	0,0	1,5	-	0,0	0,0	13,1	-
Summe DB	Gesamt	24,5	24,5	24,0	-1,9%	125,0	123,9	127,0	2,5%
Summe EVU	R-/S-Bahn	23,7	23,7	23,9	1,1%	118,6	118,1	128,3	8,6%
Summe EVU	Gesamt	24,5	24,5	25,5	4,3%	125,0	123,9	140,0	13,0%
üstra	Stadtbahn	38,0	37,3	36,1	-3,4%	521,2	535,0	543,3	1,6%
üstra	Bus	40,2	39,8	38,8	-2,5%	136,0	138,8	139,4	0,4%
üstra	Gesamt	78,1	77,1	74,8	-2,9%	657,2	673,8	682,7	1,3%
RegioBus	Bus	65,5	65,7	64,5	-1,8%	112,9	112,6	110,5	-1,8%
Summe GVH	Gesamt	168,1	167,2	164,8	-1,4%	895,2	910,3	933,3	2,5%

- 1) Die Betriebsleistungen wurden bei InterCity-Zügen bis zur Verbundgrenze des GVH und bei Regionalzügen und S-Bahnen bis zur letzten Haltestelle im GVH ermittelt.
- 2) Betriebsleistung und Fahrgastaufkommen von Zügen des Fernverkehrs beziehen sich in den Jahren 2003 bis 2004 auf die IC-Linien Hannover – Peine und Hannover – Celle. In 2006 sind auch die IC-Linien Hannover – Nienburg und Hannover – Alfeld über GVH-Sonderstreckentarife nutzbar.
- 3) Die R-Bahn-Leistungen auf der Relation Uelzen – Hannover – Göttingen (Linien R6 und R11) wurden bis 10.12.2005 von der DB Regio erbracht. Ab 11.12.2005 wurden die Leistungen von der metronom übernommen.

Stadtbahn

Obwohl das Angebot um 3,4 % reduziert wurde, hat die Nachfrage um 1,6 % zugenommen – diese Entwicklung wurde beeinflusst durch

- Einführung des 10-min.-Taktes bei der Stadtbahn in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 6 Uhr und 8 Uhr zum Jahresfahrplan 2005
- Eröffnung des Verknüpfungspunktes Bf Linden/Fischerhof am 21.05.2006
- Inbetriebnahme der Streckenverlängerung Lahe – Altwarmbüchen am 11.06.2006

üstra-Bus

Das Angebot ist zwar um 2,5 % zurückgegangen, die Nachfrage ist aber nahezu konstant geblieben (+ 0,4 %) – Einflussgrößen sind:

- Anpassung des Taktes einzelner Buslinien als Folge der Einführung des 10-min.-Taktes bei der Stadtbahn in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zum Jahresfahrplan 2005

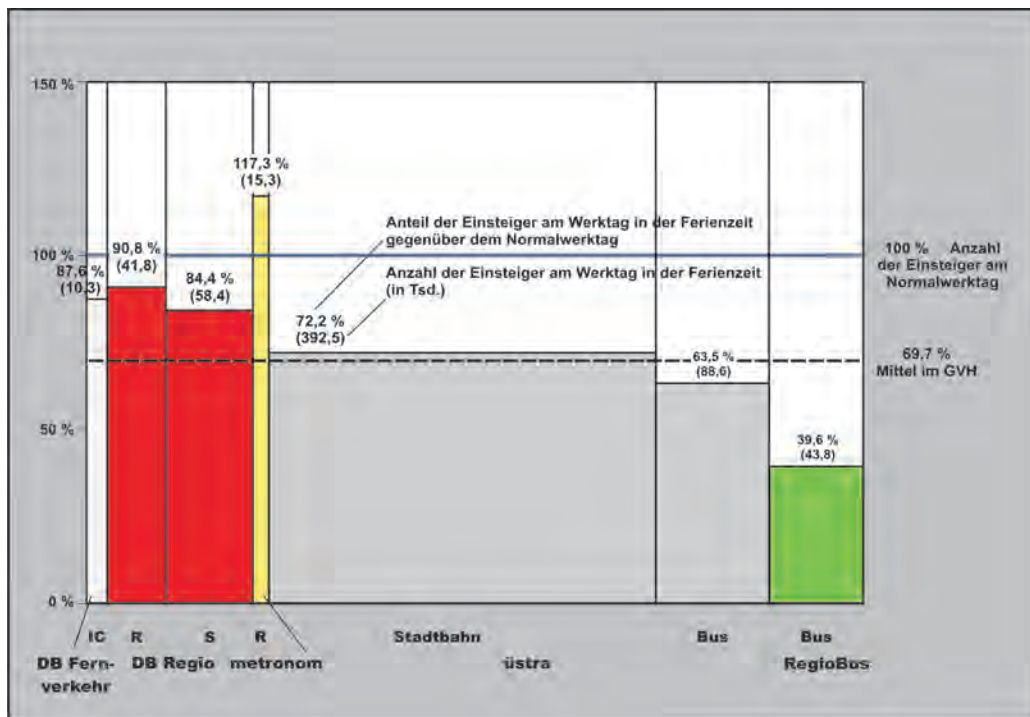
- Einstellung der Buslinie 251 (Lahe – Gewerbegebiet Lahe) mit Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung nach Altwarmbüchen am 11.06.2006

RegioBus

Einer Angebotsreduzierung um 1,8 % steht ein Nachfragerückgang in gleicher Höhe gegenüber – als Gründe sind zu nennen:

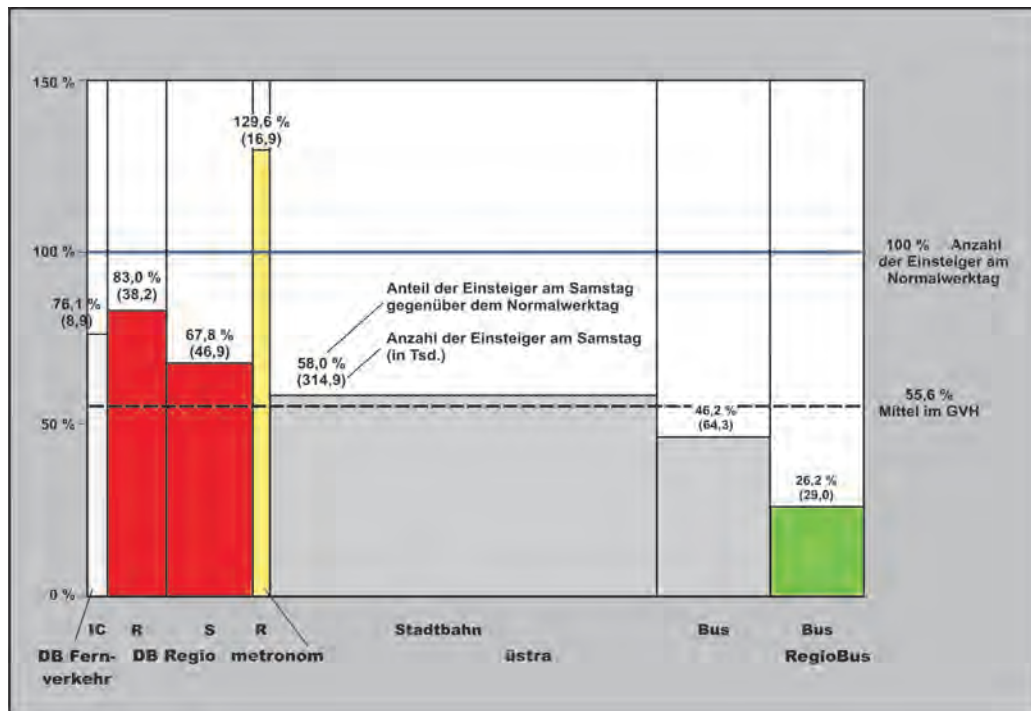
- Verkürzung der Buslinien 630, 634, 635 und 640 auf den neuen Stadtbahndepot Altwarmbüchen am 11.06.2006
- Reduzierung des Fahrtenangebots auf den Linien 460 (Nordhafen – Engelbostel – Stöckendrebber) und 491 (Stöcken – Osterwald – Berenbostel)
- Taktverdichtung bei den Sprinterlinien 300, 500 und 700 aufgrund steigender Nachfrage

Abb. C 3: Verkehrsaufkommen an Werktagen in der Ferienzeit 2006



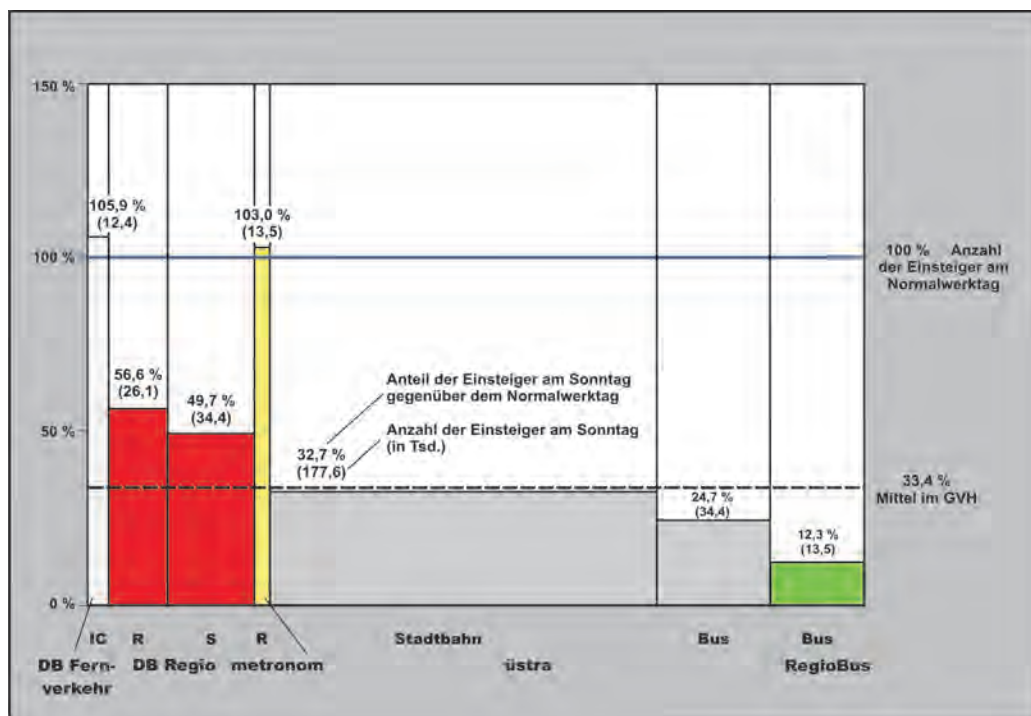
Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit PEP und GVH-Tarif im Verbundgebiet im Jahr 2006

Abb. C 4: Verkehrsaufkommen am Samstag 2006



Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit PEP und GVH-Tarif im Verbundgebiet im Jahr 2006

Abb. C 5: Verkehrsaufkommen am Sonntag 2006



Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit PEP und GVH-Tarif im Verbundgebiet im Jahr 2006

1.5 Verteilung der Verkehrsnachfrage auf die Wochentage

Die Verkehrsnachfrage erreicht an den übrigen Tagen – Werktag in der Ferienzeit, Samstag, Sonntag – bei den Unternehmen üstra und RegioBus nur einen Teil der Nachfrage des Normalwerktag; insbesondere bei der metronom hingegen ist an den Tagen des Wochenendes eine höhere Nachfrage als am Normalwerktag zu verzeichnen. In den Abbildungen C 3, C 4 und C 5 sind für die einzelnen Betriebszweige waagrecht die Anzahl der Linienbeförderungsfälle am Normalwerktag und senkrecht der Anteil der Linienbeförderungsfälle am Werktag in der Ferienzeit (Abb. C 3) bzw. am Samstag (Abb. C 4) bzw. am Sonntag (Abb. C 5) gegenüber dem Normalwerktag aufgeführt.

Setzt man die Anzahl der Linienbeförderungsfälle im gesamten GVH am Normalwerktag mit 100 % an, so entspricht das Aufkommen an einem Werktag in den Ferien 69,7 %, am Samstag 55,6 % und am Sonntag 33,4 % dieses Wertes.

1.6 Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf

Die Tagesganglinie fasst die Verkehrsnachfrage je Tagesstunde (Anzahl Einsteiger je Linienfahrt und Tagesstunde) zusammen. Für die Zuordnung zu einer Tagesstunde ist der zeitliche Schwerpunkt der entsprechenden Linienfahrt ausschlaggebend. Die Abbildungen C 6 bis C 13 spiegeln die tageszeitliche Verteilung der Nachfrage je Verkehrsunternehmen und Betriebszweig wider.

Abb. C 6: Tagesganglinie Region Hannover 2006

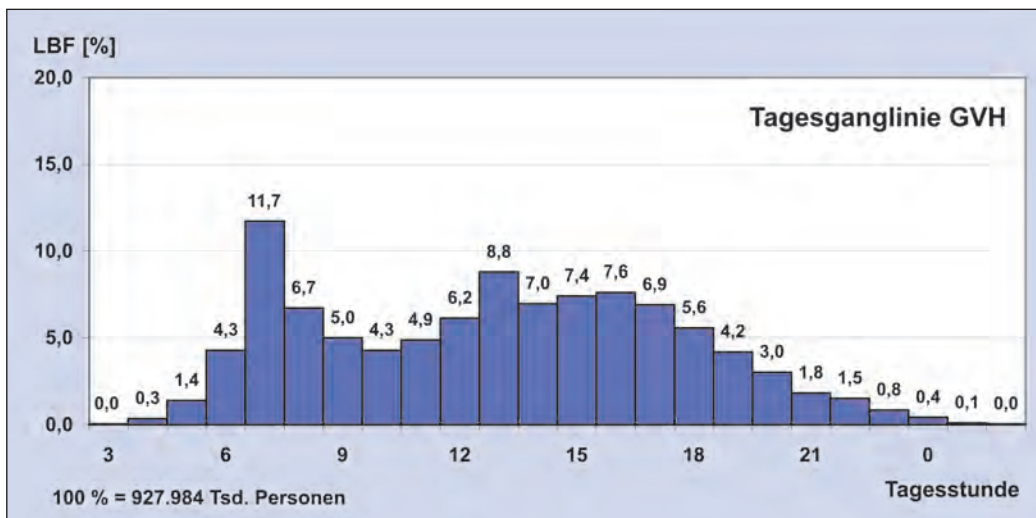


Abb. C 7: Tagesganglinie DB Fernverkehr 2006



Abb. C 8: Tagesganglinie DB Regio R-Bahn 2006

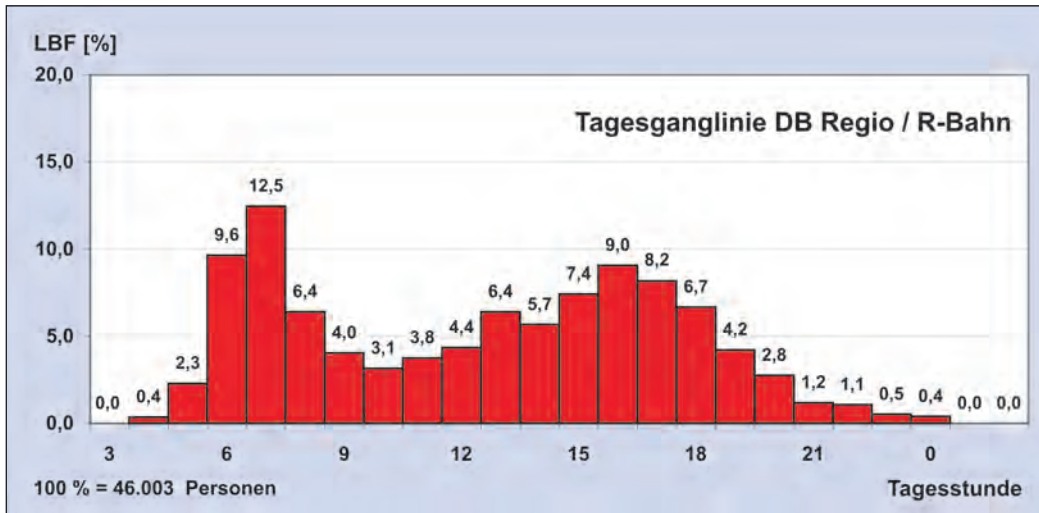


Abb. C 9: Tagesganglinie DB Regio S-Bahn 2006

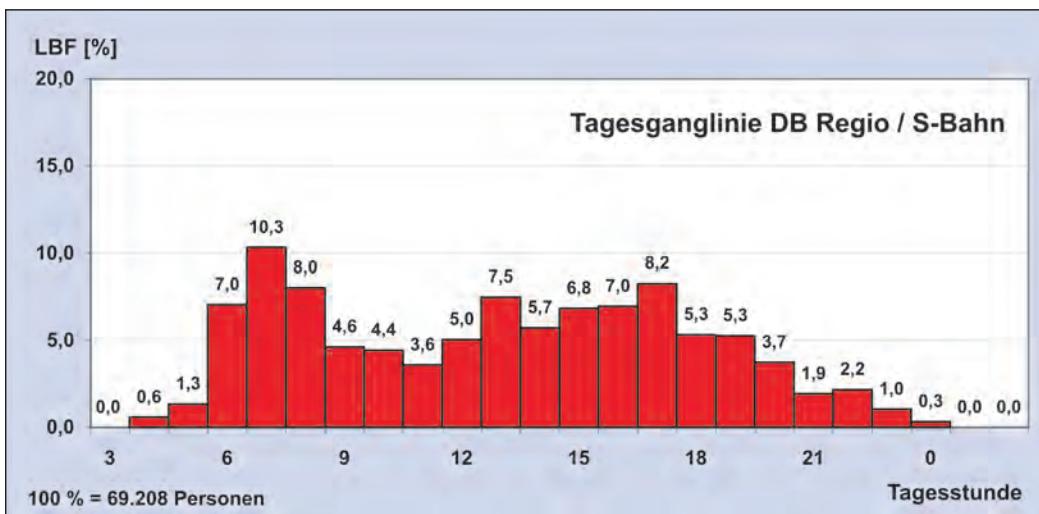


Abb. C 10: Tagesganglinie metronom 2006

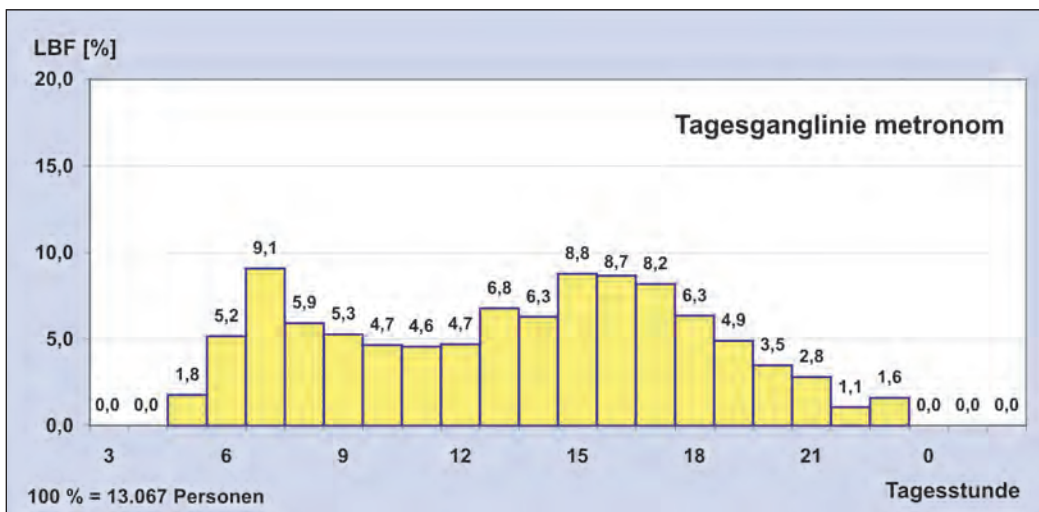


Abb. C 11: Tagesganglinie üstra AG Stadtbahn 2006

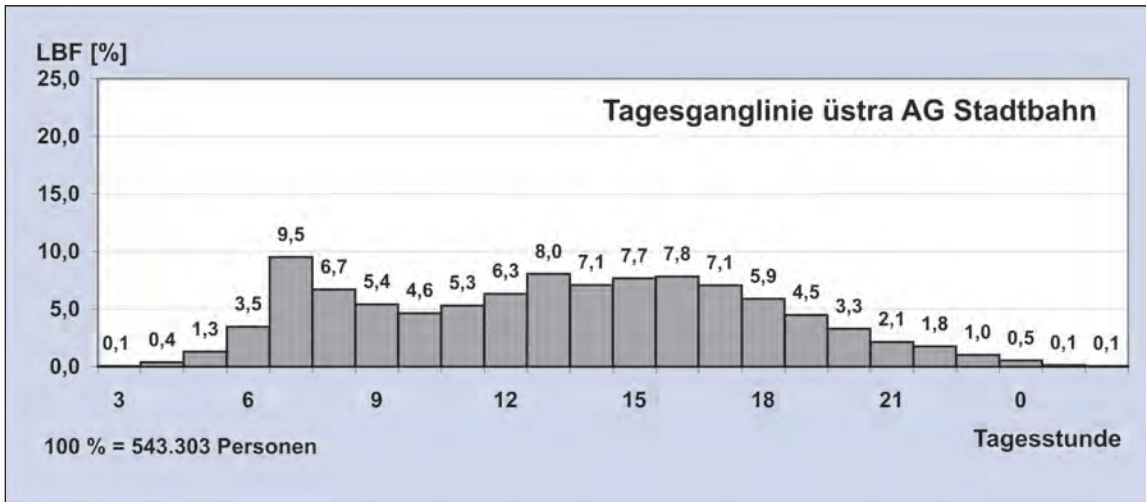


Abb. C 12: Tagesganglinie üstra AG Bus 2006

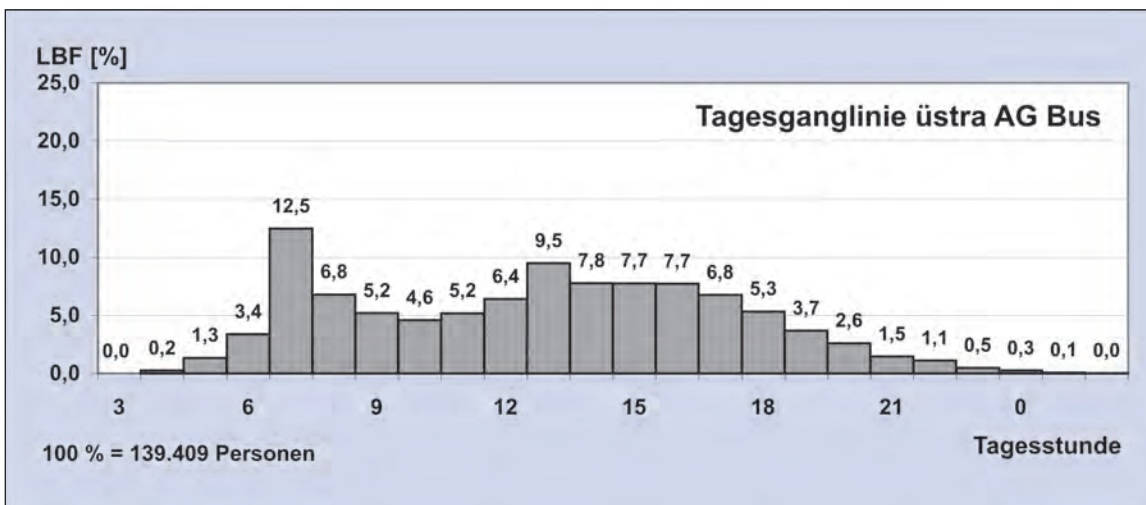
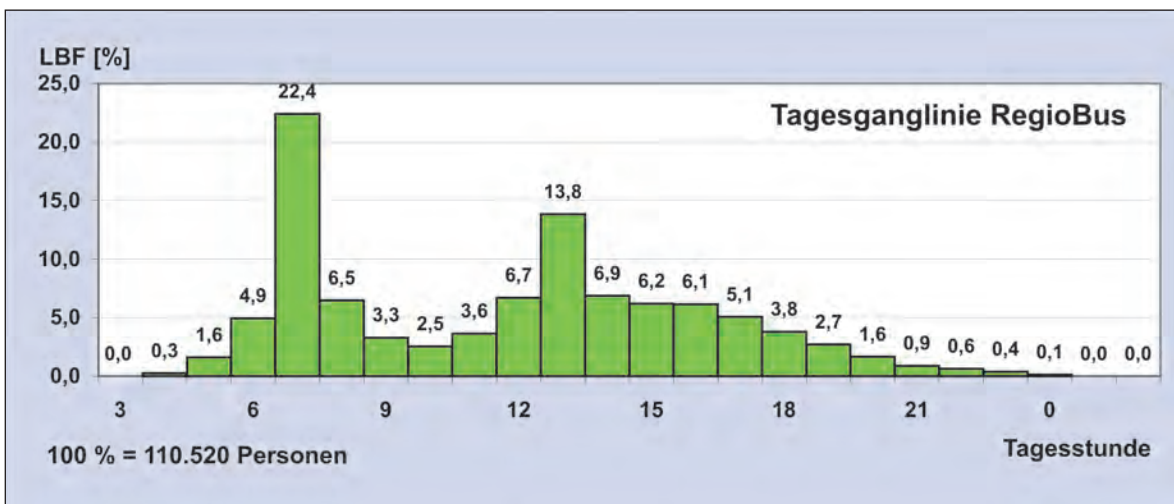


Abb. C 13: Tagesganglinie RegioBus 2006



Im gesamten GVH ist eine ausgeprägte morgendliche Spitzenstunde zwischen 7:00 und 8:00 Uhr mit ca. 109.000 Linienbeförderungsfällen (11,7 % von 933.259) zu erkennen. Am Vormittag zeigt sich ein deutlicher Nachfragerückgang: In der Zeit zwischen 10:00 und 11:00 Uhr befindet sich weniger als die Hälfte der morgendlichen Fahrgastzahlen in den Verkehrsmitteln des GVH (4,3 % entsprechend etwa 40.000 Linienbeförderungsfälle). Die nachmittäglichen Fahrgastzahlen sind dagegen deutlich ausgeglichener. Im Vergleich der einzelnen Verkehrsmittel werden insbesondere die Auswirkungen der unterschiedlichen Fahrtzwecke auf die Tagesganglinie deutlich: In den Fahrzeugen der RegioBus erzeugen die starken Schülerverkehre deutliche Verkehrsspitzen zu den Schulanfangs- und -endzeiten (s. Zeitintervalle 07:00 – 08:00 Uhr und 13:00 – 14:00 Uhr); die Einkaufs- und Freizeitverkehre bewirken dagegen in der Stadt Hannover eine relativ ausgeglichene Belastung am Nachmittag.

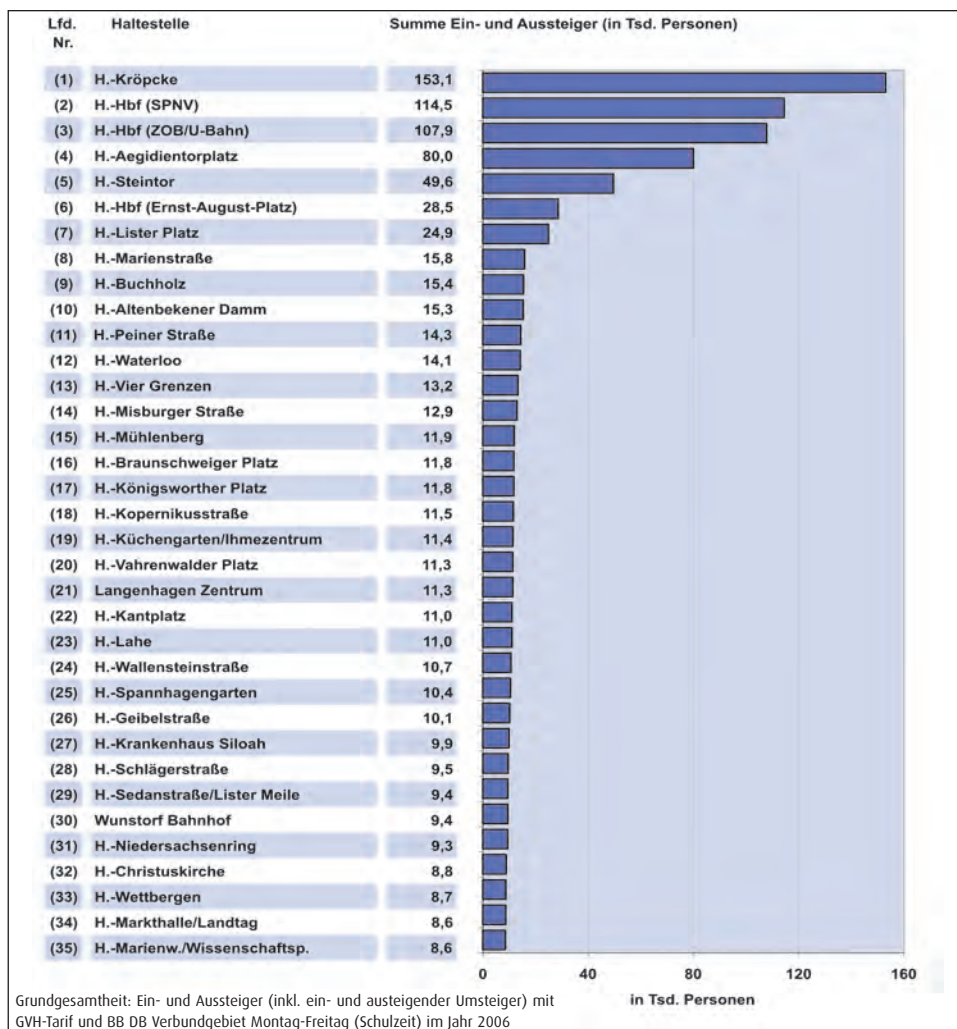
1.7 Kantenbelastung

Als Kantenbelastung wird die fahrtrichtungsspezifische Summe der Fahrgäste aller Linien zwischen zwei aufeinanderfolgenden Haltestellen (= Summe der Besetzungen) bezeichnet. Die Karten 5.1 – 5.3 zeigen die Belastung des gesamten GVH-Liniennetzes differenziert nach verschiedenen Betriebszweigen und veranschaulichen damit die räumliche Verteilung der Verkehrsnachfrage.

1.8 Haltestellenbelastung

Unter Haltestellenbelastung wird die Summe der Einsteiger (inkl. einsteigende Umsteiger) und der Aussteiger (inkl. aussteigende Umsteiger) an einer Haltestelle verstanden. Für die 35 am höchsten belasteten Haltestellen im GVH werden die Belastungswerte in der Abb. C 14 aufgelistet.

Abb. C 14: Haltestellenbelastung in 2006 an ausgewählten Haltestellen Jahreswerte



2. Erfolgskontrolle

2.1 Einführung

Ziel der Untersuchung

Bereits im Rahmen des Nahverkehrsplans 2003 der Region Hannover wurde erstmals eine Erfolgskontrolle zu den Wirkungen ausgewählter Strategien und Einzelmaßnahmen im Gesamtnetz vorgelegt. Zum damaligen Zeitpunkt bestand die Notwendigkeit, die vielfältigen Maßnahmen, die im Vorfeld der EXPO 2000 in der Region Hannover realisiert worden sind, kritisch zu analysieren, um Hinweise für zukünftige Planungen zu erhalten und in die Nahverkehrsplanung zu integrieren.

Die damalige Untersuchung soll im Rahmen des aktuellen Nahverkehrsplans fortgesetzt werden. Im Nachgang der EXPO 2000 verlangsamte sich der Realisierungsprozess geplanter Maßnahmen des ÖPNV in der Region Hannover erheblich. Konnten vormals große Finanzmittel zielgerichtet im Hinblick auf das Großereignis auf die Umsetzung von ÖPNV-Maßnahmen gelenkt werden, so flossen in der Zeit nach der EXPO 2000 die Zuwendungen schwerpunktmäßig in andere Regionen Niedersachsens. Die allgemeine Finanzknappheit der Kommunen verstärkte diesen Prozess.

Nach der Zeit der Maßnahmenrealisierung wurde in den letzten Jahren verstärkt die Effizienz des Angebotes erhöht. Ein wichtiger Schritt war hierbei die stufenweise Einführung eines Jahresfahrplans im Dezember 2002 und 2004 mit gleichzeitiger Einführung eines neuen Taktsystems. Der damalige 7,5-min.-Grundtakt der Stadtbahn wurde überführt in ein 10-min.-Taktsystem, das seitdem einheitlich das ganze Jahr über angeboten wird.

Aufbau und Ziel der Untersuchung

Somit erhält die Erfolgskontrolle im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans eine erweiterte Aufgabe. In Fortsetzung der Erfolgskontrolle aus dem Nahverkehrsplan 2003 ist eine erneute Analyse der Wirkungen der Nahverkehrsentwicklung sinnvoll. Erfahrungen zeigen, dass sich das Nachfragepotenzial neuer Angebote erst nach einigen Jahren mobilisieren lässt, sodass die damaligen Auswertungen z.B. zu dem S-Bahn-System in Form von Zeitreihen weitergeführt werden. Zusätzlich werden aber auch aktuelle Entwicklungen in die Auswertung integriert. Die jeweiligen Auswertungen

orientieren sich eng an den gesetzten Zielen. Vor der Behandlung von Einzelstrategien soll die Entwicklung des Gesamtangebotes und der Gesamtnachfrage aufgezeigt werden. Hierbei soll untersucht werden, ob die Angebotsveränderungen Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage im ÖPNV gehabt haben. Bereits in Kap. C 1 wurden Kennziffern zum Verkehrsangebot und zur Verkehrsnachfrage dargestellt. In diesem Zusammenhang werden diese Daten in Zeitreihen eingebunden, die einen Überblick über die Entwicklung geben. Ergänzt werden diese Analysen durch die Auswertungen zur Angebots- und Nachfragedichte, die im Folgenden erläutert werden.

2.2 Angebotsniveau in der Region Hannover

Erschließung und Verbindung in bedarfsgerechter Weise

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (§ 6 Abs. 2 Nr. 2 NNVG) ist der Nahverkehrsplan an die Ziele der Raum- und Landesplanung anzupassen. Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RRÖP) von 2005 wird u.a. gefordert, dass der ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr erhalten soll. Die Weiterentwicklung des Systems soll die zentralörtliche Raum- und Siedlungsstruktur (Einheit Siedlung und Verkehr) unterstützen. Dabei werden auf den nachfragestarken Relationen, wenn wirtschaftlich möglich, Schienensysteme oder ersatzweise hochklassige Bussysteme eingesetzt.

In den ländlich orientierten Teilräumen ist dagegen eine qualitativ angemessene Verkehrsbedienung vorzusehen. Somit weist ein hoher Verkehrsbedarf auf ein notwendiges umfangreiches ÖPNV-Angebot hin, während ein geringer Verkehrsbedarf lediglich ein nachfragegerechtes, an den Mindestbedienstungsstandards orientiertes Angebot sinnvoll erscheinen lässt. Dieser Grundsatz soll sicherstellen, dass die finanziellen Mittel effektiv eingesetzt werden und möglichst viele Fahrgäste vom ÖPNV-Angebot profitieren.

Messung des Angebotsniveaus

Bereits im Rahmen des Nahverkehrsplans 2003 konnte mit der Messung des Angebotsniveaus ein Verfahren eingesetzt werden, mit dem das Verkehrsangebot in unterschiedlichen Räumen miteinander verglichen werden kann. Z.B. kann damit überprüft werden, ob das ÖPNV-Angebot einer Gemeinde im Vergleich zu den benachbarten Gemeinden

eher üppig oder eher kärglich bemessen wurde und damit ggf. Handlungsbedarf besteht.

Nach dem Grundsatz der bedarfsgerechten Erschließung sollen sich Verkehrsangebot und Verkehrsbedarf die Waage halten. Es liegt also nahe, das Angebotsniveau über einen Quotienten von geeigneten Messgrößen des Verkehrsangebotes und des Verkehrsbedarfes zu definieren. Diese Kennzahl zum Angebotsniveau erlaubt einerseits einen Vergleich zwischen den einzelnen Bezirken, sodass lokale Abweichungen im ÖPNV-Angebot erkannt werden können. Andererseits lassen sich durch den Vergleich der Kennzahlen aus den Jahren 1995/1996 und 2000/2001 (jeweils Fahrplanjahr) mit den aktuell vorliegenden Daten aus dem Jahr 2004 die Auswirkungen seit dem ersten NVP 1997 ableiten.

Verkehrsbedarf

Für jeden Bereich in der Region Hannover wird eine Kennzahl für den Verkehrsbedarf aus der Summe der jeweiligen Anzahl der Arbeitsplätze, Schulplätze und Einwohner ab 6 Jahren ermittelt. Je höher der Summenwert dieser Strukturgrößen ist, desto höher wird der Verkehrsbedarf.

Dahinter steht die Überlegung, dass die Erschließung von Arbeits-, Schul- und Wohnstandorten zu den Grundsätzen der Angebotsplanung gehört. Außerdem werden diese Strukturgrößen zuverlässig und in tiefer Gliederung (Gemeinde, Verkehrszelle) in der Statistik der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung geführt.

Gewichtetes Verkehrsangebot

Das ÖPNV-Angebot eines Bezirks lässt sich durch die Anzahl der Abfahrten aller Verkehrsmittel am Normalwerktag charakterisieren, weil dadurch die Gelegenheiten der Fahrgäste zur Nutzung des ÖPNV am besten beschrieben werden. Bei dem Merkmal "Anzahl Abfahrten" wird unterstellt, dass die üblichen Planungsgrundsätze für eine räumliche und zeitliche Verteilung der Abfahrten eingehalten sind und damit je Gemeinde bzw. Stadtbezirk vergleichbare und aussagekräftige Kennwerte zum Verkehrsangebot ermittelt werden.

Während eine "vernünftige" Verteilung der Abfahrten unterstellt werden kann, sollen die Unterschiede und Bedeutungen der einzelnen Verkehrsmittel (Produkte) für die Fahrgäste durch eine spezielle Gewichtung berücksichtigt werden: Es ist offensichtlich, dass der Komfort von Schienenfahrzeu-

gen höher als der von Bussen ist. Schienenfahrzeuge sind in der Regel schneller, direkter und bequemer, sodass eine höhere Gewichtung dieser Abfahrten gerechtfertigt erscheint.

Jedes Produkt erhält zunächst als Basis den Wert 1,0. Darüber hinaus werden Zuschläge für verschiedene Arten von Komfort vergeben. Analog zu typischen Ansätzen in Verkehrsmodellen nimmt die Wertigkeit eines Produktes bei hoher Reisegeschwindigkeit und bei Direktverbindungen zu. Außerdem wird ein "Schienenbonus" für alle schienengebundenen Verkehrsmittel vergeben, weil sie geräumiger, vibrationsfreier und geräuschärmer sind (vgl. Megel, Katrin; Schienenbonus: Nur ein Mythos?; in: Der Nahverkehr 6/2001). Die Höhe der einzelnen Zuschläge wurde einvernehmlich zwischen den beteiligten Fachkollegen im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2003 festgelegt und ist der folgenden Grafik zu entnehmen. Mit dieser Gewichtung ist es gelungen, aussagekräftige Kennzahlen für das Gesamtverkehrsangebot einer Gemeinde oder eines Stadtbezirkes zu ermitteln, die sowohl das lokal verkehrende Busangebot als auch das in die City von Hannover gerichtete Verkehrsangebot angemessen berücksichtigen.

Dichte des Verkehrsangebotes

Die Dichte des Verkehrsangebotes in einem Bezirk wird durch das Verhältnis des gewichteten Verkehrsangebotes und des Verkehrsbedarfes definiert und stellt einen Indikator für die Bemessung des Verkehrsangebotes dar. Im Folgenden wird angenommen, dass ein "bedarfsgerechtes Verkehrsangebot" vorliegt, wenn sich die Indikatoren von Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage "die Waage" halten, indem der Quotient dieser beiden Größen – die Dichte des Verkehrsangebotes – einen vorgegebenen Wert erreicht.

Abb. C 15: Produktspezifische Gewichtung von Abfahrten

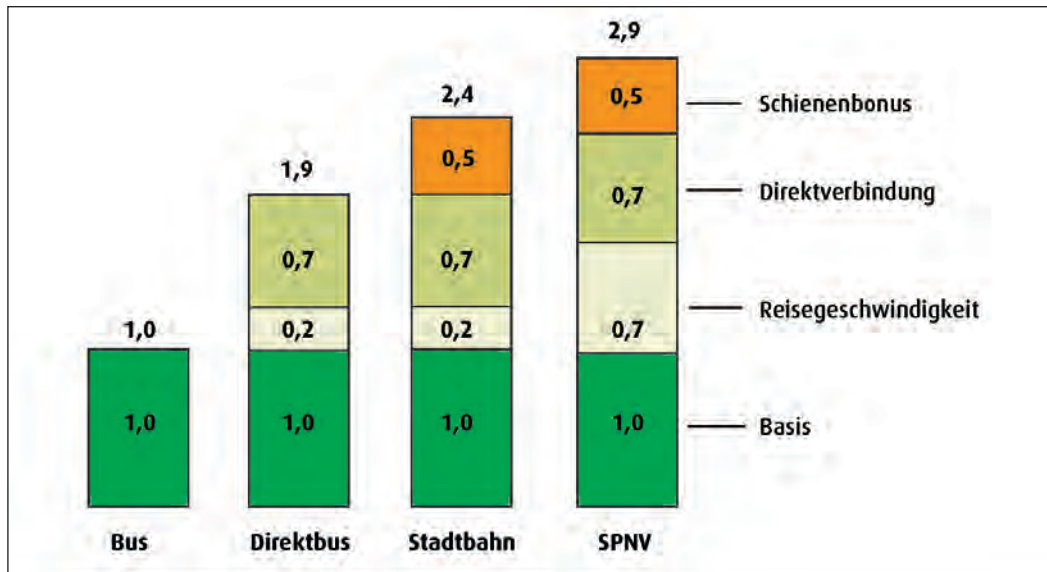
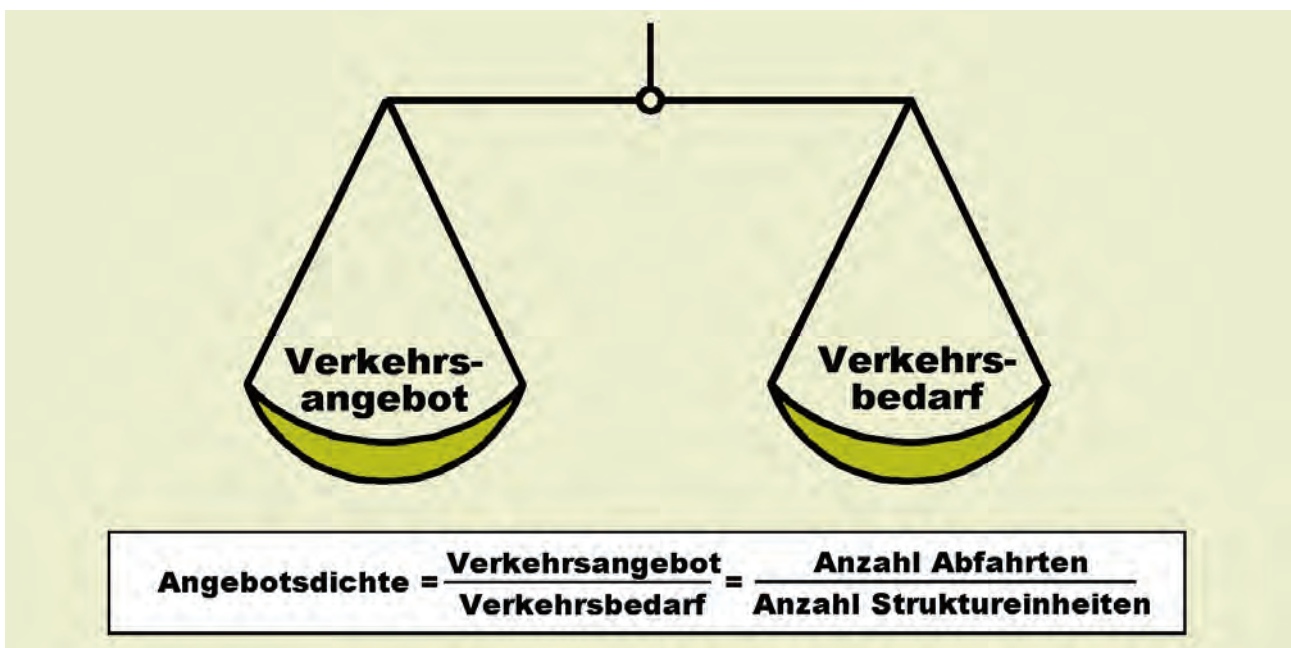


Abb. C 16: Indikator für das Angebotsniveau



Interpretation der Angebotsdichte

Ein hoher Wert der Angebotsdichte signalisiert ein im Vergleich zum Verkehrsbedarf überdurchschnittlich gutes Verkehrsangebot - also ein relativ hohes Angebotsniveau. Umgekehrt entsprechen niedrige Werte der Angebotsdichte einem unterdurchschnittlichen Qualitätsniveau. Eine Bewertung des Angebotsniveaus (z.B. von "sehr gut" bis "mangelhaft") wird vermieden, weil durch diese Bezeich-

nungen vor allem für ungünstig eingestufte Kategorien ein Handlungsbedarf suggeriert wird. Tatsächlich weist das ÖPNV-Angebot jedoch in der gesamten Region Hannover einen vergleichsweise hohen Stand auf. Zur Vereinfachung der Interpretation wird der Wertebereich der Angebotsdichte in der Region Hannover in fünf Klassen eingeteilt.

Tab. C 2: Klassen der Angebotsdichte

Klasse	Angebotsdichte (Abfahrten am Normalwerktag/Struktureinheiten)
1	ab 0,241
2	0,181 bis 0,240
3	0,121 bis 0,180
4	0,061 bis 0,120
5	bis 0,060

Räumliche Unterteilung

Die räumliche Differenzierung der Auswertung orientiert sich an den politischen Grenzen der Region Hannover. Wegen ihrer herausragenden Bedeutung ist die Landeshauptstadt Hannover in mehr Unterbezirke unterteilt als die 20 übrigen Städte und Gemeinden.

Abb. C 17: Stadtbezirke in der Stadt Hannover



Insgesamt wird der Bereich der Landeshauptstadt differenziert nach den 13 Stadtbezirken ausgewertet.

Die 20 übrigen Städte und Gemeinden werden in Anlehnung an das RROP 2005 jeweils in einen Bereich „Zentrum“ (zentrale Bereiche sowie Ortsteile mit ergänzender Funktion, genaue Definition vgl. Kap. B 3.1.2) und in einen Bereich „Umland“ (übrige Bereiche der Städte und Gemeinden) unterteilt.

Ergebnisse

Tab. C 3 und C 4 zeigen die Entwicklung der Angebotsdichte im ÖPNV für die ausgewerteten Bereiche zwischen 1996, 2000 und 2004. In den Abb. C 16 und C 17 werden die Werte für 2004 grafisch dargestellt.

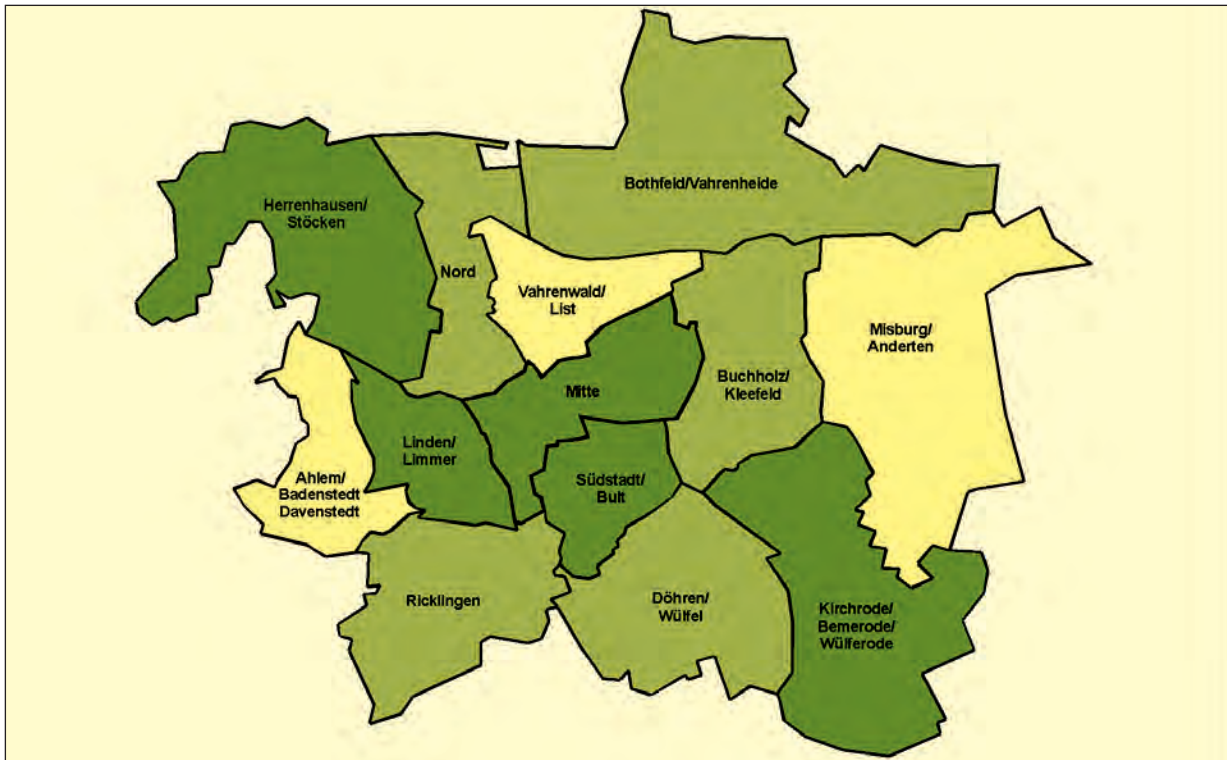
Tab. C 3: Entwicklung der Angebotsdichte in der LHH

Stadtbezirk (LHH)	1996		2000		2004		Differenz	
	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	2000 - 2004	1996 - 2004
Hannover - Mitte	0,29	1	0,32	1	0,31	1	0	0
Hannover - Vahrenwald/List	0,19	2	0,22	2	0,18	3	-1	-1
Hannover - Bothfeld/Vahrenheide	0,25	1	0,31	1	0,19	2	-1	-1
Hannover - Buchholz/Kleefeld	0,24	1	0,28	1	0,21	2	-1	-1
Hannover - Misburg/Anderten	0,18	3	0,19	2	0,14	3	-1	0
Hannover - Kirchrode/Bemerode/Wülferode	0,20	2	0,34	1	0,25	1	0	1
Hannover - Südstadt/Bult	0,20	2	0,24	2	0,26	1	1	1
Hannover - Döhren/Wülfel	0,22	2	0,29	1	0,23	2	-1	0
Hannover - Ricklingen	0,21	2	0,30	1	0,22	2	-1	0
Hannover - Linden/Limmer	0,19	2	0,26	1	0,28	1	0	-1
Hannover - Ahlem/Badenstedt/Davenstedt	0,20	2	0,23	2	0,18	3	-1	-1
Hannover - Herrenhausen/Stöcken	0,25	1	0,28	1	0,24	1	0	0
Hannover - Nord	0,17	3	0,21	2	0,21	2	0	1

Klassifizierung	1	> 0,24 Fahrten (gewichtet) je Struktureinheit
Relative Angebotsdichte	2	<= 0,24 Fahrten (gewichtet) je Struktureinheit
	3	<= 0,18 Fahrten (gewichtet) je Struktureinheit
	4	<= 0,12 Fahrten (gewichtet) je Struktureinheit
	5	<= 0,06 Fahrten (gewichtet) je Struktureinheit

Legende für Tab. C 3, C 4 und Abb. C 18 und C 19

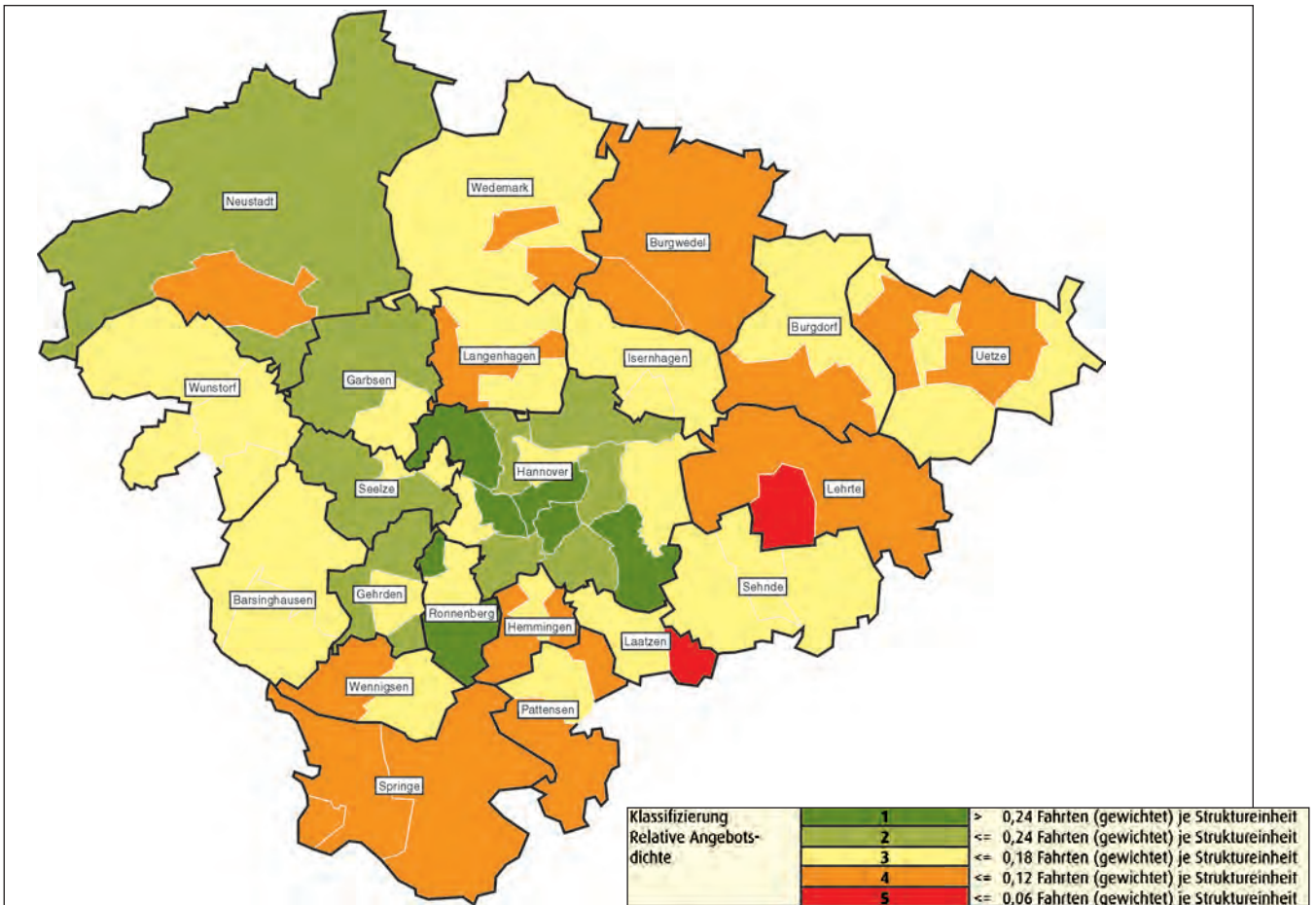
Abb. C 18: Angebotsdichte in der LHH



Tab. C 4: Entwicklung der Angebotsdichte in der Region (ohne LHH)

Stadt/Gemeinde außerhalb der LHH	1996		2000		2004		Differenz	
	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	2000 - 2004	1996 - 2004
Barsinghausen - Zentrum	0,07	4	0,16	3	0,13	3	0	1
Barsinghausen - Umland	0,14	3	0,19	2	0,15	3	-1	0
Burgdorf - Zentrum	0,08	4	0,09	4	0,09	4	0	0
Burgdorf - Umland	0,13	3	0,15	3	0,13	3	0	0
Burgwedel - Zentrum	0,11	4	0,11	4	0,11	4	0	0
Burgwedel - Umland	0,14	3	0,15	3	0,11	4	-1	-1
Garbsen - Zentrum	0,12	3	0,19	2	0,15	3	-1	0
Garbsen - Umland	0,24	2	0,26	1	0,22	2	-1	0
Gehrden - Zentrum	0,12	3	0,19	2	0,17	3	-1	0
Gehrden - Umland	0,21	2	0,27	1	0,19	2	-1	0
Hemmingen - Zentrum	0,15	3	0,17	3	0,16	3	0	0
Hemmingen - Umland	0,10	4	0,12	4	0,11	4	0	0
Isernhagen - Zentrum	0,13	3	0,12	3	0,13	3	0	0
Isernhagen - Umland	0,15	3	0,15	3	0,13	3	0	0
Laatzen - Zentrum	0,18	3	0,18	2	0,17	3	-1	0
Laatzen - Umland	0,05	5	0,07	4	0,06	5	-1	0
Langenhagen - Zentrum	0,12	4	0,16	3	0,17	3	0	1
Langenhagen - Umland	0,13	3	0,15	3	0,11	4	-1	-1
Lehrte - Zentrum	0,07	4	0,06	4	0,06	5	-1	-1
Lehrte - Umland	0,08	4	0,09	4	0,09	4	0	0
Neustadt am Rbge. - Zentrum	0,11	4	0,12	3	0,11	4	-1	0
Neustadt am Rbge. - Umland	0,20	2	0,24	2	0,20	2	0	0
Pattensen - Zentrum	0,14	3	0,15	3	0,12	3	0	0
Pattensen - Umland	0,15	3	0,19	2	0,09	4	-2	-1
Ronnenberg - Zentrum	0,11	4	0,17	3	0,13	3	0	1
Ronnenberg - Umland	0,17	3	0,38	1	0,26	1	0	2
Seelze - Zentrum	0,16	3	0,19	2	0,17	3	-1	0
Seelze - Umland	0,22	2	0,28	1	0,23	2	-1	0
Sehnde - Zentrum	0,10	4	0,13	3	0,13	3	0	1
Sehnde - Umland	0,14	3	0,19	2	0,15	3	-1	0
Springe - Zentrum	0,08	4	0,08	4	0,06	4	0	0
Springe - Umland	0,10	4	0,14	3	0,10	4	-1	0
Uetze - Zentrum	0,08	4	0,09	4	0,08	4	0	0
Uetze - Umland	0,16	3	0,14	3	0,13	3	0	0
Wedemark - Zentrum	0,06	4	0,09	4	0,08	4	0	0
Wedemark - Umland	0,15	3	0,16	3	0,15	3	0	0
Wennigsen - Zentrum	0,06	5	0,11	4	0,07	4	0	1
Wennigsen - Umland	0,12	3	0,22	2	0,15	3	-1	0
Wunstorf - Zentrum	0,13	3	0,17	3	0,15	3	0	0
Wunstorf - Umland	0,12	4	0,14	3	0,12	3	0	1

Abb. C 19: Angebotsdichte in der Region (ohne LHH)



Aus den Bildern und Tabellen zur Angebotsdichte lässt sich Folgendes ableiten:

Stadt Hannover

Während 1996 die Stadtbezirke von Hannover im Mittel eine Angebotsdichte von 0,22 Abfahrten pro Struktureinheit aufwiesen, ist die Angebotsdichte 2000 um 0,05 Einheiten auf 0,27 Abfahrten pro Struktureinheit gestiegen. Das entspricht einer durchschnittlichen Verbesserung um fast eine Klasse. Alle Stadtbezirke von Hannover erreichen in 2000 in der Angebotsdichte mindestens Klasse 2.

Bis 2004 hat sich diese Entwicklung mit einem Wert von 0,23 Abfahrten pro Struktureinheit mit Einführung des Jahresfahrplans und des 10-min.-Grundtaktes bei den Stadtbahnlinien nahezu wieder umgekehrt. Es sollte in diesem Zusammenhang aber berücksichtigt werden, dass die subjektive Merkbarkeit des Angebotes durch den 10-min.-Takt gegenüber dem vorherigen Taktsystem verbessert werden konnte. Auch

wurden im Vorfeld der Einführung des neuen Taktfahrplans umfangreiche Kapazitätsuntersuchungen durchgeführt. Als Ergebnis davon werden auf einigen nachfragestarken Linien zu bestimmten Tages- und Jahreszeiten verlängerte Zugeinheiten eingesetzt, die die geringere Fahrtenhäufigkeit auf diesen Linien ausgleichen.

Region Hannover (ohne LHH)

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in der Region Hannover (ohne LHH). 1996 hatten die Bezirke im ehemaligen Landkreis Hannover im Mittel eine Angebotsdichte von 0,13 Abfahrten pro Struktureinheit. Dieser Wert konnte nach der Umsetzung des NVP 1997 im Jahr 2000 um 0,03 auf 0,16 Abfahrten pro Struktureinheit gesteigert werden, während er mit Stand 2004 mit 0,14 Abfahrten pro Struktureinheit nahezu wieder den Wert von 1996 einnimmt. Zwei Bezirke liegen nunmehr wieder in der untersten Klasse 5 (Laatzten Umland und Lehrte Zentrum).

Auswertung weiterer Ergebnisse

- Der Rückgang der Angebotsdichte von 2000 zu 2004 ist in der LHH mit -14 % etwa genauso groß wie in der Region (ohne LHH) mit -13 %.
- Die Angebotsdichte in der Region Hannover nimmt in räumlicher Hinsicht kontinuierlich von der Stadt Hannover ins Umland ab. Allerdings gibt es sowohl innerhalb der Landeshauptstadt als auch in der Region Hannover (ohne LHH) einige Auffälligkeiten, die im Folgenden aufgeführt werden:
- Die Angebotsdichte befindet sich in der LHH in fast allen Stadtbezirken auf hohem Niveau. Allerdings weisen die beiden Stadtbezirke mit einem lediglich geringen Anteil an Stadtbahnstrecken (Misburg / Anderten sowie Ahlem / Badenstedt / Davenstedt) eine geringere Angebotsdichte auf. Gleiches trifft für den Stadtbezirk Vahrenwald / List mit seinem besonders hohen Nachfragepotenzial zu.
- Die Angebotsdichte in der Region Hannover (ohne LHH) weist ein Ungleichgewicht auf. Im Vergleich zu den Werten im nördlichen, östlichen und südlichen Regionsgebiet weisen die Umland-Bezirke der westlichen Städte und Gemeinden Neustadt, Garbsen, Seelze, Gehrden und Ronnenberg ein höheres Niveau auf.

Fazit:

Die Auswertung der Angebotsdichte liegt mit Stand 2004 bereits in dritter Auflage vor. Sie spiegelt die relative Angebotsentwicklung plausibel wider und gibt erste Anzeichen für einen Überprüfungsbedarf.

Tab. C 5: Einwohnerentwicklung in der Region Hannover

	1996		2000		2004	
	%	abs.	%	abs.	%	abs.
Einwohner LHH	100	526.901	98,3	517.838	99,0	521.675
Einwohner Region Hannover (ohne LHH)	100	616.764	101,7	627.413	104,2	642.635
Einwohner Region Hannover	100	1.143.665	100,1	1.145.251	101,8	1.164.310

(Quelle: Strukturdatenatlanten der Region Hannover 1996, 2000 und 2004)

2.3 Nachfrageentwicklung/Nachfrage-niveau

2.3.1 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist von vielen Einflussfaktoren abhängig. Wie im Nahverkehrsplan 2003 der Region Hannover ausgeführt wurde, lassen sich drei entscheidende Einflussfaktoren ableiten, die für Veränderungen verantwortlich sind:

Verkehrsbedarf

Der Verkehrsbedarf resultiert vor allem aus den Einwohnerzahlen, die man zuverlässig in Form von Zeitreihen darstellen kann.

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen belegt eine Stagnation bei der Gesamteinwohnerzahl in der Region Hannover. Der Suburbanisierungsprozess hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich auf niedrigem Niveau fortgesetzt, die Einwohnerzahl insgesamt stieg leicht an.

Aufwändiger ist die Aufbereitung der weiteren Einflussfaktoren Arbeits-, Schul- und Studienplätze sowie Attraktivität für Einkauf und Freizeit. Hier gibt es unterschiedliche Definitionen, sodass die Werte nicht problemlos miteinander verglichen werden können. Insgesamt ist kein eindeutiger Trend erkennbar, der starke Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage haben könnte. Lediglich der Bedeutungszuwachs des Zentrums der Landeshauptstadt bezüglich Konsum, Kultur und Freizeit gegenüber den Zentren der Umlandgemeinden soll an dieser Stelle benannt werden.

Tarifniveau

Seit der Tarifreform am 01.02.1997 ist das Tarifsystem in der Region Hannover nahezu unverändert geblieben. Kontinuierliche Preissteigerungen, die insgesamt leicht über der Inflationsrate lagen, betrafen alle Tarifzonen und wurden so bemessen, dass negative Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage weitgehend unterblieben.

Verkehrsangebot

Das Angebotsniveau ist mit der Einführung des Jahresfahrplans im Jahre 2004 leicht niedriger geworden, befindet sich aber immer noch auf einem höheren Niveau als Mitte der 90er-Jahre. Parallel zu dieser Entwicklung sind die Verkehrsinfrastruktur und damit die Angebote der ersten Bedienungsebene mit großem finanziellen Aufwand ausgebaut worden (S-Bahn, Stadtbahn, P+R/B+R, RegioSprinter), sodass die Attraktivität des Verkehrsangebotes auf den Relationen mit einer hohen Nachfrage deutlich erhöht werden konnte.

Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Daten zur Verkehrsnachfrage im GVH liegen in ähnlicher Aufbereitung für die Zeitpunkte 1995, 1999, 2001, 2003, 2004 und 2006 vor. Auf Anraten des Gutachters WVI können aber erst die Daten ab dem Jahr 2001 miteinander verglichen werden, da vorher noch methodische Unterschiede bestanden.

Die Zeit zwischen 1995 und 2001 war geprägt durch eine intensive Phase des Infrastrukturausbaus in Vorbereitung auf die EXPO 2000 und durch eine komplette Überarbeitung und Angebotsausweitung der Busnetze von üstra und RegioBus. Nach Abschluss aller Bautätigkeiten, die zwischenzeitig zu einem Rückgang der Verkehrsnachfrage führten, erreichte das Verkehrsangebot im Auswertungsjahr 2001 quantitativ einen Höhepunkt. Infolgedessen stieg die Verkehrsnachfrage z. T. deutlich an, allerdings verschlechterte sich die durchschnittliche Besetzung und damit Effizienz des Angebotes im erwarteten Maße (vgl. Nahverkehrsplan 2003, Abschätzung der Angebotselastizität mit einem Faktor von 0,2).

Effizienzsteigerung des Angebotes seit Einführung des Jahresfahrplans 2003

Im Dezember 2002 wurde mit Einführung der ersten Stufe des Jahresfahrplans 2003 eine neue Strategie umgesetzt. Während in den Jahren davor fast ausschließlich Angebotsausweitungen umgesetzt worden sind, versuchte man nun ausgehend von der Umstellung des Stadtbahntaktes von 7,5 min. auf einen 10-min.-Takt das Angebot für die Fahrgäste einheitlicher und leicht merkbar darzubringen. Dadurch konnte auch die Effizienz des Angebotes gesteigert werden. Die Auswertung der Nachfrageentwicklung belegt die Erfolge dieser Strategie. Besonders die Verkehrsnachfrage auf den Hauptachsen stieg bei insgesamt rückläufigem Aufwand. Ein Grund dafür könnte bei den anhaltend hohen Energiepreisen liegen. Die durchschnittliche Besetzung konnte ebenfalls z. T. deutlich gesteigert werden.

Tab. C 6: Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Werte Werktag Schule	2001	2003	2004	2006	Saldo 2006/2001 in %
LBF SPNV	103.561	125.029	123.878	140.027	35,2
LBF Stadtbahn	504.420	521.179	535.005	543.303	7,7
LBF üstra-Bus	130.317	136.033	138.825	139.409	7,0
LBF RegioBus	107.647	112.941	112.592	110.520	2,7
Linienbeförderungsfälle (Summe)	845.945	895.182	910.300	933.259	10,3
Pkm SPNV	2.191.508	2.646.364	2.615.979	2.995.317	36,7
Pkm Stadtbahn	1.649.438	1.854.585	1.931.589	1.977.449	9,9
Pkm üstra-Bus	378.013	368.646	380.070	389.575	3,1
Pkm RegioBus	746.673	722.983	710.089	715.375	-1,0
Personenkilometer (Summe)	4.965.632	5.592.578	5.637.727	6.077.717	22,4
Zugkm SPNV	27.039	24.490	24.490	25.544	-5,5
Zugkm Stadtbahn	40.335	37.965	37.333	36.066	-10,6
Fzgkm üstra-Bus	40.948	40.167	39.754	38.767	-5,3
Fzgkm RegioBus	67.251	65.495	65.665	64.464	-6,1
Fahrzeug-/Zugkilometer (Summe)	175.573	168.117	167.242	164.841	-6,1
Ø Besetzung SPNV	81,0	108,1	106,8	117,3	44,8
Ø Besetzung Stadtbahn	40,9	48,8	51,7	54,8	34,0
Ø Besetzung üstra-Bus	9,2	9,2	9,6	10,0	8,7
Ø Besetzung RegioBus	11,1	11,0	10,8	11,1	0
Ø Besetzung (Ø aller Systeme)	28,3	33,3	33,7	36,9	30,4

2.3.2 Nachfrageniveau in der Region Hannover

Als Ergänzung zur Auswertung der Angebotsdichte konnte für den vorliegenden Nahverkehrsplan erstmals auch eine Auswertung zur so genannten Nachfragedichte ergänzt werden.

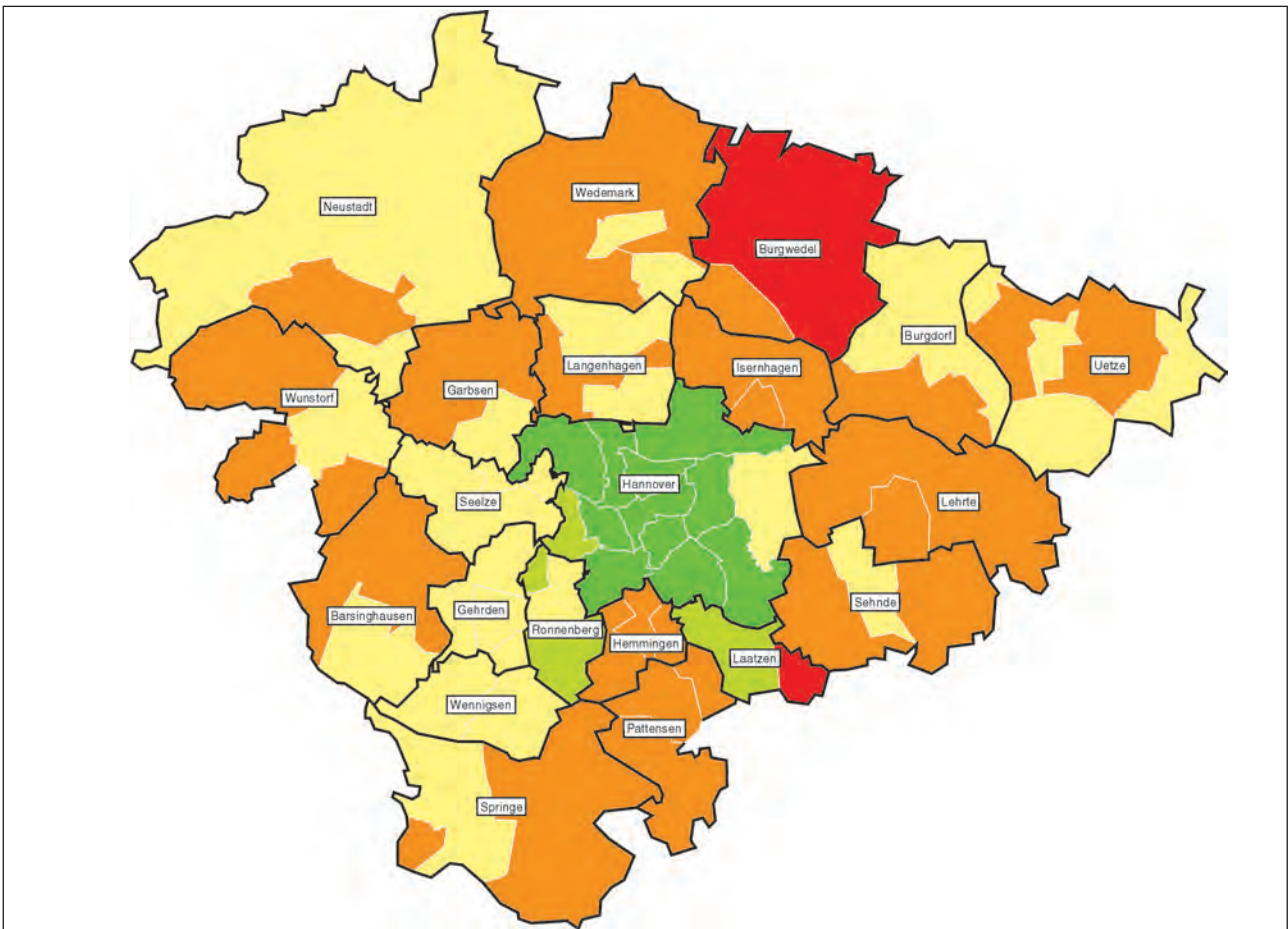
Dabei wird untersucht, in welchem Verhältnis die Nachfrage zu dem Nachfragepotenzial steht. Damit kann bewertet werden, wie das Nachfragepotenzial erschlossen wird. Die Mess-einheit dabei ist der Faktor von „Originären Einsteigern“ (Einsteiger abzüglich umsteigender Einsteiger) an Haltestellen und die Anzahl der Struktureinheiten (vgl. Kap. C 2.2).

Tab. C 7: Nachfrageniveau in der Region Hannover

Stadt/Gemeinde ohne LHH	2004	
	Nachfragedichte	Klasse
Barsinghausen - Zentrum	0,22	3
Barsinghausen - Umland	0,14	4
Burgdorf - Zentrum	0,13	4
Burgdorf - Umland	0,18	3
Burgwedel - Zentrum	0,13	4
Burgwedel - Umland	0,08	5
Garbsen - Zentrum	0,17	3
Garbsen - Umland	0,12	4
Gehrden - Zentrum	0,17	3
Gehrden - Umland	0,18	3
Hemmingen - Zentrum	0,14	4
Hemmingen - Umland	0,09	4
Isernhagen - Zentrum	0,13	4
Isernhagen - Umland	0,09	4
Laatzen - Zentrum	0,27	2
Laatzen - Umland	0,08	5
Langenhagen - Zentrum	0,23	3
Langenhagen - Umland	0,14	4
Lehrte - Zentrum	0,13	4
Lehrte - Umland	0,16	4
Neustadt am Rbge. - Zentrum	0,15	4
Neustadt am Rbge. - Umland	0,16	3
Pattensen - Zentrum	0,13	4
Pattensen - Umland	0,09	4
Ronnenberg - Zentrum	0,24	3
Ronnenberg - Umland	0,30	2
Seelze - Zentrum	0,24	3
Seelze - Umland	0,21	3
Sehnde - Zentrum	0,17	3
Sehnde - Umland	0,13	4
Springe - Zentrum	0,18	3
Springe - Umland	0,16	4
Uetze - Zentrum	0,13	4
Uetze - Umland	0,22	3
Wedemark - Zentrum	0,17	3
Wedemark - Umland	0,12	4
Wennigsen - Zentrum	0,21	3
Wennigsen - Umland	0,16	3
Wunstorf - Zentrum	0,21	3
Wunstorf - Umland	0,09	4

Klassifizierung Relative Nachfrage- dichte	1	> 0,32 Originäre Einsteiger je Struktureinheit
	2	<= 0,32 Originäre Einsteiger je Struktureinheit
	3	<= 0,24 Originäre Einsteiger je Struktureinheit
	4	<= 0,18 Originäre Einsteiger je Struktureinheit
	5	<= 0,08 Originäre Einsteiger je Struktureinheit

Abb. C 20: Nachfrageniveau in der Region Hannover

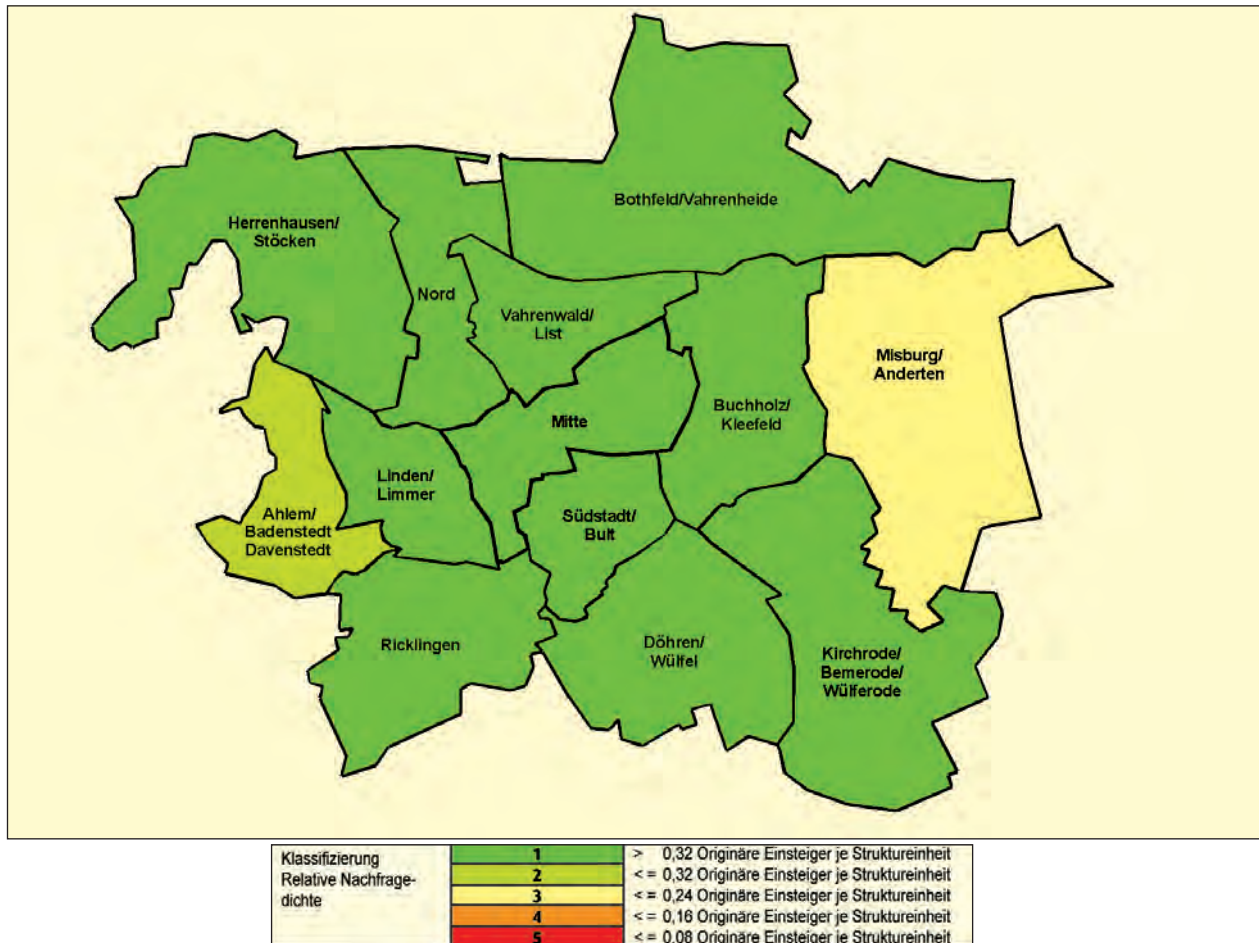


Tab. C 8: Nachfrageniveau in der Landeshauptstadt Hannover

Stadtbezirk (LHH)	2004	
	Nachfragedichte	Klasse
Hannover - Mitte	1,40	1
Hannover - Vahrenwald / List	0,49	1
Hannover - Bothfeld / Vahrenheide	0,37	1
Hannover - Buchholz / Kleefeld	0,49	1
Hannover - Misburg / Anderten	0,24	3
Hannover - Kirchrode / Bemerode / Wülferode	0,36	1
Hannover - Südstadt / Bult	0,71	1
Hannover - Döhren / Wülfel	0,40	1
Hannover - Ricklingen	0,37	1
Hannover - Linden / Limmer	0,57	1
Hannover - Ahlem / Badenstedt / Davenstedt	0,29	2
Hannover - Herrenhausen / Stöcken	0,39	1
Hannover - Nord	0,50	1

Klassifizierung Relative Nachfrage- dichte	1	> 0,32 Originäre Einsteiger je Struktureinheit
	2	<= 0,32 Originäre Einsteiger je Struktureinheit
	3	<= 0,24 Originäre Einsteiger je Struktureinheit
	4	<= 0,18 Originäre Einsteiger je Struktureinheit
	5	<= 0,08 Originäre Einsteiger je Struktureinheit

Abb. C 21: Nachfrageniveau in der Landeshauptstadt Hannover



Auswertung der Ergebnisse

Das Gesamtergebnis zeigt ein relativ homogenes Bild:

- Das Nachfrageniveau innerhalb der Landeshauptstadt befindet sich auf einem durchweg höheren Niveau als das des übrigen Gebiets der Region Hannover. Lediglich die beiden Stadtbezirke der LHH mit nur geringem Anteil an Stadtbahnstrecken (Misburg/Anderten und Ahlem/Davenstedt/Badenstedt) weisen eine messbar geringere Nachfrageausschöpfung auf.
- Im Bereich außerhalb der LHH weisen lediglich Ronnenberg (insgesamt vier Stationen der S-Bahn) und Laatzen (zentraler Bereich) mit einer guten Erschließung durch die Stadtbahn eine höhere Nachfrageausschöpfung auf. Dagegen ist die Nachfrageausschöpfung bei den dezentralen Ortsteilen Laatzens gering.

2.4 S-Bahn und übriger SPNV in der Region Hannover

Einführung

Mit der Einführung des S-Bahn-Systems sollten sowohl die Angebotsquantität (Anzahl der Züge, Platzangebot) als auch die Angebotsqualität (Fahrzeugmaterial, Pünktlichkeit, Stationen, ...) verbessert werden. Mit dem Beginn der EXPO 2000 wurde der Betrieb der S-Bahn in der Region Hannover im Sonderbetrieb aufgenommen, der im Herbst 2000 in den Regelbetrieb überführt worden ist.

Konzeption

Der Ausbau des S-Bahn-Systems war mit folgenden Maßnahmen verbunden:

- Fahrplanangebot: Auf allen Strecken wird ein regelmäßiger Halbstunden- bzw. Stundentakt angeboten.

- Strecken: Alle Strecken wurden elektrifiziert und z. T. ein-
gleisige Streckenabschnitte auf eine Zweigleisigkeit aus-
gebaut.
- Fahrzeuge: Für den Betrieb der S-Bahn wurden 40 mo-
derne, kundenfreundliche Fahrzeuge der Baureihe ET 424
beschafft.
- Stationen: Nahezu alle Stationen in der Region Hannover
wurden fahrgastfreundlich umgestaltet. Insbesondere
wurde auch der Hauptbahnhof im Zentrum der Landes-
hauptstadt zu einer hoch attraktiven Drehscheibe des
Nahverkehrs in der Region Hannover umgestaltet.
- Umsetzung: Im November 2000 nach Abschluss der EXPO
wurde ein Regelbetrieb mit fünf Linien eingeführt. Eine
Angebotsausweitung auf zwei Strecken Richtung Hildes-
heim wird zum Fahrplan 2009 umgesetzt.

Erhöhung der Betriebsleistung

Damit hat der SPNV in der Region Hannover durch diese umfassenden Angebotsverbesserungen eine neue Qualitätsstufe erreicht. Insgesamt wurde die Betriebsleistung der S-Bahn gegenüber dem SPNV-Angebot der S-Bahn-Vorläuferzüge um etwa 52 % (von 8.709 (1994) auf 13.280 Zugkm (2006)) am Normalwerktag erhöht.

Entwicklung der Nachfrage

Die Entwicklung der Nachfrage im SPNV kann für die Kalenderjahre 1994, 1999, 2001, 2004 und 2006 mit verlässlichen Zählenden belegt werden:

Auswirkungen der Ausbaumaßnahmen durch die EXPO 2000

Im Jahr 1994 wurden 98,3 Tsd. Linienbeförderungsfälle im SPNV ermittelt (inkl. der damaligen Flughafenbuslinie 60). Davon entfielen 51,7 Tsd. Linienbeförderungsfälle auf die Vorläufer-Züge der S-Bahn und 46,6 Tsd. Einsteiger auf den

übrigen SPNV.

1999 ist die Nachfrage im SPNV (inkl. Linie 60) um 8 % gegenüber 1994 auf 90,7 Tsd. Linienbeförderungsfälle am Normalwerktag zurückgegangen. Die Ursachen dafür liegen im Wesentlichen in betrieblichen Beeinträchtigungen aufgrund umfangreicher Bauarbeiten am neuen S-Bahn-Netz und Umbauten von S-Bahn-Stationen einschließlich Hannover Hbf. Zusätzlich haben Tariferhöhungen zwischen 1997 und 1999 die Nachfrage reduziert.

Im Jahr 2001 hat sich die Nachfrage im SPNV wieder erholt und übertrifft mit 102,2 Tsd. Linienbeförderungsfällen am Normalwerktag das Niveau von 1994, was auf die erhöhte Attraktivität des neuen Systems S-Bahn zurückzuführen ist. Die Nachfrageresteigerungen werden durch die gebündelte Wirkung der verschiedenen Maßnahmen im Rahmen der S-Bahn-Einführung erreicht:

- verdichtetes Fahrplanangebot in regelmäßigem Takt
- neu beschaffte moderne Fahrzeuge
- verringerte Verspätungsanfälligkeit durch Streckenausbau
- fahrgastfreundliche Umgestaltung der Stationen
- Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale durch Eröffnung mehrerer neuer Stationen.

Nachfrageentwicklung bis 2006

Bei allen in der Erfolgskontrolle untersuchten Angebotsmaßnahmen hat sich eine vollständige Nachfragerreaktion erst nach wenigstens zwei Jahren eingependelt. Dementsprechend sind die Nachfragerwerte über das Jahr 2001 hinaus weiter deutlich angestiegen:

Tab. C 9: Entwicklung der Nachfrage im SPNV (1994, 1999 inkl. Flughafenbus (Linie 60))

Linienbeförderungsfälle am Normalwerktag	1994		1999			2001		2004		2006	
	%	abs. in Tsd.	%	abs. in Tsd.		%	abs. in Tsd.	%	abs. in Tsd.	%	abs. in Tsd.
S-Bahn-Vorläufer	100	51,7	82	42,4	S-Bahn	109	56,2	123	63,6	134	69,2
übriger SPNV	100	46,6	104	48,3	übriger SPNV	99	46,0	129	60,3	152	70,8
SPNV gesamt	100	98,3	92	90,7	SPNV gesamt	104	102,2	126	123,9	142	140,0

Quellen: DB Regio AG (1994, 1999), GVH Jahresberichte (2001, 2004, 2006)

Die Abbildung „Entwicklung der Nachfrage im SPNV“ zeigt die enormen Wachstumsschübe im gesamten SPNV. Auffallend ist, dass neben der S-Bahn mittlerweile auch der übrige SPNV von den Qualitätszuwächsen im Netz profitiert hat. Hierbei ist zu beachten, dass die moderne Bahnhofsinfrastruktur allen Angeboten im SPNV zugute kommt. Sicherlich hat auch der Umbau des Hauptbahnhofes dazu beigetragen, der in der städtebaulichen Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover einen enormen Bedeutungszuwachs erlangt hat.

Weiterhin kann festgehalten werden, dass auch auf fast allen Linien des übrigen SPNV mittlerweile modernes Fahrzeugmaterial eingesetzt wird, das einen ähnlichen Standard wie die S-Bahn-Fahrzeuge aufweist. Großen Anteil an der Steigerung der Nachfrage im SPNV hat darüber hinaus die kontinuierliche Erweiterung des Regionaltarifs, den die Region Hannover in Zusammenarbeit mit den umliegenden Landkreisen einführt (vgl. dazu Kap. D IV 2.2).

Fazit

Durch das beschriebene Maßnahmenbündel konnten 34 % mehr Fahrgäste im S-Bahn-Bereich und sogar 52 % im gesamten SPNV von 1994 bis 2004 gewonnen werden. Mit diesem Ergebnis wird bestätigt, dass Qualität im SPNV von den Fahrgästen honoriert wird und die Nachfrage beeinflusst.

Als Konsequenz dieser überaus positiven Entwicklung setzt die Region Hannover den Ausbau des S-Bahn-Netzes fort. Momentan werden zwei Strecken zwischen Lehrte und Hildesheim bzw. Hannover und Hildesheim in das S-Bahn-Netz integriert. Zusammen mit dem Bahnhof Hämelerwald werden mit den Bahnhöfen Rethen und Sehnde zwei Stationen modernisiert, die bisher einen stark vernachlässigten Eindruck machten. Auf den Strecken in den Deister werden die letzten Haltepunkte modernisiert, die bisher noch nicht den S-Bahn-Standard aufwiesen. Zusätzlich werden auch neue S-Bahn-Fahrzeuge beschafft, sodass auch bezüglich des Fahrzeugmaterials auf fast allen Linien in Kürze moderne Züge fahren werden. Eine Fortsetzung der Erfolgsgeschichte S-Bahn kann somit erwartet werden.

Die Maßnahmen aus den Bereichen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot werden zusätzlich noch unterstützt durch neue tarifliche Angebote, auf die im Folgenden unter dem Titel „Regionaltarif“ gesondert eingegangen wird.

2.5 Regionaltarif

Der Regionaltarif basiert auf der Bestrebung, eine einheitliche Konzeption für die Tarifgestaltung des ÖPNV-Angebots aus den sieben um das GVH-Tarifgebiet liegenden Landkreisen (vgl. Kap. D IV 2.2) zu generieren. Neben der Reduzierung der Preise stand zur Erhöhung der Attraktivität auch eine Vereinfachung des Vertriebs mit dem Ziel der Kundengewinnung im Vordergrund. So werden die zuvor erworbenen zwei Fahrausweise im Zeitkartensektor (DB-Tarif bis zum ersten Bahnhof im GVH-Gebiet und zusätzlich GVH-MobilCard bis zum Ziel) durch einen mit einheitlichen Bestimmungen wie bspw. Mitnahmeregelung oder Übertragbarkeit ersetzt.

Schwarmstedt-Tarif

Unter dieser Prämisse wurde im August 2001 der Schwarmstedt-Tarif mit stark reduzierten Preisen eingeführt. Um den Erfolg dieser Maßnahme zu verdeutlichen, wird hier der Vergleich der Einnahmen des ersten Quartals 2002 mit dem des Jahres 2003 herangezogen. Die Steigerung betrug 28,44 %; dieser Zuwachs ist nahezu ausschließlich durch die Gewinnung neuer Fahrgäste erreicht worden!

Celle-Tarif

Der Celle-Tarif ist mit gleichen Konditionen im April 2002 umgesetzt worden. Auch dort wurden immense Nachfragesteigerungen auf Grund des neuen Tarifs erreicht. Im Vergleich der Einnahmen vom November 2002 und 2003 gab es einen Zuwachs von 20,6 %; die Zahl der erwachsenen Zeitkartenpendler stieg von 662 auf 826, was einem Plus von ca. 24,5 % entspricht. Unter der Annahme, dass diese 164 Personen vom MIV gewonnen wurden, werden durch diese Maßnahme über 3 Millionen Pkw-km pro Jahr weniger gefahren.

Nienburg-Tarif

Die Umsetzung mit dem Landkreis Nienburg/Weser Anfang 2005 lässt sich ebenfalls als großer Erfolg werten. So stiegen die ÖPNV-Pendlerzahlen bei einer Gegenüberstellung von Oktober 2005 zu 2006 im Erwachsenenektor um 11,1 %, bei den Auszubildenden um 8,1 %. Die Einnahmen steigerten sich um fast 9 %.

Regionaltarif

Die Erfolgsbilanz des Regionaltarifs mit den bisher integrierten Landkreisen Schaumburg, Peine, Soltau-Fallingb., Celle und Hameln-Pyrmont lässt sich an folgenden Zahlen eindrucksvoll belegen:

Im Oktober 2006 wurden fast 600.000 Euro Tarifeinnahmen in der GVH-Verkaufstatistik erzielt; mit dem Sonderstreckentarif Nienburg und Hildesheim sind es über 900.000 Euro, was auf ein Jahresergebnis von über 10 Millionen Euro schließen lässt.

Im Regionaltarif sind in diesem Monat über 3.000 Abonnenten sowie weitere 1.700 Erwachsene mit Monatskarten festzustellen. Die daraus zu ersehende Quote von fast 2/3 Abonnenten erlaubt weitere positive Schlüsse auf die Zufriedenheit mit dem Tarifangebot. Daneben fahren noch ca. 1.550 Schüler bzw. Auszubildende im Regionaltarif. Als Summe ergibt sich somit eine Zahl von über 6.250 Personen, die nahezu jeden Werktag aus den fünf o.g. Landkreisen oder der Region Hannover diesen Zeitkartentarif nutzen.

Noch einmal sei hier darauf hingewiesen, dass inzwischen keine zusätzlichen Mittel der Gebietskörperschaften zur Finanzierung der Kosten notwendig sind!

2.6 Stadtbahnverlängerung

Stadtbahnverlängerung Anderten

Die Erfolge von Stadtbahnverlängerungen werden am Beispiel der Stadtbahnverlängerung Anderten analysiert.

Die Stadtbahnstrecke C-Ost (Linie 5) wurde im Dezember 2002 um 1.100 m und zwei Haltestellen verlängert und führt nun bis in den hannoverschen Stadtteil Anderten. Im engen Einzugsgebiet der beiden neuen Haltestellen wohnen 5.200 Personen, außerdem werden etwa 1.300 Arbeitsplätze erschlossen. Diese Baumaßnahme wurde ergänzt durch die Gestaltung des neuen Endpunktes der Stadtbahn zu einer Umsteigeanlage für die Zubringer-Buslinien 125, 370 und 374. Die Buslinie 374 wurde zum Fahrplan 2007 aufgegeben.

Für Fahrgäste im direkten Einzugsbereich der neuen Stadtbahnhaltestellen ergeben sich gegenüber dem alten Verkehrsangebot drei wesentliche Vorteile:

- Ein Umstieg auf einen Zubringerbus entfällt.
- Die Reisezeit wird verkürzt.

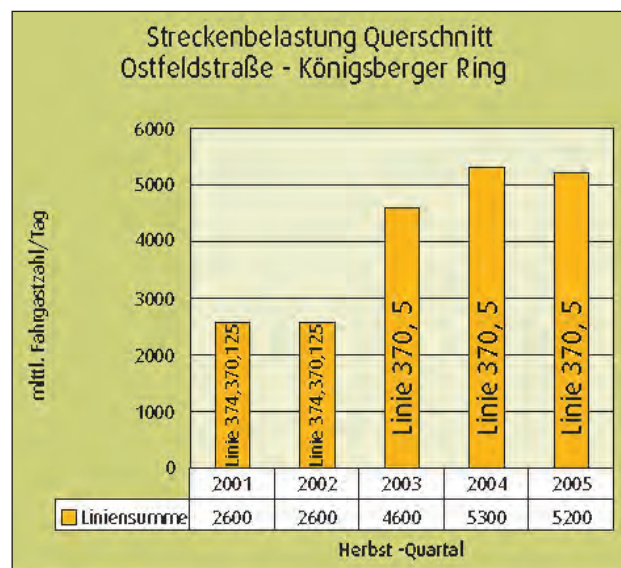
- Das Fahrplanangebot wird von einem erweiterten 20-Minuten-Takt der Zubringerbusse auf einen 10-Minuten-Takt der Stadtbahn verkürzt.

Im Rahmen der Planungen der Stadtbahnverlängerung Anderten ist keine umfassende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt worden. Im Vorfeld der Maßnahme fand lediglich eine qualitative Vorbewertung statt, die das Potenzial in den Einzugsradien der beiden neuen Haltestellen auswärtete. Deshalb liegen keine exakten Prognosewerte für die Verkehrsnachfrage auf dem neuen Streckenabschnitt vor.

Analyse der Fahrgastentwicklung

Der Querschnitt Ostfeldstraße – Königsberger Ring stellt ausgehend von der bisherigen Endstelle Kirchrode den ersten der beiden neuen Streckenabschnitte dar. Die Streckenbelastung auf diesem Abschnitt hat sich mehr als verdoppelt, sodass eine deutliche Wirkung der Maßnahme abzulesen ist. Da die Ausschöpfung des Nachfragepotenzials nach den Erfahrungen bei anderen Infrastrukturprojekten einige Jahre dauert, kann die dargelegte Maßnahme bereits heute als Erfolg gewertet werden.

Abb. C 22: Entwicklung der Verkehrsnachfrage bei der Stadtbahnverlängerung Anderten



(Werte Fahrgastzahl pro Werktag)

2.7 Direktbus-System

Nach den räumlichen Bedienungsstandards der Region Hannover für die Bedienungsebene 1 (vgl. Kap. D I) wird für jedes Stadt- und Gemeindezentrum der Region Hannover "eine angebotsorientierte Direktverbindung in das Oberzentrum Hannover" mit Schienenverkehrsmitteln angestrebt. Wenn für einzelne Relationen dieses Ziel nicht erreicht werden kann, soll geprüft werden, ob eine direkte und umsteigefreie Anbindung an das Oberzentrum durch ein Direktbus-System hergestellt werden kann.

Konzeption

Für die Einführung einer Direktbuslinie werden folgende Rahmenbedingungen gesetzt:

- **Linienführung:** Direkte und umsteigefreie Anbindung an das Oberzentrum.
Die Direktbuslinie sammelt die Fahrgäste in dem anzubindenden Stadt- bzw. Gemeindezentrum und führt sie ohne Umwege in die City des Oberzentrums. Es wird stets der gleiche Linienweg gefahren.
- **Fahrplanangebot:** Vollständig vertaktetes Angebot.
Im Zeitraum von 4:30 bis 24:00 Uhr am Normalwerktag wird mindestens ein Halbstundentakt angeboten, der in der Hauptverkehrszeit weiter verdichtet wird. Am Samstag und Sonntag wird der Fahrplan in der Spätverkehrszeit auf einen Stundentakt reduziert.
- **Linienverknüpfung:** Sicheres und bequemes Umsteigen ohne Wartezeiten.
Der Direktbus ermöglicht an verschiedenen Haltestellen der City den Umstieg auf die Schienenverkehrsmittel.
- **Komfort:** Besondere Maßnahmen hinsichtlich Service und Komfort erhöhen die Akzeptanz der Direktbus-Systeme.

Abweichung von der üblichen Aufgabenteilung im Verbund

Direktbuslinien, von der RegioBus Hannover mit dem Produktnamen RegioSprinter versehen, weichen mit ihren Angeboten von der üblichen Aufgabenteilung im Regionalverkehr ab. Während alle anderen regionalen Busangebote an den Stationen der S-Bahn oder der Stadtbahn gebrochen werden, befahren die RegioSprinter Streckenabschnitte innerhalb der Landeshauptstadt parallel zum SPNV und zur Stadtbahn. Damit stellen die RegioSprinter einen angebotsorientierten Service dar, der unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten nicht gesondert untersucht worden ist. Deshalb ist

mit diesen Angeboten ein besonders hoher Anspruch an die Akzeptanz durch die Fahrgäste verbunden, die im Folgenden mit Hilfe von Nachfragedaten untersucht wird.

Bereits im Rahmen der Erfolgskontrolle im Nahverkehrsplan 2003 fand eine Untersuchung zur Linie 500 statt, bei der ein hohes Nachfrageniveau belegt werden konnte. In diese Untersuchung sollen zusätzlich die Linien 300 und 700 einbezogen werden.

Die Linie 300 bietet eine Direktverbindung zwischen Pattensen und Hannover über Hemmingen. Die Linie 500 erschließt die Stadt Gehrden nahezu flächendeckend und führt dann auf direktem Weg über Ronnenberg und Wettbergen nach Hannover. Die Linie 700 erschließt die großen Stadtteile von Seelze (Dedensen, Gümmer, Lohnde, Seelze und Letter), bevor sie über die hannoverschen Stadtteile Ahlem, Limmer und Linden in das Zentrum der Landeshauptstadt geführt wird.

Tab. C 10: Nachfragewerte bei den Direktbuslinien der Region Hannover

Linie 300	2003	2004
Linienbeförderungsfälle pro Werktag	5.459	5.416
Personenkilometer pro Werktag (in Pkm)	37.883	37.585
Fahrzeugkilometer (Fzkm) pro Werktag (in km)	2.188	2.171
Durchschnittliche Besetzung pro Werktag (in Pkm/Fzkm)	17,3	17,3

Linie 500	2001	2003	2004
Linienbeförderungsfälle pro Werktag	4.532	4.445	4.980
Personenkilometer pro Werktag (in Pkm)	35.931	35.116	39.342
Fahrzeugkilometer (Fzkm) pro Werktag (in km)	2.023	1.994	1.979
Durchschnittliche Besetzung pro Werktag (in Pkm/Fzkm)	17,8	17,6	19,9

Linie 700	2001	2003	2004
Linienbeförderungsfälle pro Werktag	9.711	11.225	11.026
Personenkilometer pro Werktag (in Pkm)	58.214	67.437	66.242
Fahrzeugkilometer (Fzkm) pro Werktag (in km)	3.184	3.142	3.148
Durchschnittliche Besetzung pro Werktag (in Pkm/Fzkm)	18,3	21,5	21,0

(Quelle: Verkehrsnachfrage im GVH 2001, 2003/2004)

Fazit

Die Analyse der Nachfrageentwicklung bestätigt die besonders hohe Akzeptanz der drei Linien. Obwohl die Fahrgäste auf ihren Routen zwischen der Region und der Innenstadt Hannovers keine bzw. keine nennenswerte Reisezeit einsparen können, lassen sich mit diesen Angeboten erstaunlich viele Fahrgäste an den ÖPNV binden. Die durchschnittliche Besetzung liegt weit über dem Durchschnitt der RegioBus mit ca. 11 Fahrgästen. Gründe dafür sind in erster Linie der Wegfall eines Umsteigens für die Fahrgäste aus

dem Umland. Der vermehrte Einsatz moderner Busse ergänzt dieses Komfortkriterium. Damit stellen die RegioSprinter eine attraktive Alternative für die Relationen dar, die mit SPNV und Stadtbahn nicht bzw. noch nicht bedient werden.

3. Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung

3.1 Prognose der Einwohnerentwicklung bis 2030

Die Region Hannover hat eine Bevölkerungsprognose bis 2030 erstellen lassen. In diese Prognose sind neben den demografischen Entwicklungswerten auch die geplanten Neubaugebiete und deren Einfluss auf das Umzugsgeschehen eingeflossen.

Nach dieser Prognose wird die Bevölkerung in der Region Hannover bis in das Jahr etwa 2020 konstant bleiben. Das Bild sieht in der Landeshauptstadt und Region (ohne LHH) nur leicht unterschiedlich aus. In der Region (ohne LHH) wird die Bevölkerung um etwa + 1 % steigen. Für die Landeshauptstadt wird bis 2020 ein Rückgang von - 1,6 % erwartet.

Die Gesamtbevölkerung der Region wird bis 2030 um - 3,6 % zurückgehen. Der Rückgang in der Stadt Hannover wird mit - 5,3 % stärker ausfallen als im übrigen Regionsgebiet (- 2,3 %). In dieser Entwicklung überlagert sich der allgemeine Bevölkerungsrückgang mit dem anhaltenden, tendenziell etwas abgeschwächten Suburbanisierungstrend. Dies erklärt, warum der Rückgang in der Stadt Hannover stärker ausfällt als in der Region (ohne LHH).

Tab. C 11: Bevölkerungsentwicklung für die Region Hannover für die Jahre 2020 und 2030

	Region gesamt		Region ohne LHH		LHH	
2004	100%	1.170.343	100%	648.362	100%	521.981
2020	99,8%	1.167.468	100,8%	654.084	98,4%	513.384
2030	96,4%	1.127.893	97,7%	633.323	94,7%	494.570

Abb. C 23: Veränderung der Altersgruppen in der Region (ohne LHH) von 2004 bis 2030

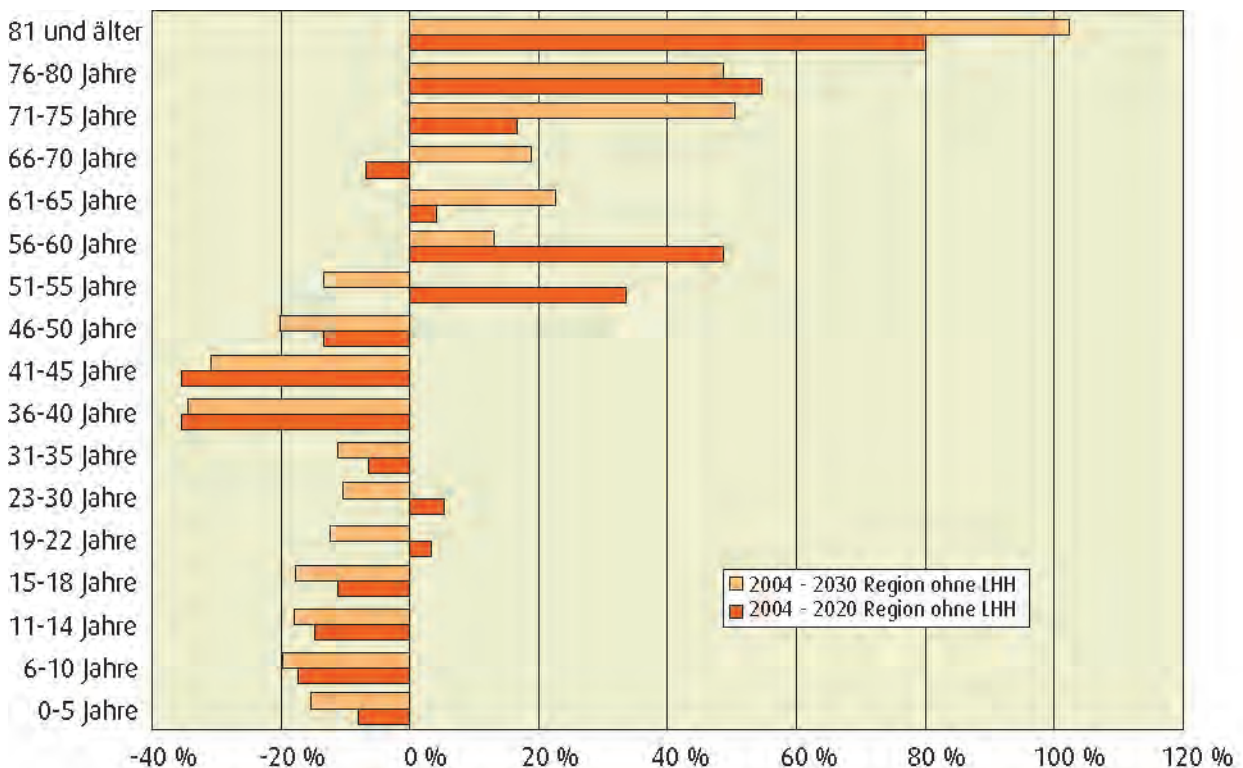
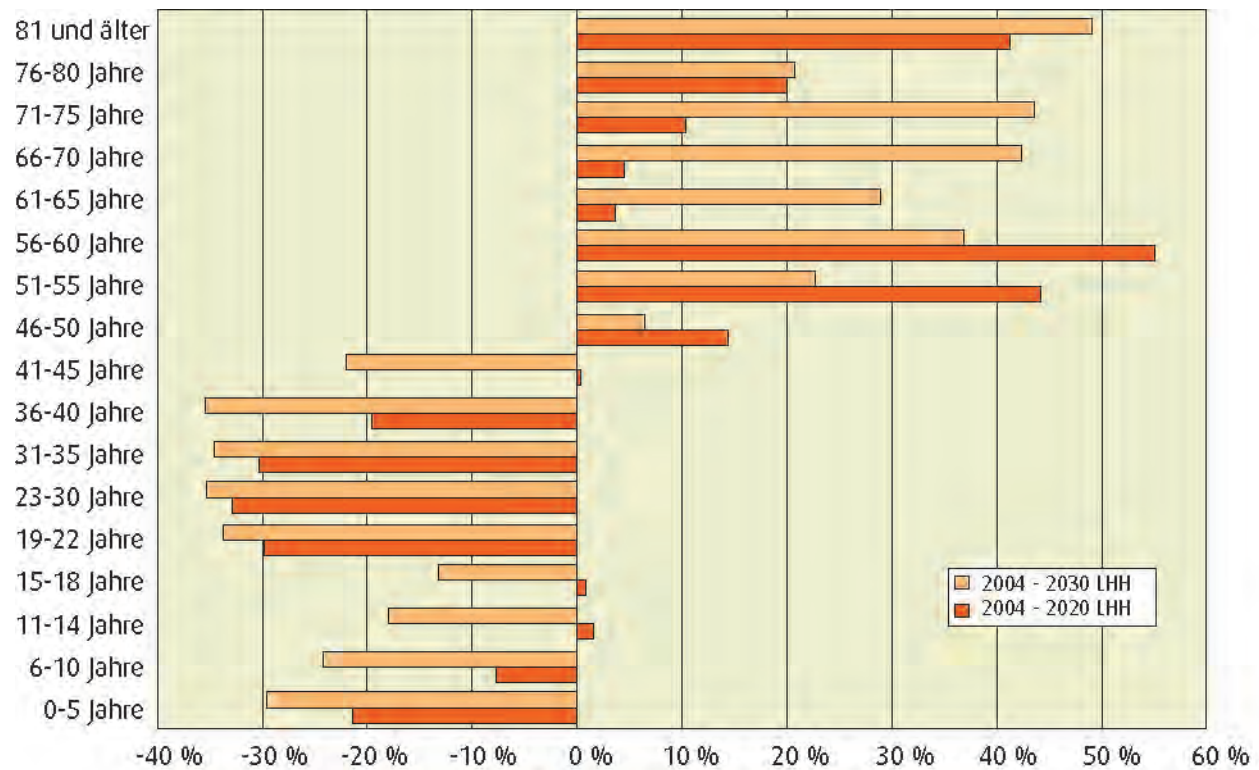


Abb. C 24: Veränderung der Altersgruppen in der Landeshauptstadt von 2004 bis 2030



(Quelle: Bevölkerungsprognose 2004 der Region Hannover)

Die Tabellen belegen eine für den ÖPNV ungünstige Entwicklung der Rahmenbedingungen. Folgende Gründe lassen sich dafür anführen:

- Die Anzahl der Kinder sinkt weiterhin.
- Durch das Älterwerden der "motorisierten Generation" nimmt die Zahl der Führerscheinbesitzer und Autonutzer besonders bei Frauen im Seniorenalter deutlich zu.

Dazu wird der Pkw-Bestand weiter zunehmen, die Pkw-Verfügbarkeit steigt. Insbesondere steigt die Pkw-Verfügbarkeit in Familien bzw. Lebensgemeinschaften und damit die Pkw-Nutzung von Frauen.

Entwicklung der Schülerzahlen

Die Entwicklung läuft in der Landeshauptstadt Hannover und in der Region (ohne LHH) sehr unterschiedlich ab. Während der Rückgang der 6- bis 18-jährigen in der Stadt stetig verläuft, sind in der Region ohne LHH durchaus zwischenzeitliche Zuwächse zu verzeichnen.

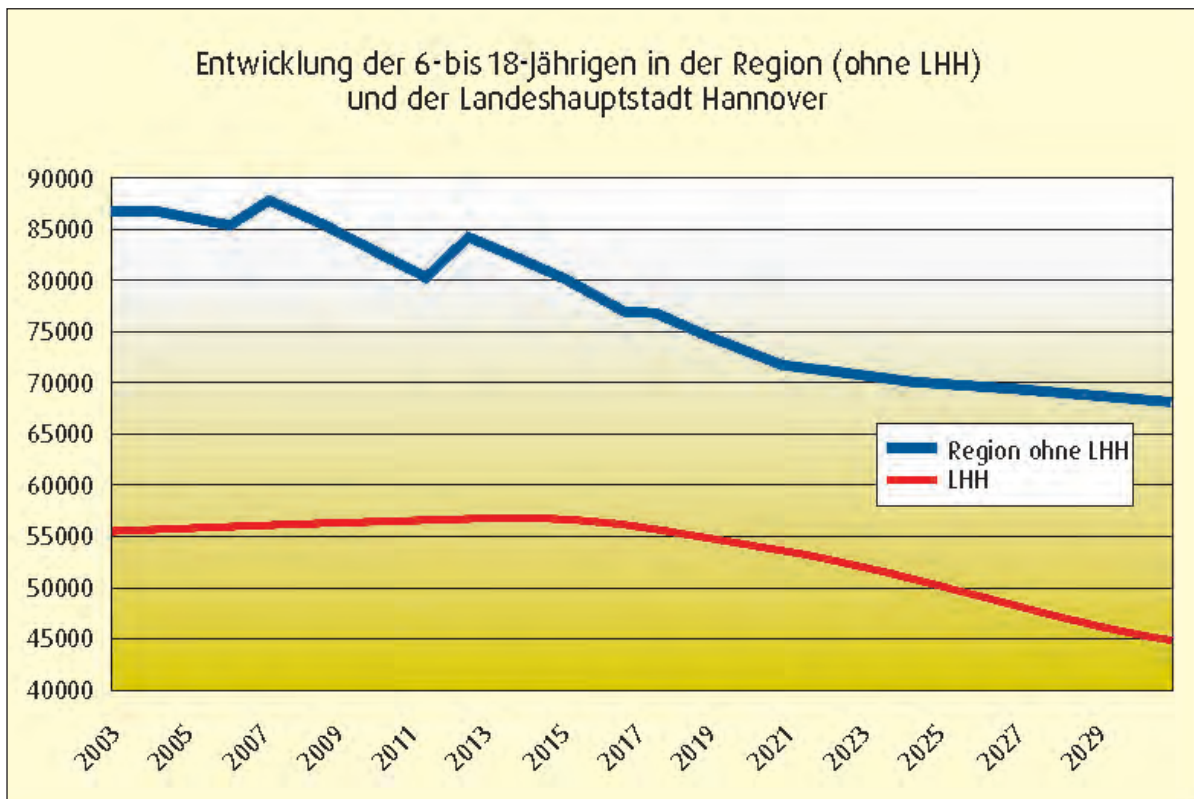
Die Schülerzahlen in Hannover bleiben, die Zahlen bis 2016 nahezu konstant, gehen von 2016 bis 2030 um 30 % zurück. Im Umland schwankt die Schülerzahl zunächst sehr stark. So steigen die Zahlen im Jahr 2007 kurzfristig um 2 % an, gehen bis 2011 wieder um - 8 % zurück, um dann für 2012 erneut um 5 % anzusteigen. Danach setzt auch in der Region ohne LHH ein stetiger Rückgang um insgesamt 25 % ein.

Die Entwicklung der Zahlen der 10- bis 18-jährigen Schüler der weiterführenden Schulen in der Region ohne LHH ist für den ÖPNV von besonderem Interesse, da diese die zahlenmäßig bedeutende Gruppe im ländlichen Raum sind.

Wie bereits aus der Gesamtzahl der Kinder und Jugendlichen erkennbar, wird die Größe dieser Altersgruppe in der Region ohne LHH bis 2012 merklich schwanken. So steigen die Zahlen kurzfristig um 2 % im Jahr 2007 an, um bis 2011 wieder um 6 % zurückzugehen. 2012 gibt es wieder einen Anstieg um 4 %, nach dem allerdings dann bis ins Jahr 2020 ein starker Rückgang zu erwarten ist, der sich bis 2030 wieder abschwächt. Insgesamt ist bis 2020 mit einem Rückgang zu rechnen von -16 % und bis 2030 -21 %.

In der Stadt Hannover bleiben die Zahlen bis 2020 stabil, erst danach setzt ein kontinuierlicher Rückgang um insgesamt 17 % ein.

Abb. C 25: Entwicklung der Schülerzahlen in der Region Hannover



(Quelle: Bevölkerungsprognose 2004 der Region Hannover)

3.2 Verkehrsverhalten der Bevölkerung

Zur Analyse wird hier auf die Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2002“ (MiD) zurückgegriffen, die für die Region Hannover erheblich aufgestockt wurde. Aufgrund methodischer Veränderungen können diese Werte nicht mit älteren Angaben aus dem NVP 2003 verglichen werden. Dort wurde von einer durchschnittlichen Wegezanzahl von 2,8 Wegen ausgegangen. Da mit der MiD auch die Wege von Kindern, vor allem aber die vorher systematisch unterschätzten kurzen (Fuß)wege erfasst wurden, liegt die Wegezanzahl nun bei durchschnittlich 3,4 Wegen.

Bei der Auswertung der Daten zum Verkehrsverhalten wurde besonders auf die Aspekte von Gender Mainstreaming geachtet. Weitere Empfehlungen und vertiefende Auswertungen zu einer gezielten Berücksichtigung bestimmter Personengruppen können folgender Literatur entnommen werden:

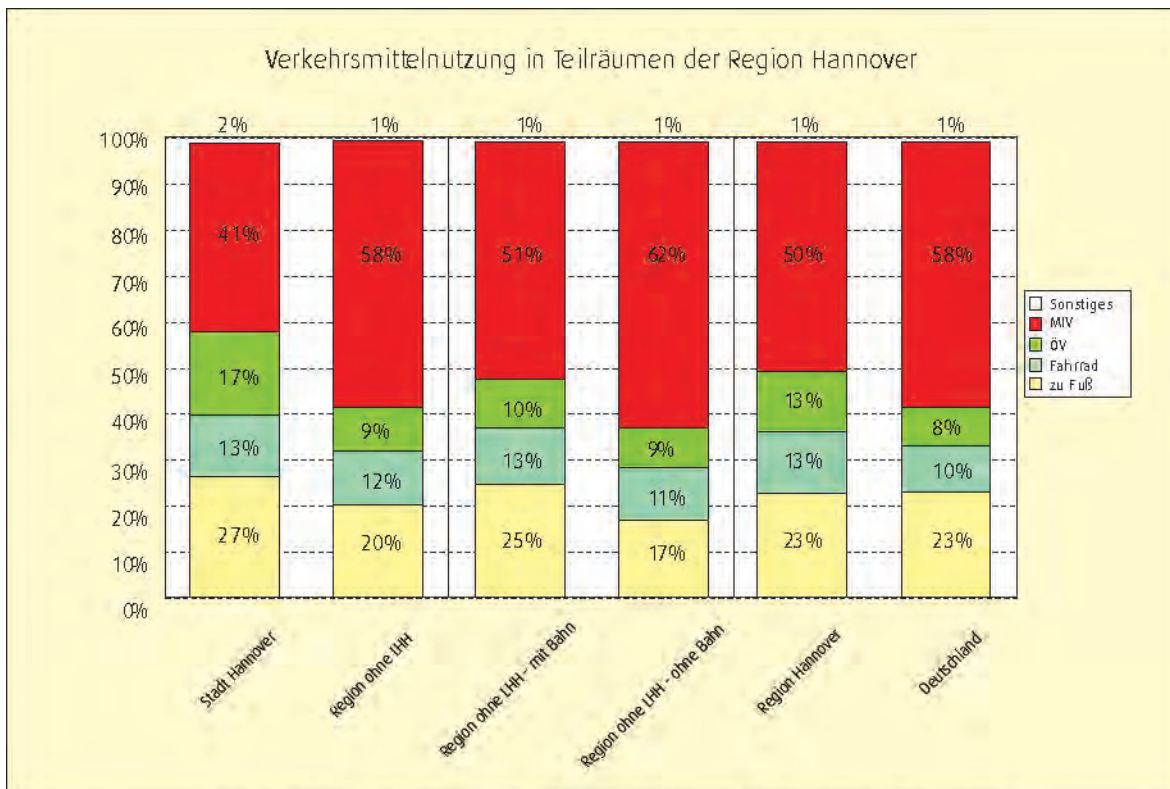
- Heineking, I./ Schmidtke, B.: "Genderspezifische Mobilität in der Region Hannover - Auswertung der Verkehrsbefragung Mobilität in Deutschland - MiD 2002 unter ausgewählten Genderspekten", Dezember 2006

Modal-Split

Abbildung C 26 zeigt die Verkehrsmittelwahl in der Region Hannover insgesamt sowie differenziert nach den Teilräumen LHH und Region (ohne LHH) und differenziert nach den Bereichen mit und ohne Schienenanschluss.

Die Hälfte der Wege werden im motorisierten Individualverkehr (MIV) durchgeführt, der Bundesdurchschnitt liegt bei 58 %. Während der ÖPNV-Anteil im Bundesdurchschnitt nur 8 % beträgt, sind es in der Region Hannover 13 %. In der Stadt Hannover werden sogar 17 % der Wege mit dem ÖPNV erledigt.

Abb. C 26: Modal-Split nach Teilräumen



Angaben der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Hannover für einen Werktag Montag-Freitag (Datenbasis: Mobilität in Deutschland 2002, Aufstockung Region Hannover)

Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen

Geschlechtsspezifische Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zeigen sich ab dem Schulalter: Bis zum Alter von 5 Jahren nutzen Jungen und Mädchen die gleichen Verkehrsmittel. Ab dem Schulalter sind die Jungen tendenziell selbstständiger unterwegs (Fuß, Rad), während die Mädchen häufiger im Pkw mitgenommen werden.

Ab dem Erwachsenenalter nutzen dann Männer in allen Haushaltssituationen den Pkw intensiver als Frauen. Frauen nutzen den Pkw dann intensiver, wenn Kinder im Haushalt leben.

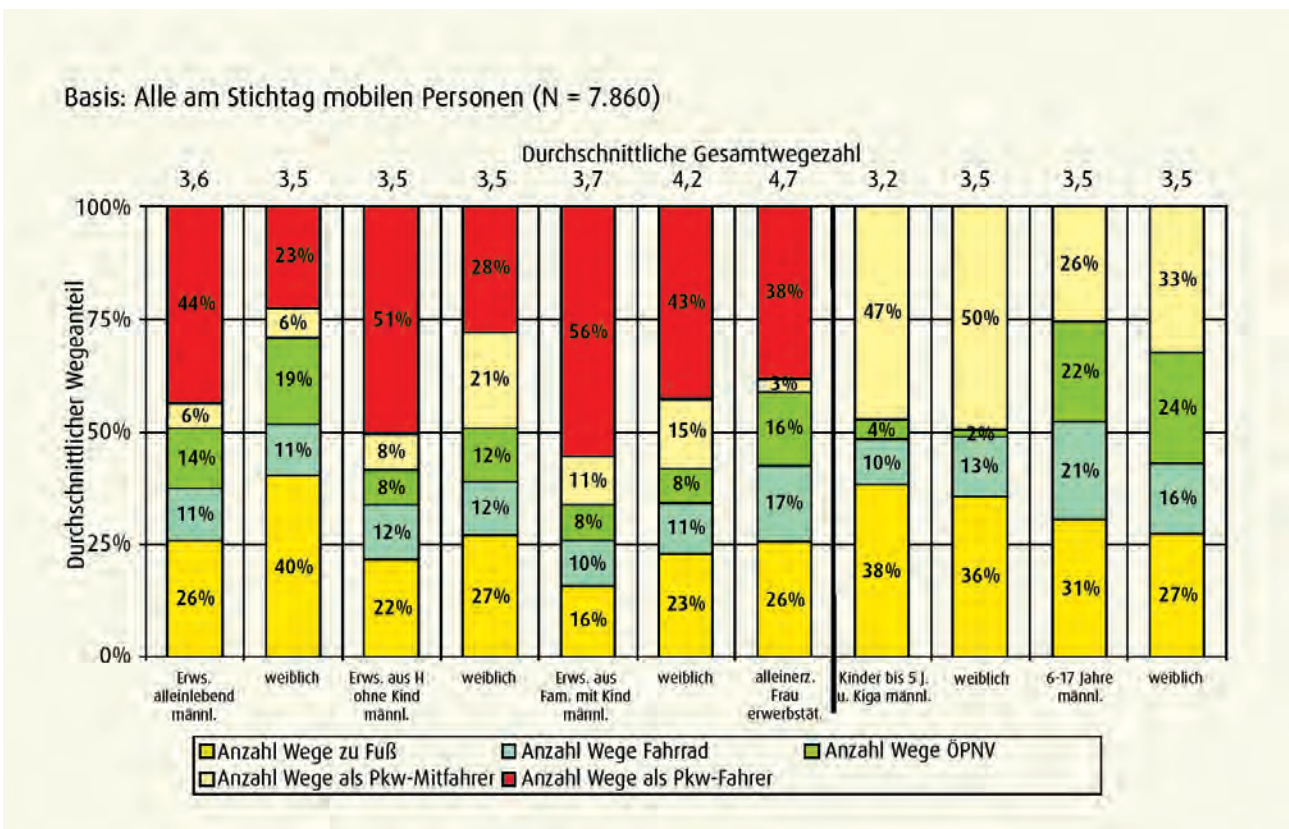
Die relativ höchsten ÖPNV-Nutzenanteile weisen neben den Schülern alleinlebende bzw. alleinerziehende Frauen auf. Berücksichtigt man die Entwicklung, dass auch Seniorinnen in Zukunft vermehrt einen Führerschein besitzen, wird der ÖPNV-Anteil dieser Personengruppe in Zukunft zurückgehen.

Attraktivität von SPNV und Stadtbahn

Die Auswertung der Erhebung MiD in der Region Hannover belegt eindrucksvoll den Zusammenhang zwischen hohem ÖPNV-Anteil und der Standortnähe der Haushalte zu einer Haltestelle von SPNV und Stadtbahn (vgl. Abb. C 28).

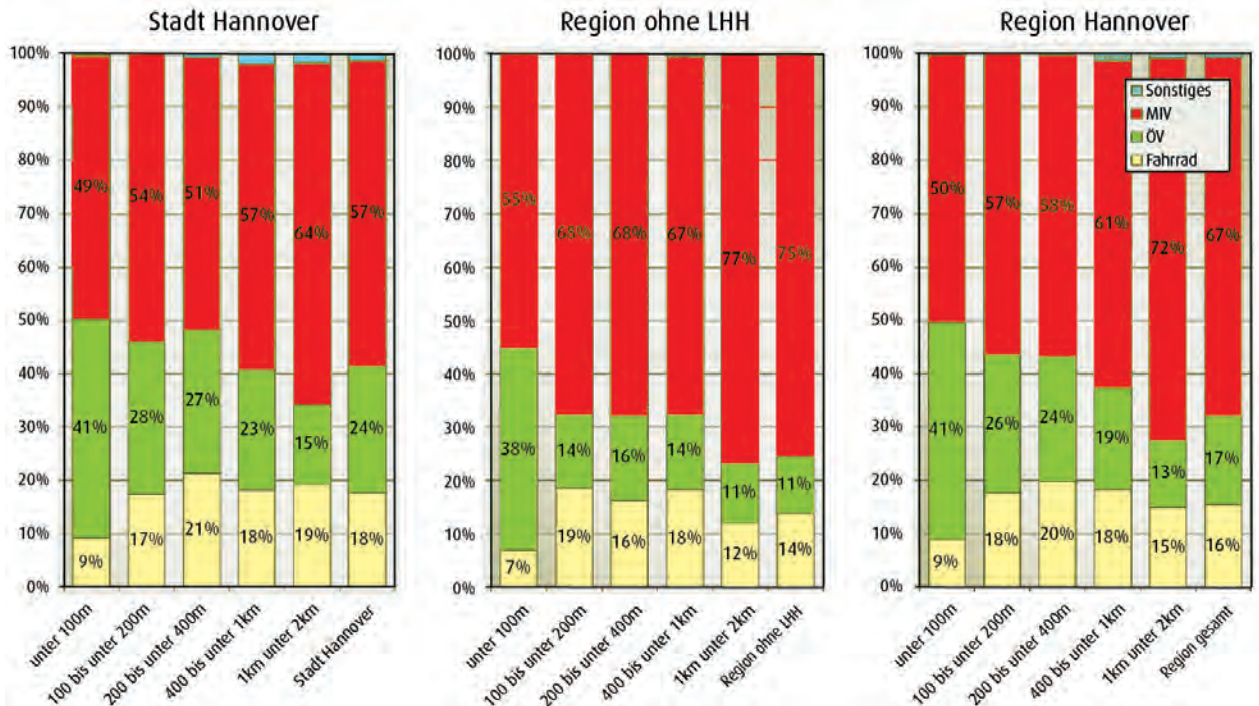
Insbesondere bei denjenigen, die max. 100 m von einer Haltestelle entfernt wohnen, können Verkehrsanteile für den ÖPNV von ca. 40 % realisiert werden. In der Landeshauptstadt scheint die Entfernungsempfindlichkeit größer zu sein als in der Region ohne LHH, wobei der ÖPNV-Anteil in der Kernstadt erheblich über dem der Region (ohne LHH) liegt. Ein Zusammenhang zwischen der Nähe eines Haushaltsstandortes zu einer Haltestelle von SPNV und Stadtbahn lässt sich in der LHH bis zu einer Entfernung von ca. 400 m nachweisen, wohingegen in der Region (ohne LHH) dieser Zusammenhang noch bis zu einer Entfernung von 1.000 m belegt werden kann.

Abb. C 27: Verkehrsmittelnutzung nach Personengruppen



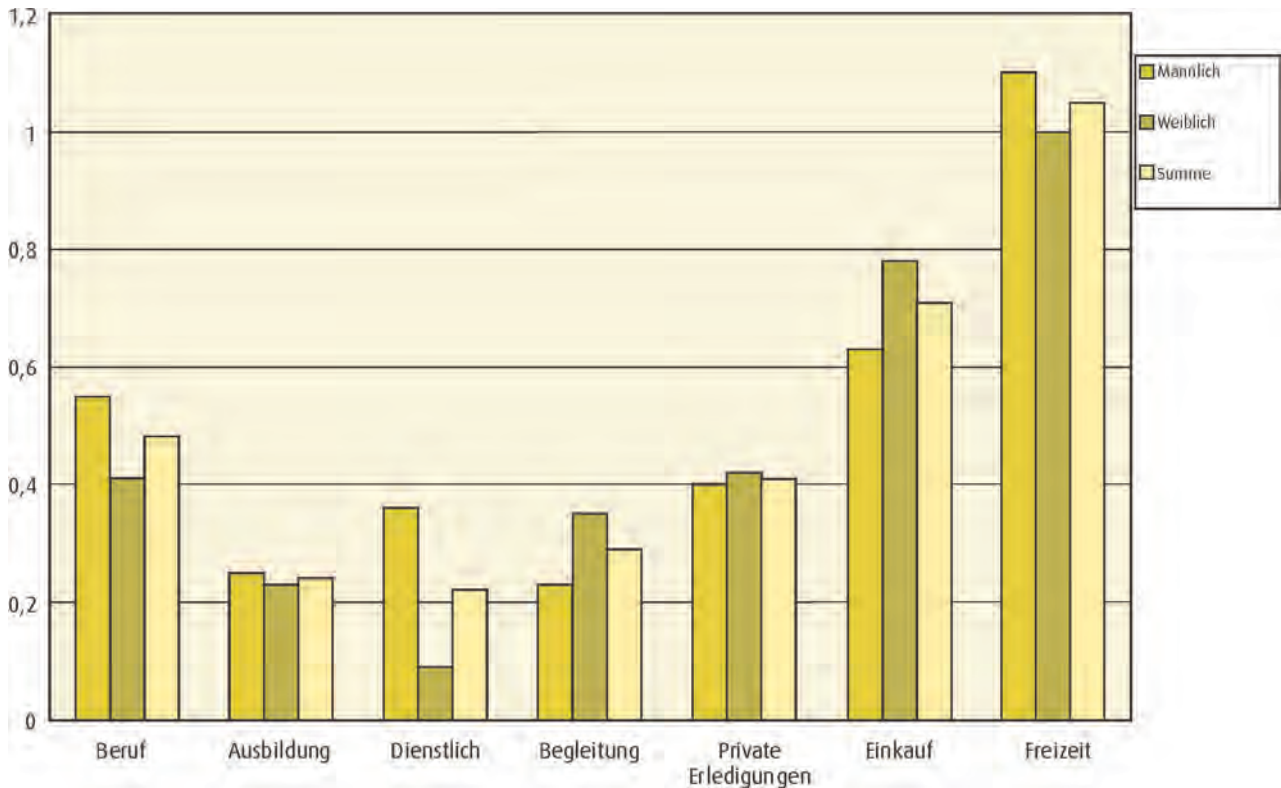
(Datenbasis: Mobilität in Deutschland 2002, Aufstockung Region Hannover)

Abb. C 28: Modal-Split unter Berücksichtigung der Wohnortentfernung zur nächsten SPNV- oder Stadtbahnhaltestelle



(Datenbasis: Mobilität in Deutschland 2002, Aufstockung Region Hannover)

Abb. C 29: Wege pro Person nach Wegezweck und Geschlecht



(Datenbasis: Mobilität in Deutschland 2002, Aufstockung Region Hannover)

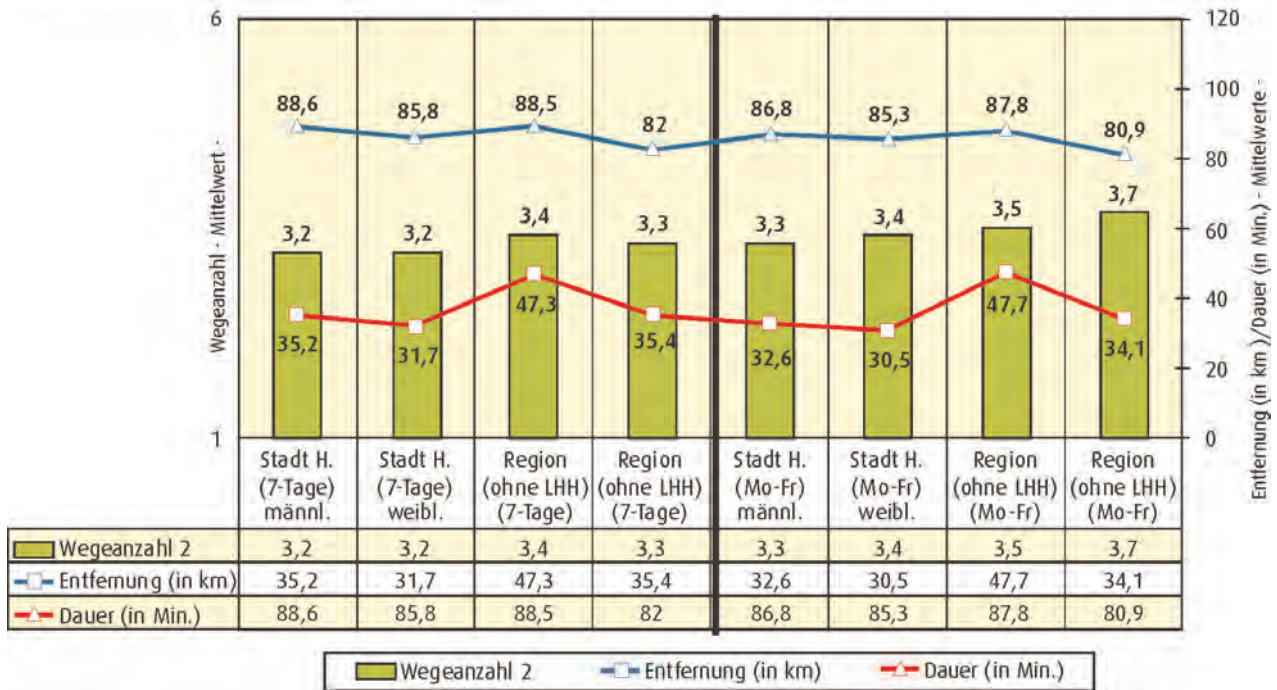
Verkehrswegezweck

Freizeit- und Einkaufsverkehr haben eine große Bedeutung. Die nachfolgende Darstellung zeigt, dass Wege, die außerhalb der Erwerbstätigkeit getätigt werden, mit fast 70 % den größten Anteil aller Wege in der Region Hannover ausmachen. Diese Wege sind nur begrenzt auf den ÖPNV verlagerbar.

Nach Geschlecht ausgewertet zeigen sich weitere Unterschiede. So sind Männer zu 33 % aus Gründen der Erwerbstätigkeit unterwegs, Frauen nur zu 23 %. Ein Drittel aller Wege wird zu Freizeitwecken zurückgelegt, 18 % bei den Männern bzw. 24 % bei den Frauen dienen dem Einkauf. Der Anteil von Wegen, der der Begleitung (z.B. von Kindern) dient, liegt bei Frauen deutlich höher als bei Männern.

Abb. C 30: Durchschnittliche Wegekennwerte pro Person

- Beruf: Alle am Stichtag mobilen Personen (N = 7.900)
- durchschnittliche Anzahl Wege pro Person (2 = ohne Wirtschaftswege)
- durchschnittliche Wegeentfernung pro Person (in km)
- durchschnittliche Wegedauer pro Person (in Min.)



(Datenbasis: Mobilität in Deutschland 2002, Aufstockung Region Hannover)

Anzahl, Länge und Zeitdauer der Wege

Personen in der Region ohne LHH sind schneller unterwegs. Sie legen mehr Wege und höhere Wegeentfernungen pro Tag zurück. Die Wegedauer ist bei Männern gleich lang, bei Frauen kürzer als in der Stadt Hannover. Werktags sind Frauen häufiger, aber kürzer als Männer unterwegs.

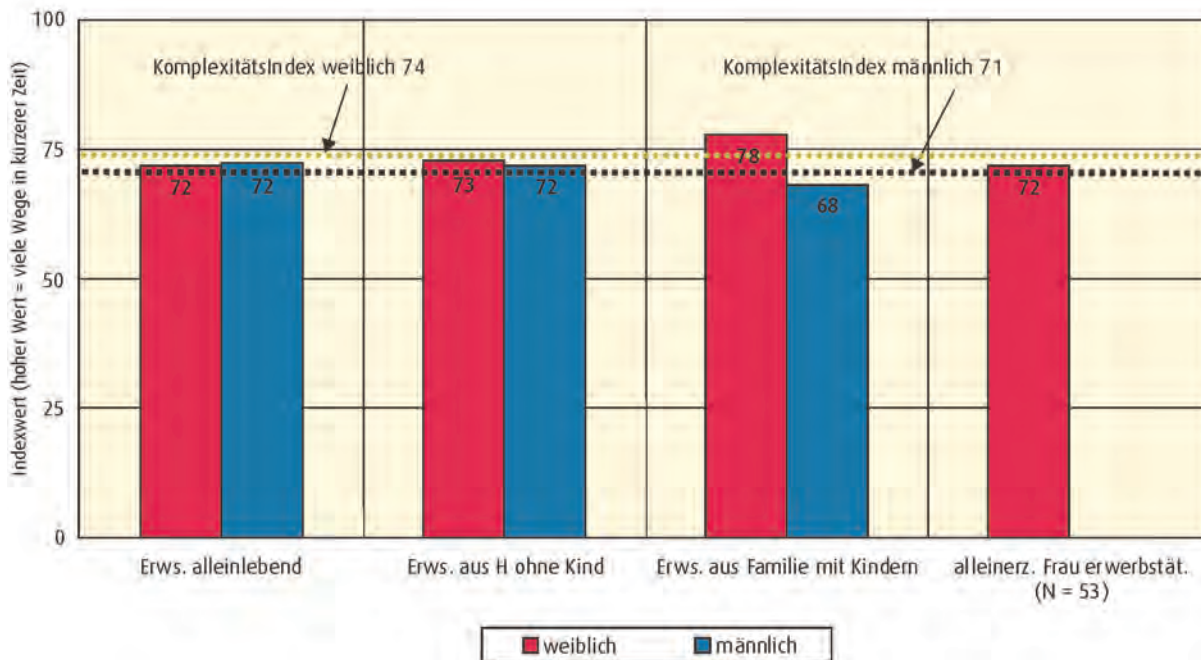
Wegeketten

Aufgrund flexiblerer Arbeitszeiten sowie der zunehmenden Ansprüche in Bezug auf Freizeit- und Einkaufsaktivitäten werden häufig mehrere Ziele auf einem Weg angesteuert. Wegekettens charakterisieren sich durch eine hohe Komplexität aus, d.h. viele kürzere Wege werden in kürzerer Zeit zurückgelegt. Um es zu ermöglichen, komplexe Wegekettens mit dem ÖPNV zurückzulegen, sollten die Haltestellenabstände möglichst kurz und die Taktichte hoch sein.

Besonders große Komplexitätsunterschiede ergeben sich in Familienhaushalten mit Kindern. Diese Lebenssituation stellt die höchsten Mobilitätsansprüche, bewältigt werden diese in besonderem Maße von Frauen. Bei Männern in Kinderhaushalten dagegen ist die Komplexität sogar geringer als bei anderen Männern: sie machen weniger Wege, dafür aber oft längere.

Abb. C 31: Wegekplexität nach Haushalten

Basis: Alle am Stichtag mobilen und erwachsenen Personen (N = 4.652)
 Indexbildung: 100- (Dauer der Gesamtwege/Anzahl der Wege (Weganz2, ohne Wirtschaftswege)
 Interpretation: Je höher der Wert, desto mehr Wege müssen in kürzerer Zeit zurückgelegt werden



(Datenbasis: Mobilität in Deutschland 2002, Aufstockung Region Hannover)

Breitere zeitliche Verteilung statt klassischer Verkehrsspitzen

Das Verkehrsaufkommen verteilt sich zeitlich stärker. Ursache hierfür sind die flexibleren Arbeits- und Ladenschlusszeiten, zunehmende Freizeit- und Begleitverkehre. Dadurch werden die klassischen Verkehrsspitzen zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Nachmittag abgeflacht. Gleichzeitig erhöht sich das Verkehrsaufkommen am Abend und um die Mittagszeit.

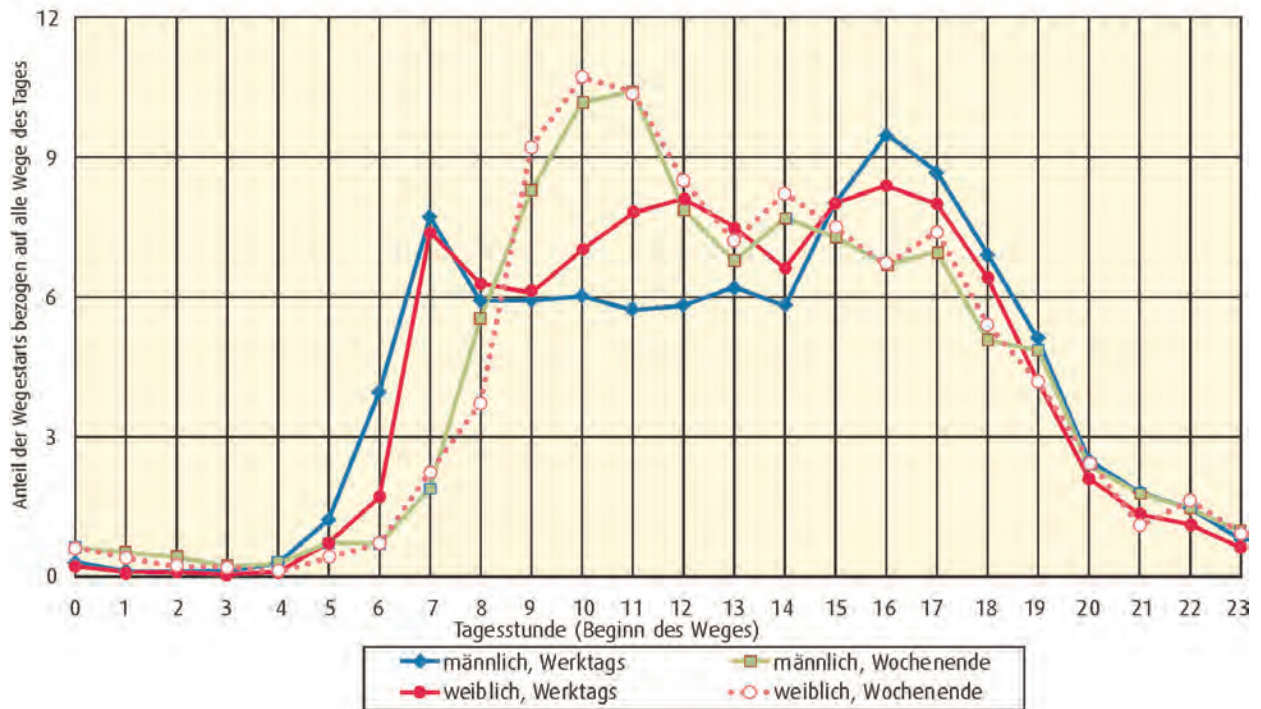
Die Tagesganglinien zwischen männlichen und weiblichen Mobilitätsteilnehmern unterscheiden sich werktags deutlich, am Wochenende hingegen so gut wie gar nicht. Frauen sind werktags über den Tag gleichmäßiger mobil. Die Tagesspitze, wie sie für die Männer typisch ist (7 Uhr und 16 Uhr), kommt in der Frauen-Mobilität weniger ausgeprägt vor. Hier gibt es eine zusätzliche Spitze in der Mittagszeit.

Am Wochenende startet die „Mobilität“ ca. 1,5 Stunden später, sie erreicht am Vormittag gegen 10 Uhr ihren Höhepunkt, hebt nach der Mittagszeit gegen 14 Uhr noch einmal an und unterscheidet sich ab ca. 17 Uhr kaum noch von dem werktäglichen Mobilitätsverhalten.

Angesichts der demografischen Entwicklung werden die Verkehrsspitzen voraussichtlich weiter abflachen aufgrund der zurückgehenden Schülerzahlen und der wachsenden Seniorenzahlen.

Abb. C 32: Tageslinie nach Geschlecht

Basis: Alle Wege der Untersuchungsteilnehmer (N = 29.312)



(Datenbasis: Mobilität in Deutschland 2002, Aufstockung Region Hannover)

3.3 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

Schwerpunkte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sind entsprechend dem LROP 1994 / RROP 2005 das Oberzentrum Hannover, die Mittelzentren und vereinzelte

Grundzentren (siehe Karte 1). Eine Übersicht über die geplanten Siedlungsgebiete bietet Tab. C 12. Auf Karte 4 sind die Gebiete bezüglich ihrer Lage zu den SPNV- und Stadtbahnstationen dargestellt, um sie im Kontext „Wohnen an der Schiene“ sehen zu können.

Tab. C 12: Übersicht über geplante Siedlungsgebiete ab 250 Einwohner

Stadt bzw. Gemeinde	Stadt-/ Gemeindeteile	Name des Baugebietes	Geschätzte Einwohner	Geplante Realisierung
Barsinghausen	Barsinghausen	Am Bullerbach 1. BA	450	2004-2007
Barsinghausen	Barsinghausen	Am Bullerbach 2. BA	600	ab 2007
Barsinghausen	Barsinghausen	nördliche Erweiterung Ost	750	ab 2009
Burgdorf	Burgdorf	westlich Mönkeburgstraße	262	ab 2006
Burgdorf	Burgdorf	Nord	436	ab 2006
Burgdorf	Hülptingsen	südl. Beerbuschweg	502	ab 2006
Burgdorf	Burgdorf	Nord/West	504	ab 2006
Burgwedel	Wettmar	Wettmar 1	437	2007-2015
Burgwedel	Großburgwedel	Ost Mühlenfeld	900	2007-2015
Garbsen	Berenbostel	östlicher Ortsrand (Wreschener Allee)	275	ab 2007
Garbsen	Berenbostel	westlicher Ortsrand (Im Hesper)	335	ab 2007
Garbsen	Meyenfeld	Meyenfeld Südost	450	2008-2012
Garbsen	Meyenfeld	Meyenfeld Südwest	500	ab 2012
Garbsen	Garbsen-Mitte	westl. Zentrum	1360	ab 2008
Hannover	Bothfeld/Vahrenheide	Nachnutzung Freiherr-v.Fritsch-Kaserne Kaserne	338	ab 2009
Hannover	Ahlem/Badenstedt	Lohfeld	350	bis 2012
Hannover	Herrenhausen/Stöcken	Fuhsestraße (ehem. Ausbesserungswerk Leinhausen)	425	ab 2007
Hannover	Ahlem/Badenstedt	Badenstedt-West	440	bis 2010
Hannover	Kirchrode/Bemerode	Seelhorster Garten (Nord)	500	ab 2005
Hannover	Döhren/Wülfel	Seelhorster Garten	500	ab 2005
Hannover	Ricklingen	In der Rehre-Süd (Wettbergen)	600	ab 2006
Hannover	Vahrenwald/List	Lister Blick	1000	ab 2005
Hannover	Herrenhausen/Stöcken	ehem. Gewerbeflächen Entenfangweg, Louis Eilers + Bode	1125	ab 2007
Hannover	Misburg/Anderten	Steinbruchsfeld, östl. Wilh.-Tell-Str.	1350	vor 2000
Hannover	Linden/Limmer	Conti Limmer	1900	ab 2007
Hemmingen	Hemmingen-Westerfeld	Fläche 60	350	nicht vor 2010
Hemmingen	Arnum	Arnum-West	1125	ab 2010
Isernhagen	Kirchhorst	In den Grashöfen	396	2008
Isernhagen	Altwarmbüchen	Blocksberg	908	2010
Laatzen	Ingeln	Bruchkamp	300	2007-2012
Laatzen	Gleidingen	Sehlwiese C	450	2006-2012
Laatzen	Laatzen	Mozartpark	600	2007-2012
Laatzen	Gleidingen	südl. Galgenberg	1500	2008-2016
Langenhagen	Godshorn	Godshorn Baulücken	300	k.A
Langenhagen	Engelbostel	Engelbostel Baulücken	325	k.A
Langenhagen	Langenhagen	Mitte / Baulücken	575	k.A
Langenhagen	Kaltenweide	Kaltenweide Weiherfeld	2940	bis 2012

Lehrte	Lehrte	Am Westring	300	langfristig
Lehrte	Ahlten	Breite Riede 2. BA	360	mittelfristig
Lehrte	Lehrte	Lehrte Südost / Hornäcker	598	mittelfristig
Neustadt	Helstorf	Alte Heerstr. 2. BA	288	ab 2007
Neustadt	Neustadt	Nordwest E1/E2 290	290	2005/2006
Neustadt	Neustadt	Nordwest G1/G2/G3	468	ab 2009
Pattensen	Pattensen	Pattensen-Mitte, Nord	787	2016
Ronnenberg	Ronnenberg	Rahmenplan Bahnhofsumfeld	405	bis 2016
Seelze	Seelze	Seelze Süd	2600	bis 2016
Sehnde	Sehnde	Maschwiese-Nord	345	ab 2007
Sehnde	Sehnde	Beekfeld I	390	ab 2012
Sehnde	Sehnde	Beekfeld II	415	2010
Springe	Springe	Großer Graben	281	bis 2010
Springe	Bennigsen	Bennigsen	745	bis 2016
Springe	Springe	Süd-West	800	bis 2010
Uetze	Uetze	West (Südl. Ring I + II)	600	bis 2016

(Quelle: Angaben der Städte und Gemeinden 2004)

3.4 Arbeitsplatzentwicklung

Nicht nur die Erschließung der Siedlungsgebiete durch den ÖPNV ist wichtig, sondern auch die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze. Um diese berücksichtigen zu können, wurden in einer umfangreichen Analyse die Standorte der Betriebe ermittelt.

Darauf aufbauend wurde eine Arbeitsplatzprognose erstellt. Die Arbeitsplatzprognose basiert im Wesentlichen auf der Regionalisierten Strukturdatenprognose des Instituts für Wirtschaftsforschung. Eingeflossen sind die geplanten Gewerbeflächen der Gemeinden (Tab. C 13) und die allgemeine Branchenentwicklung.

ten und Gemeinden zunehmen.

- Die Verschiebung der Arbeitsplätze zum tertiären Wirtschaftsbereich setzt sich fort.

Hier wird das größte Wachstum prognostiziert.

Um einen möglichst guten Modal-Split zu erreichen, muss auf eine gute Erschließbarkeit der Arbeitsplatzstandorte geachtet werden. Die Lage der neuen Gebiete zu den SPNV- und Stadtbahnstationen ist in Karte 4 dargestellt. Berücksichtigt wurden nur Gebiete ab 5 ha Größe.

Tab. C 13: Prognose der Arbeitsplatzentwicklung

	Landwirtschaft		Produzierendes Gewerbe		Handel, Gaststätten, Verkehr		priv. Dienstleistungen		Öffentl. Dienst	
	Region ohne LHH	LHH	Region ohne LHH	LHH	Region ohne LHH	LHH	Region ohne LHH	LHH	Region ohne LHH	LHH
Jahr 2004	2.493	728	49.087	66.155	65.786	73.257	50.834	153.388	24.249	56.734
Jahr 2020	1.958	572	51.880	57.188	65.697	64.353	63.031	165.091	27.081	51.475
Differenz	-21%	-21%	6%	-14%	0%	-12%	24%	8%	12%	-9%

(Quelle: Strukturdatenatlas Region Hannover)

Nach den Ergebnissen der Prognose können folgende Entwicklungstrends aufgezeigt werden:

- Die absolute Anzahl der Arbeitsplätze in der Region Hannover wird etwa gleich bleiben.
- Allerdings werden die Arbeitsplätze in der Landeshauptstadt stärker zurückgehen und in den umliegenden Städ-

Tab. C 14: Übersicht über geplante Gewerbegebiete ab 5 ha Größe

STADT	Stadt-/ Gemeindeteil	NAME	Größe in ha	Realisierung
Barsinghausen	Bantorf	Deisterstraße	39	2005
Barsinghausen	Barsinghausen	Brunslöhe Ost	16	2005
Barsinghausen	Großgoltern	TRW	24	k.A.
Barsinghausen	Eckerde	Schacht 4	30	k.A.
Barsinghausen	Groß Munzel	Spielburg	7	k.A.
Burgdorf	Hülptingsen	östlich Leineweberstraße	6	2006
Burgdorf	Burgdorf	Nordwest	15	2007
Burgwedel	Großburgwedel	Gewerbegebiet IV	6	k.A.
Burgwedel	Großburgwedel	westlich A7	10	k.A.
Burgwedel	Kleinburgwedel	nördlich der K 119	5	k.A.
Garbsen	Osterwald OE	GE Garbsen Nord	12	k.A.
Gehrden	Gehrden	Ost, Lange Feld Str. GE	15	2015
Gehrden	Gehrden	Bünteweg	6	k.A.
Gehrden	Gehrden	Ronnenberger Str.	6	2016
Hannover		Emmy-Nöther-Allee Stockholmer Allee nördlich	12	k.A.
Hannover		Stadtfelddamm I	5	k.A.
Hannover		Stadtfelddamm III	10	k.A.
Hannover		Teutonia Anderter Straße 95	7	k.A.
Hannover		Hauptgüterbahnhof Süd Weidendamm 2	11	k.A.
Hannover		Gretelriede Entenfangweg 2	6	k.A.
Hannover		Karl-Thürmer-Weg Hermann-Ehlers-Allee 57	7	k.A.
Hannover		EXPO Ost östlich B 6	23	k.A.
Hannover		Kertess - Misburg Anderter Straße 104	5	k.A.
Hannover		Kirchhorster Straße	14	k.A.
Hannover		StüPI Kugelfangtrift	10	k.A.
Hannover		Cattham Barracks Kugelfangtrift	5	k.A.
Hannover		Freiherr-von-Fritsch-Kaserne General-Wever-Straße	28	k.A.
Hannover		Deurag-Nerag Nordgelände nördlich Stichkanal	45	k.A.
Hannover		Deurag-Nerag - Südgelände Kreisstraße	8	k.A.
Hannover		Owiedenfeldstraße Lohweg / Hägenstraße	11	k.A.
Hannover		Hägenstraße II	5	k.A.
Hannover		Kronsberg Nord südlich B 65	56	k.A.
Hannover		Hanomagstraße	6	k.A.
Hannover		Schwarze Heide Stelinger Straße	22	k.A.
Hannover		Alt-Vinnhorst	5	k.A.
Hannover		Industrieweg Reinhold-Schleese-Straße	7	k.A.
Hemmigen	Hemmigen	Devese-Nord, südlich Weetzener Landstraße	7	k.A.
Isernhagen	Altwarmbüchen	östlich Opelstr. 1B	13	2005
Isernhagen	Altwarmbüchen	westlich Opelstraße	6	2006
Isernhagen	Altwarmbüchen	westl. BAB A7 / südlich Hannoversche Straße	5	2010
Laatzen	Rethen	Rethen Ost	35	2016
Langenhagen	Godshorn	Nord IV A-GE	8	2016
Langenhagen	Langenhagen	Airport Business-Park-Süd	58	2016
Langenhagen	Langenhagen	Rehkamp	6	2016
Lehrte	Lehrte	Umnutzung nördlich Bahnanlagen, östlich Benzstraße	10	k.A.
Lehrte	Arpke / Hämelerwald	Zum Hämelerwald	10	2008
Lehrte	Immensen	Tönjeskamp / Allerbeck	100	k.A.
Lehrte	Lehrte	Erweiterung GVZ Schnellumschlaganlage	22	k.A.
Lehrte	Ahlten	Kleifeld-Süd	10	k.A.
Lehrte	Ahlten	Ahlten-Süd	9	k.A.
Lehrte	Aligse	Automeile u. Erweiterung	14	k.A.
Neustadt	Neustadt	Erweiterung Gewerbegebiet Ost	9	2007
Pattensen	Pattensen	Gewerbepark Ost GE	7	2016
Ronnenberg	Empelde	Kreuzkamp	7	2016

Ronnenberg	Empelde	Lägenfeld III	19	2016
Ronnenberg	Weetzen	B = Plan 105 Gewerbegebiet Weetzen Süd	9	2010
Seelze	Gümmer	Riehwiesen	6	2016
Seelze	Seelze-Süd	Erweiterung Immengarten	8	k.A.
Seelze	Seelze-Süd	Immengarten	6	2016
Seelze	Letter	Erweiterung Letterholz	12	2016
Sehnde	Höver	Hegefeld	5,8	2003
Sehnde	Höver	Höver Nord	30	2008
Sehnde	Sehnde	Borsigring Nord	17	2010
Sehnde	Sehnde	Bismarckstraße Kaliwerk	19	k.A.
Springe	Springe	östl. der Osttangente	25	k.A.
Springe	Springe	Einkaufszentrum Osttangente	5	2006
Uetze	Uetze	Uetze Nord	19	2016
Uetze	Hänigsen	Altmerdingser Str.	6	2017
Uetze	Hänigsen	Riedel	8	2018
Wedemark	Elze	Farnkamp	7	k.A.
Wedemark	Meitze	Hessenweg	6	k.A.
Wunstorf	Luthe	Niedere Wanne	13	2012

(Quelle: Angaben der Städte und Gemeinden 2004)

4. Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung im ÖPNV

4.1 Auswirkungen der Einwohnerentwicklung auf den ÖPNV

Demografischer Wandel

Der dramatische Wandel der Bevölkerungsstruktur, der bundesweit immer intensiver unter dem Begriff des demografischen Wandels diskutiert wird, wird auch in der Region Hannover, wie in Kap. C 3 differenziert ausgeführt, eintreten. Nach den derzeit vorliegenden Prognosen wird dieser Prozess allerdings im vollen Umfang erst später beginnen als in anderen Regionen und ein geringes Ausmaß haben. So kann festgestellt werden, dass die Einwohnerzahl insgesamt und damit die Anzahl potenzieller Kundinnen und Kunden auch bis zum Jahr 2030 nahezu stabil bleibt.

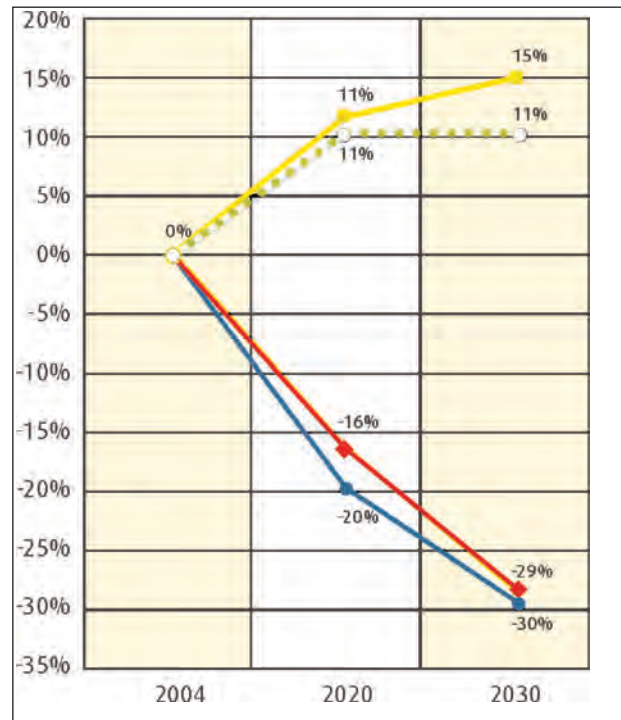
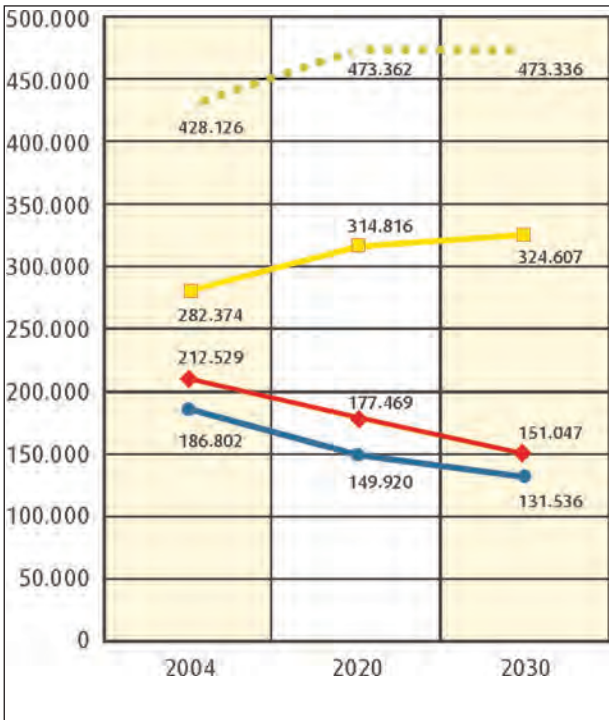
Dabei wird sich aber voraussichtlich die Wanderungsbewegung von Gebieten mit einer attraktiven ÖPNV-Bedienung (LHH) in Gebiete mit deutlich niedrigeren Nutzungsraten fortsetzen (Suburbanisierung), auch wenn sich dieser Prozess in den letzten Jahren deutlich verlangsamt zu haben scheint.

Rückgang der „Captive-Riders“

Zusätzlich muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die „Zwangskunden“ oder „Captive-Riders“ (Schüler, Azubis, Studenten, Erwachsene ohne Pkw-Verfügbarkeit), Kunden und Kundinnen also, die aufgrund fehlender Alternativen auf den ÖPNV angewiesen sind und auf die die Anbieter des ÖPNV in der Vergangenheit als Stammkunden setzen konnten, kontinuierlich abnehmen werden. Auch wenn die Schülerzahlen in der Region Hannover bis 2016 nahezu konstant bleiben, werden sie in den Folgejahren deutlich zurück gehen. Durch immer noch steigende Pkw-Zahlen wird die Pkw-Verfügbarkeit gerade bei Frauen und Senioren stetig ansteigen. Ein besonderes Augenmerk muss dabei auf weibliche Kunden gelegt werden. Frauen sind - als heutige Hauptnutzerinnen des ÖPNV - auch Hauptabwanderungspotenzial. Die Angebote des ÖPNV müssen deshalb verstärkt dem Bewegungsbedarf von Frauen entsprechen.

Insgesamt nimmt die Anzahl der Personen zu, die täglich einen Pkw zur Verfügung haben.

Abb. C 33: Entwicklung der Bevölkerungsgruppen mit hohen und niedrigen ÖPNV-Nutzungsraten



(Quelle: Strukturdatenatlas der Region Hannover)

Fahrgastabwanderung verhindern

Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass sich die Anbieter des ÖPNV in der Region Hannover zukünftig stärker dem Markt stellen müssen. Neben der Gewinnung von Neufahrgästen wird es aufgrund des für den ÖPNV eher negativen Trends deshalb ganz wesentlich auch darum gehen müssen, die Abwanderung vorhandener Fahrgäste zu verhindern.

Veränderung der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung

Die Veränderung der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirkt ebenfalls überwiegend zu Ungunsten des ÖPNV:

- Das Verkehrswachstum vollzieht sich zu einem Großteil im Bereich des Freizeitverkehrs. Potenziale im Freizeitverkehr sind für den ÖPNV sehr schwer zu gewinnen.
- Die Verkehrsströme werden disperser. Sie lassen sich daher schlechter zu attraktiven Linienverkehren bündeln.
- Die Verkehrsnachfrage verlagert sich zunehmend in die Randstunden (abends, nachts, am Wochenende), also in Zeiten mit schlechterem ÖPNV-Angebot.

Tab. C 15: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und beim PKW-Verkehr (Modellrechnung)

Anzahl Fahrten (Modellrechnung)	2004		2020		2030	
	pro Werktag	in %	pro Werktag	in %	pro Werktag	in %
ÖPNV	570.927	100	550.183	96,4	499.375	87,5
PKW	1.880.201	100	1.993.458	106,0	1.960.286	104,3

4.2 Trendprognose für die Nachfrage im ÖPNV

Nachfrageberechnung mit dem Verkehrsmodell

Mit Hilfe des Verkehrsmodells der Region Hannover lassen sich die Auswirkungen der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung auf die ÖPNV-Nachfrage berechnen. Zu diesem Zweck ist bei einem unveränderten Angebot im ÖPNV und im Straßenverkehr eine Erzeugungsrechnung auf Basis der Strukturdaten 2004 und der Prognosestrukturdaten 2020 und 2030 durchgeführt worden.

Danach ergeben sich folgende prozentuale Veränderungen in der Verkehrsnachfrage beim Pkw-Verkehr und beim ÖPNV:

Tab. C 15 zeigt deutlich die unter 4.1 aufgestellten Thesen. Der Pkw-Verkehr wird auch in den nächsten Jahren leicht ansteigen und voraussichtlich erst mittelfristig einen Sättigungspunkt erreichen. Dagegen besteht beim ÖPNV die Gefahr eines steten Kundenverlustes.

Tab. C 16: relationsbezogene Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV (Modellrechnung)

Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV von 2004 bis 2020 in %	Landeshauptstadt Hannover	Region Hannover (ohne LHH)	Region Hannover
Landeshauptstadt Hannover	- 6,1 %	+ 1,7 %	- 4,9 %
Region Hannover (ohne LHH)	+ 1,4 %	- 2,8 %	- 1,1 %
Region Hannover	- 5,0 %	- 0,9 %	- 3,9 %

Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV von 2004 bis 2030 in %	Landeshauptstadt Hannover	Region Hannover (ohne LHH)	Region Hannover
Landeshauptstadt Hannover	- 14,7 %	+ 6,8 %	- 13,5 %
Region Hannover (ohne LHH)	+ 6,8 %	- 11,6 %	- 9,6 %
Region Hannover	- 13,5 %	- 9,6 %	- 12,5 %

Ausdrücklich muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass es sich bei der aufgeführten Prognose um keinen Automatismus handelt. Die Werte im Folgenden geben lediglich einen Hinweis darauf, mit welchen Entwicklungen zu rechnen ist, wenn mit Ausnahme der Strukturdaten keine Veränderungen des Verkehrsverhaltens eintreten. Aufgabe dieses Nahverkehrsplans ist es, Strategien aufzuzeigen, durch die trotz einer für den ÖPNV ungünstigen Strukturdatenentwicklung die Nachfrage im ÖPNV stabilisiert oder gesteigert werden kann.

Tab. C 16 zeigt darüber hinaus, dass Rückgänge bei der ÖPNV-Nachfrage insbesondere bei den internen Relationen innerhalb der Landeshauptstadt Hannover (Rückgang der Einwohnerzahl) und im Bereich außerhalb der LHH (Rückgang der Schülerzahlen) drohen. Deutlich weniger negativ gestalten sich die Prognosewerte auf den Relationen zwischen der Landeshauptstadt Hannover und den Wohnstätten in den Bereichen außerhalb der LHH.

Tab. C 17: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle der einzelnen Verkehrssysteme

Anzahl Linienbeförderungsfälle (Modellrechnung)	2004		2020		2030	
	pro Werktag	in %	pro Werktag	in %	pro Werktag	in %
SPNV	141.073	100	143.474	101,7	134.148	95,1
Stadtbahn	509.668	100	475.924	93,4	440.150	86,4
üstra-Bus	148.722	100	146.176	98,3	130.434	87,7
RegioBus Hannover	103.422	100	109.816	106,2	100.330	97,0
Summe	902.885	100	875.390	97,0	805.062	89,2

Verkehrssystemdifferenzierte Prognose der Linienbeförderungsfälle

Dieser Trend lässt sich auch bei den verkehrssystembezogenen Prognosewerten ablesen. Stadtbahn und üstra-Bus drohen hier die höchsten Verluste. Dagegen gestalten sich die Verkehrsnachfragerwerte beim SPNV und bei der RegioBus relativ stabil. Der RegioBus sollte empfohlen werden, sich mittelfristig statt auf den Schülerverkehr verstärkt auf attraktive Angebote im Zubringerverkehr auf die Landeshauptstadt zu konzentrieren.

4.3 Positive Einflussfaktoren auf die ÖPNV-Nachfrage

4.3.1 Regionsinterne Faktoren

Auch wenn die negativen Folgen des demografischen Wandels in der Region Hannover zumindest mittelfristig nicht auffaltbar sein werden, ist es dennoch erstaunlich, dass die Verkehrsnachfrage in den letzten Jahren stetig gestiegen ist. Es scheint in der Region Hannover gelungen zu sein, zumindest zunächst dem negativen Trend gegenzusteuern. Gründe dafür liegen im Ausbau der Schienenverbindungen (S-Bahn, Stadtbahn) der letzten Jahre und in der hohen Qualität des ÖPNV in der Region Hannover.

Gewinnung neuer Fahrgäste durch einen zielgerichteten Ausbau der Infrastruktur

Auch wenn sich der Ausbau neuer Infrastruktur im Bereich Stadtbahn und S-Bahn nach der EXPO 2000 deutlich verlangsamt hat, sind in den Planungsabteilungen einige Projekte vorgeplant worden, durch die die Anzahl der Fahrgäste spürbar erhöht werden kann. Dazu zählen insbesondere folgende Einzelprojekte (jeweils Angabe der prognostizierten zusätzlichen Fahrgäste im ÖPNV):

- Stadtbahnverlängerung Misburg Meyers Garten (ca. 1.000 zusätzliche Fahrgäste für die Verlängerung ab Misburg Nord)
- Stadtbahnverlängerung Garbsen Mitte (ca. 1.000 zusätzliche Fahrgäste)
- Stadtbahnverlängerung Hemmingen Süd (mindestens 1.500 zusätzliche Fahrgäste)
- Verknüpfungsanlage Hannover Waldhausen (ca. 400 zusätzliche Fahrgäste)

Diese sehr vorsichtigen Prognosen belegen die Möglichkeit, durch gezielte Maßnahmen den negativen Trend insbesondere beim Verkehrssystem Stadtbahn zu verlangsamen.

Attraktivitätsgewinn der hannoverschen Innenstadt

Auch ist es gelungen, im Zuge der EXPO 2000 die Attraktivität der City der Landeshauptstadt Hannover deutlich zu erhöhen. Gerade durch den Ausbau des Hauptbahnhofs als zentrale Verkehrsdrehscheibe ist der Bereich der Innenstadt aufgewertet worden, der besonders gut durch den ÖPNV erschlossen

wird. Durch die Eröffnung der Ernst-August-Galerie wird sich dieser für den ÖPNV positive Trend weiter verstärken.

4.3.2 Externe Megatrends

Einige externe „Megatrends“ zeigen Wachstumspotenziale für den ÖPNV auf

Energiepreise

Die steigenden Energiepreise und hierbei insbesondere die steigenden Preise für Benzin und Diesel haben dazu geführt, dass die Bürgerinnen und Bürger anscheinend sparsamer mit dem Energieverbrauch umgehen und deshalb verstärkt den ÖPNV nutzen.

Schenkt man den Prognosen aus dem Energiebereich Glauben, so muss man auch in Zukunft mit stark steigenden Energiepreisen rechnen. Dadurch könnte sich ein großes Potenzial für den ÖPNV entwickeln, dessen Ausprägung man heute noch gar nicht prognostizieren kann.

Zunehmendes Umweltbewusstsein

Der Klimawechsel wird mittlerweile von vielen Bürgerinnen und Bürgern als Problemfeld wahrgenommen, auch auf politischer Ebene besteht ein Konsens. Maßnahmen gegen die Umweltbedrohung werden von einem Großteil der Bevölkerung akzeptiert. Das trifft auch auf den Mobilitätsbereich zu, wie das Beispiel der Einführung der Umweltplakette in Verbindung mit schadstoffklassenorientierten Zufahrtsbeschränkungen zeigt.

Insgesamt ist das Umweltbewusstsein wieder deutlich gestiegen, in dessen Folge die ÖPNV-Nutzung anders als erwartet anwachsen könnte.

Renaissance der Großstädte und Abschwächung der Suburbanisierung

Ausgelöst durch hohe Preise für Benzin und Diesel und Minderung der Pendlerpauschale erhalten die Mobilitätskosten für die Haushalte einen größeren Stellenwert. Das führt dazu, dass zentrums- bzw. arbeitsplatznahe Wohnstandorte an Attraktivität zunehmen. Schon seit einigen Jahren wird beobachtet, dass sich der Prozess der Suburbanisierung verlangsamt und dass z.B. die Einwohnerzahlen der Landeshauptstadt auf stabilem Niveau verbleiben.

Auch scheint eine wohnortnahe Infrastruktur im Hinblick auf die demografische Entwicklung und ein damit einhergehender Versorgungsengpass gerade für ältere Menschen ein Umdenken eingeleitet zu haben. Diese Trends sollten sorgfältig beobachtet werden.

Metropolregion

Die EU-Förderleitlinien unterstützen diesen Trend. Während in den vergangenen Jahrzehnten der Strukturausgleich Grundlage für die Aufteilung von Zuwendungen darstellte (Stichwort strukturschwacher Raum), sollen zukünftig Metropolregionen als Motor für wirtschaftliches Wachstum gestärkt werden.

Die Region Hannover engagiert sich zusammen mit den Räumen Braunschweig und Göttingen in diesem Prozess und hat mittlerweile die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg gegründet. Ziel ist es, sich eine günstige Position in der Konkurrenz der europäischen Regionen zu erarbeiten. Sollte dieses gelingen, dürften sich die negativen Auswirkungen des demografischen Wandels in der Region Hannover und damit auch die Einschränkungen für den ÖPNV mindern lassen.

Umweltrichtlinien

Ein weiteres Wachstumspotenzial für den ÖPNV sind die viel diskutierten Umweltrichtlinien der EU (Feinstaub, Lärm). In Hannover wurde im Januar 2008 eine Umweltzone mit ganzjährigen Zufahrtbeschränkungen und Fahrverboten eingerichtet. Die Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage (Steigerung der Fahrgastzahlen) wurden bisher nicht untersucht.

Zuwanderer aus neuen EU-Ländern

Ein letzter möglicher Trend beinhaltet eine denkbare neue Zuwanderungswelle aus den neuen EU-Ländern. Die Vergangenheit hat gelehrt, dass Zuwanderer sich primär in den großen Ballungsräumen niederlassen und wegen fehlender finanzieller Mittel potenzielle Kunden für den ÖPNV darstellen.

5. Handlungsbedarf

Kernaussagen

Die Aussagen des Kap. C lassen sich zu folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

- **Angebotsniveau und Verkehrsnachfrage:** Das Angebotsniveau in der Region Hannover wurde durch die Einführung des Jahresfahrplans (2002 – 2004) leicht abgesenkt. Trotzdem hat sich die Verkehrsnachfrage sehr positiv entwickelt.
- **Nachfrageentwicklung im SPNV:** Die Erfolgskontrolle belegt gerade für den SPNV einen großen Nachfrageschub. Das trifft sowohl für die S-Bahn als auch für die übrigen Angebote des SPNV zu.
- **Auswirkungen der demografischen Entwicklung:** Die bundesweit diskutierten Auswirkungen der demografischen Entwicklung werden auch die Region Hannover erreichen, aber z. T. zu einem späteren Zeitpunkt und in geringerem Ausmaß. So wird sich die Einwohnerzahl mittelfristig kaum verringern und die Schülerzahlen nehmen erst in einigen Jahren ab. Dagegen ist der Prozess der Überalterung der Gesellschaft auch in der Region Hannover nicht aufzuhalten.
- **Schienenorientierung:** Hohe ÖPNV-Nutzungsraten der Bevölkerung in der Region Hannover sind vom Wohnstandort an der Schiene abhängig. Die Nähe zu einer Haltestelle von SPNV und Stadtbahn ist wichtiger Garant für hohe ÖPNV-Verkehrsmittelanteile. Dort wo keine Schienenverbindungen angeboten werden können, sollten auch weiterhin attraktive Busverbindungen (z.B. Regionalsprinter) angeboten werden.
- **Geschlechterspezifische Nutzungsrate:** Ab dem Erwachsenenalter nutzen Frauen in der Regel den ÖPNV häufiger als Männer.
- **Drohende Fahrgastverluste:** Falls das Verkehrsverhalten zukünftig im Vergleich zum heutigen identisch bleibt, wird der ÖPNV Fahrgäste verlieren, obwohl die Einwohnerzahl nahezu konstant bleibt. Wichtigster Grund dafür ist, dass die Anzahl der so genannten „Captive-Riders“ dramatisch abnehmen wird. Hier muss gegengesteuert werden.
- **Mögliche gegenläufige Entwicklungen:** Es sind mittlerweile auch Szenarien denkbar, die zu einer Steigerung der ÖPNV-Nachfrage führen könnten (Energiepreise, Umweltrichtlinien, Wachstum in den Ballungszentren).

Aus den Kernaussagen lässt sich kein eindeutiger Handlungsbedarf ableiten. Gerade die Unsicherheiten, die durch überregionale Einflussfaktoren entstehen, erschweren eine verlässliche Prognose. Dennoch lassen sich einige Handlungsempfehlungen zweifelsfrei benennen:

- **Attraktivität und Qualität:** Zunehmende Pkw-Verfügbarkeit führt dazu, dass sich der ÖPNV zukünftig stärker dem Markt stellen muss. Wichtigstes Ziel muss es daher sein, die vorhandenen Fahrgäste zu halten. Attraktivität (direkte Schienenverbindungen oder vergleichbare Angebote mit Bussen) und Qualität (Sauberkeit, Pünktlichkeit, Platzangebot, Sicherheit) stellen die wichtigsten Strategien dar.
- **Gezielte Marketingstrategien:** Um den Wünschen der unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht zu werden, muss mit gezielten Marketingstrategien auf die differenzierten Kundenwünsche eingegangen werden. Insbesondere die Bedürfnisse der Frauen sollten dabei stärker berücksichtigt werden.
- **Barrierefreier Ausbau:** Im Zuge der Überalterung der Gesellschaft kommt dem barrierefreien Ausbau großes Gewicht zu.
- **Neubaumaßnahmen:** Neubaumaßnahmen im begrenzten Umfang (S-Bahn, Stadtbahn) sind auch zukünftig sinnvoll, um Kundinnen und Kunden zu halten und neue hinzu zu gewinnen.
- **Zielgerichtete Siedlungsentwicklung:** Daneben sind hohe ÖPNV-Nutzungsraten von einer zielgerichteten Siedlungsentwicklung abhängig. Jeder Flächennutzungs- und Bebauungsplan entscheidet über die Verkehrsentwicklung in der Zukunft. Das trifft sowohl für Wohnstandorte als auch für Standorte von Arbeit, Einkauf und Freizeit zu. Die Träger des ÖPNV sollten sich zukünftig stärker in die Standortentscheidungsprozesse einbringen.

Kapitel D I



Das Steuerungskonzept – Wir geben die Richtung vor!
Das räumliche Konzept

Kapitel D: Das Steuerungskonzept – Wir geben die Richtung vor!

Definition der ausreichenden Bedienung

Im Nahverkehrsplan werden die Verkehrsleistungen festgelegt, die aus Sicht des Aufgabenträgers zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung in der Region Hannover notwendig sind. Auf den Begriff der ausreichenden Bedienung wird in EU-, Bundes- und Landesregelungen Bezug genommen. Eine detaillierte Beschreibung oder Quantifizierung unterbleibt weitgehend. Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) zeigt in § 2 (Grundsätze und Ziele) einen Ermessensspielraum zur Quantifizierung der ausreichenden Verkehrsbedienung auf.

Gemäß der aktuellen Schwerpunktsetzung konkretisiert die Region Hannover als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die ausreichende Verkehrsbedienung unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen und der finanziellen Möglichkeiten. Die Aussagen dazu sollen zukünftig mehr steuernd gegenüber den Verkehrsunternehmen wirken. Die einzelnen Elemente dieses Steuerungskonzepts werden gebündelt im Abschnitt D aufgeführt.

Festsetzungen erfolgen in

- Kap. D I Das räumliche Konzept zur Angebotsstruktur und zur Mindestbedienung,
- Kap. D II Das Qualitätskonzept zu den notwendigen Qualitäten und zur Qualitätssteuerung,
- Kap. D III Das Linienkonzept zu den einzelnen Linien und zu notwendigen Weiterentwicklungen und

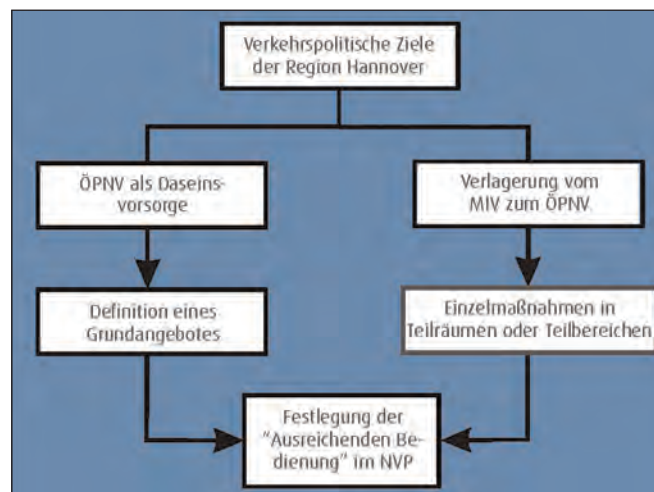
- Kap. D IV Das Marketingkonzept zum Bereich Marketing. In Kap. D V Das Handlungskonzept werden die einzelnen Festsetzungen, die im Zuge der Definition der „Ausreichenden Bedienung“ notwendig sind, in Listen zusammengestellt. Die darin aufgenommenen Punkte sind von den Verkehrsunternehmen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans bzw. in festgelegten Zeitplänen zu bearbeiten. Im Ergebnis sollen den politischen Gremien der Region Hannover Konzepte zum Beschluss vorgelegt werden, die die im Hinblick auf die angestrebte ausreichende Bedienung notwendigen Schritte enthalten. Die Region Hannover strebt dabei in der Summe eine Haushaltsneutralität über alle diejenigen Maßnahmen an, die im Zuge der Umsetzung realisiert werden sollen. Das bedeutet, dass die Region Hannover ggf. in einem Abwägungsprozess prüfen muss, welche der von den Verkehrsunternehmen vorgelegten Planungen bei den derzeit eingeschränkten Finanzierungsmöglichkeiten umgesetzt werden können.

Zusammen stellen die einzelnen Festlegungen den Rahmen für die Darbringung des Verkehrsangebotes für die Verkehrsunternehmen dar. Damit bleibt den Verkehrsunternehmen der notwendige Spielraum für das unternehmerische Handeln erhalten, gleichzeitig erfüllt die Region Hannover den gesetzlichen Auftrag, den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV darzulegen (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Ausgangspunkt für die Festlegung der ausreichenden Bedienung sind die Aussagen im NNVG und die daraus abgeleiteten beiden Oberziele:

- ÖPNV als Daseinsvorsorge
- Verlagerung vom MIV zum ÖPNV

Abb. D 1: Festlegung der ausreichenden Bedienung in der Region Hannover



Wie Kap. C zeigt, ist mit einer Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den ÖPNV zu rechnen. Die ÖPNV-Planung muss auf diese Veränderungen reagieren, wenn die Verringerung der Verkehrsnachfrage in einem immer weiter expandierenden Markt verhindert werden soll. Dabei wird es in Zukunft nicht nur darum gehen können, neue Fahrgäste zu gewinnen, sondern verstärkt auch darum, die vorhandenen Fahrgäste beim ÖPNV zu halten.

Doppelstrategie

Dieses soll in einer Doppelstrategie erfolgen (vgl. Abb. D 1):

- **Anforderungen an das Grundangebot**

Im Hinblick auf das Oberziel "ÖPNV als Daseinsvorsorge" definiert die Region Hannover ein sogenanntes Grundangebot. Wichtigstes Ziel dabei ist, den Bewohnern der Region Hannover den Zugang zum System und damit zur Mobilität zu ermöglichen. Weiterhin soll ein modernes, qualitätsvolles, gut nutzbares System dargeboten werden, das den Bedürfnissen nach umweltverträglicher und autofreier bzw. autoärmerer Mobilität entspricht.

Das Grundangebot enthält damit neben Standards zur Mindestbedienung auch Qualitätskriterien und Attraktivitätsmerkmale, durch die die Anzahl der Nutzenden auf hohem Niveau gehalten und möglichst ausgeweitet werden soll. Zusätzlich werden auch erstmals Aussagen zur unterdurchschnittlichen Effizienz des Angebotes in einzelnen Teilräu-

men und/oder auf Linien gegeben. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans im Rahmen des Steuerungskonzepts geeignete Maßnahmen konzipiert werden, die zur Effizienzsteigerung führen.

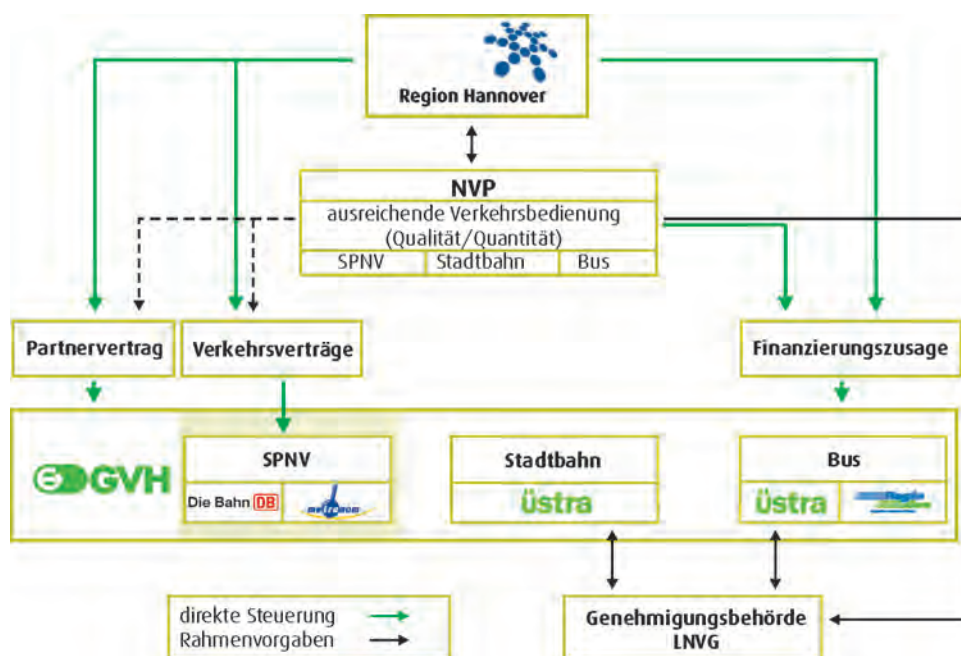
- **Attraktivitätssteigerung in Teilräumen oder Teilbereichen**

Durch attraktive Maßnahmen in bestimmten Teilräumen oder Teilbereichen lassen sich auch in Zukunft spürbare Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV erzielen.

Das Steuerungskonzept ersetzt nicht die zwischen der Region Hannover und den Verkehrsunternehmen getroffenen vertraglichen Vereinbarungen. Diese werden in den Nahverkehrsplan inhaltlich übernommen (vgl. Abb. D 2). Darüber hinaus werden notwendige Ergänzungen vorgenommen. Dieses trifft insbesondere bei den Bereichen Mindestbedienung und Weiterentwicklung des Linienangebotes zu.

Die ausreichende Bedienung orientiert sich somit weitgehend am Bestand des Verkehrsangebotes. Neben der Manifestierung des heutigen Angebotes werden Notwendigkeiten und Potenziale für Veränderungen aufgeführt und mit einem festen Zeitplan belegt. Eine wichtige Aufgabe dabei liegt in der Sicherung eines zukunftssicheren ÖPNV durch den Aufgabenträger. Eine wesentliche Bedeutung haben hier die Kriterien „Finanzierbarkeit“ und „Bedarfsgerechtes Angebotsniveau“ im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung.

Abb. D 2: Steuerungskonzept



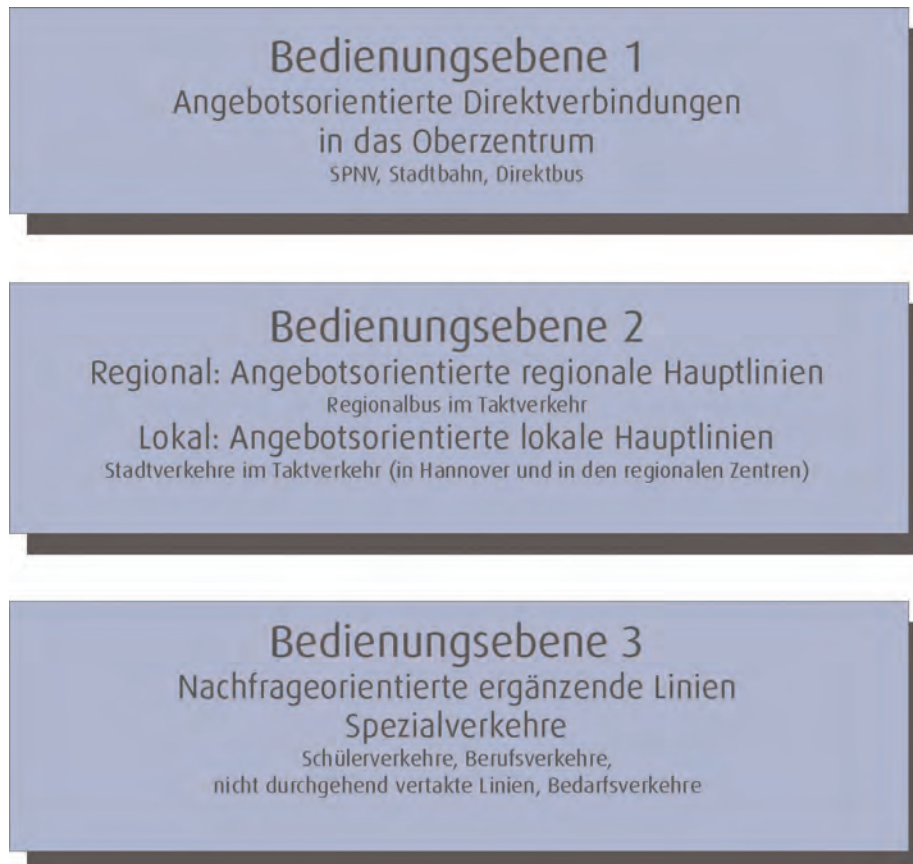
D I Das räumliche Konzept

1. Differenzierung des Bedienungsangebotes

Differenzierung des Bedienungsangebotes in drei Ebenen

Durch eine Differenzierung des Netzes soll den verschiedenen Anforderungen an das ÖPNV-Netz und den unterschiedlichen Marktchancen Rechnung getragen werden. Das Angebot soll sich auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer und potenzieller neuer Nutzer ausrichten. Grundsätzlich soll das Netz aus drei Ebenen bestehen:

Abb. D I 1: Hierarchisierung des Netzes



Kriterien der Bedienungsebenen

Die Zuordnung der Relationen bzw. Linien zu den Bedienungsebenen erfolgt auf Grundlage folgender Kriterien:

- räumliche Funktion
- Verkehrsaufkommen
- Durchbindung in die Innenstadt von Hannover (als Kriterium für Ebene 1)

- Bedienungszeitraum
- Möglichkeit zur Vertaktung

Somit werden sowohl regionalplanerische als auch marktorientierte Kriterien herangezogen, um eine praxisnahe und wirtschaftliche Planung zu gewährleisten. Die Zuordnung der Linien zu den Bedienungsebenen erfolgt in Kap. D III.

1.1 Bedienungsebene 1 Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum Hannover

Die Bedienungsebene 1 stellt das Rückgrat des ÖPNV-Netzes in der Region Hannover dar.

Radiale Verkehrsströme auf Hannover

Im Vergleich zu anderen Ballungsräumen zeichnet sich die Region Hannover durch eine ausgeprägte monozentrische Struktur aus, in der die stärksten Verkehrsströme radial auf Hannover zulaufen. Deshalb werden die Relationen zwischen den hannoverschen Stadtteilen sowie den Stadt- und Gemeindezentren und der Stadtmitte des Oberzentrums Hannover der ersten Bedienungsebene zugeordnet. Ausnahmen bilden diejenigen Relationen, die nicht durch Direktverbindungen abgedeckt werden können, da die Nachfrage zu gering bzw. die parallel zur "Schiene" zu bedienende Strecke zu lang ist, um eine wirtschaftliche Bedienung zu ermöglichen.

Bedienung mit Schienenverkehrsmitteln angestrebt

Angestrebt werden für die Relationen der ersten Ebene Bedienungen mit Schienenverkehrsmitteln, da sie im Gegensatz zu Bussen wesentlich höhere Beförderungskapazitäten aufweisen, höhere Reisegeschwindigkeiten und mehr Komfort bieten, weniger störanfällig sind, auf eigenen Trassen in das Stadtzentrum geführt werden und bei hohen Verkehrsstärken ein wirtschaftlicheres Angebot darstellen.

Direktbusangebote

Auf den Relationen, auf denen noch kein Schienenprojekt realisiert werden konnte bzw. sich dieses aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht lohnt, übernehmen Direktbusverbindungen diese Aufgaben, wenn verkehrliche und wirtschaftliche Kriterien erfüllt werden. Dabei sollten sie ähnliche Qualitätsstandards (Geschwindigkeit, Komfort, Umsteigemöglichkeiten) wie die Schienenverkehrsmittel sowie eine möglichst gute Innenstadterschließung (Haltestellen Hauptbahnhof, Kröpcke und/oder Steintor) bieten. Zur Optimierung der Reisezeiten ist jedoch besonders in den wesentlichen Quell- und Zielgebieten auch die Erschließung nicht zu vernachlässigen.

Ist die Einrichtung von Direktbuslinien nicht sinnvoll, sind die Gebiete durch qualitativ hochwertige Zubringerlinien auf direktem Weg und mit hoher Qualität an die Ebene anzubinden.

Erreichbarkeitszeiten

Der ersten Bedienungsebene kommt die Aufgabe zu, schnelle Verbindungen auf den am stärksten nachgefragten Relationen zu ermöglichen. Innerhalb der Wegeketten potenzieller Kunden stellen diese in der Regel die weitesten Entfernungen dar. Um günstige und im Vergleich zum MIV konkurrenzfähige Gesamtreisezeiten zu ermöglichen, sollte angestrebt werden, auf diesen Relationen bestimmte Fahrzeiten nicht zu überschreiten.

In der stark monozentrisch ausgerichteten Region Hannover sind die Relationen der ersten Bedienungsebene durchweg die Verbindungen zwischen dem Zentrum Hannovers und dessen Stadtteilen bzw. den Zentren der umliegenden Städte und Gemeinden. Grob angestrebt werden in der Region Hannover folgende maximale Fahrzeiten in der ersten Bedienungsebene:

- Relation zwischen Hannover-Zentrum und den Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet Hannovers: 20 min
- Relation zwischen Hannover-Zentrum und den Verknüpfungspunkten in den weiteren Städten und Gemeinden der Region Hannover: 30 min

Folgende Standards sind für Angebote der ersten Bedienungsebene anzustreben:

- Durchbindung in die Innenstadt von Hannover
- Bedienung mindestens stündlich, Mo-Sa zwischen 05:00 und 24:00 Uhr, So zwischen 10:00 und 24:00 Uhr
- ganztägig "sauber" vertaktet
- einheitliche und direkte Linienführung (keine Fahrwegvarianten)
- komfortable Fahrzeuge
- hochwertige Haltestellenausstattung (in Abhängigkeit vom jeweiligen Fahrgastaufkommen)
- höchstmögliche Störungsfreiheit
- minimierte Gesamtreisezeit (Optimierung zwischen Erschließungsqualität und Beförderungsgeschwindigkeit)

1.1.1 Angebote der ersten Bedienungsebene innerhalb der Landeshauptstadt Hannover

Im Kernraum wurde in den letzten Jahrzehnten das Stadtbahnnetz bedeutend ausgebaut. Fast alle Stadtteile Hannovers sind mit attraktiven Fahrzeiten radial an das Zentrum angebunden. Zusätzlich konnten mit der Einführung der S-Bahn einige Stationen innerhalb der Landeshauptstadt ausgebaut werden, die mit einer mindestens halbstündlichen richtungsbezogenen Bedienung zusätzliche attraktive Angebote bieten. Mittlerweile haben über 70 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Landeshauptstadt ihren Wohnsitz in einem Radius von maximal 500 m um eine Station von S-Bahn oder Stadtbahn (vgl. Karte 6.1), bei den Arbeitsplätzen sind es sogar nahezu 80 % (Stand 2004; Quelle: Strukturdatenatlas der Region Hannover, Hannover 2006). Nahezu alle Stadtbahnstationen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Hannover sind von der City aus innerhalb der angestrebten Erreichbarkeitszeit von max. 20 min zu erreichen.

Ziel: Schienenanschluss für stark verdichtete und einwohnerstarke Gebiete

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten sollten weitere stark verdichtete und bisher nicht durch Angebote der S-Bahn oder Stadtbahn erschlossene Bereiche angebunden werden. Dazu liegen bereits für Oberricklingen-Süd (im Zuge einer Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen) und Misburg verkehrswirtschaftliche Untersuchungen vor, die eine wirtschaftliche Erschließung durch die Stadtbahn belegen.

Tab. D I 1: Stark verdichtete und einwohnerstarke Gebiete ohne Schienenanschluss (vgl. Karte 6.2)

Südstadt/Sallstraße	Linie 121
Zooiertel/Hindenburgstr.	Linien 128, 134
Oststadt/Bödekerstraße	Linien 121, 100, 200, 134
List/Moltkeplatz	Linien 121, 128, 100, 200, 134
Vahrenwald/Jahnplatz, Melanchthonstraße	Linien 121, 100, 200
Misburg	Stadtbahnerschließung in Vorbereitung

Busrelationen der Bedienungsebene 1 innerhalb der Landeshauptstadt Hannover

Neben den durch Stadtbahn und S-Bahn erschlossenen Bereichen der Landeshauptstadt, die dadurch eine attraktive Verbindung in das Zentrum aufweisen, existieren weitere z. T. stark verdichtete und einwohnerstarke Wohngebiete, die keine Schienenerschließung aufweisen.

Für diese Bereiche ist es notwendig, dass einige Buslinien der Bedienungsebene 2 Aufgaben der Ebene 1 übernehmen. Mit Hilfe dieser Linien kann trotz fehlender Stadtbahn- oder S-Bahn-Erschließung eine attraktive direkte Fahrmöglichkeit in die Innenstadt Hannovers angeboten werden. Dieses ist besonders bei den innenstadtnahen, stark verdichteten und einwohnerstarken Stadtteilen notwendig.

Bis auf Misburg sind die oben genannten Gebiete mit Bussen direkt an das hannoversche Zentrum angebunden. Für Misburg ist eine Direktbusanbindung wegen der großen Entfernung nicht sinnvoll. Eine Stadtbahnverlängerung zumindest bis Misburg-Nord wird momentan vorbereitet. Darüber hinaus sind weitere bedeutende Siedlungsgebiete im Stadtgebiet Hannovers ohne Schienenanschluss:

Während zumindest für Teile von Groß-Buchholz eine Stadtbahnverlängerung umgesetzt wird, werden Ahlem-Nord (Linie 700) und Badenstedt/Davenstedt (Linie 120) durch Direktbusse angebunden. Zu letzteren ist allerdings anzumerken, dass die Erschließung der Innenstadt durch die Linie 120 unbefriedigend ist (keine Bedienung der zentralen Haltestellen Hauptbahnhof, Kröpcke oder Steintor).

Eine Optimierung soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplans geprüft und angestrebt werden.

Wegen der großen Entfernung zur Innenstadt sollen das Heideviertel und Alt-Wettbergen auch weiterhin mit Umsteigeverbindungen an das Zentrum angebunden werden.

Tab. D I 2: Weitere bedeutende Siedlungsgebiete ohne Schienenanschluss (vgl. Karte 6.2)

Heideviertel	Umsteige Verbindung
Groß-Buchholz	Stadtbahnerschließung in Vorbereitung
Ahlem-Nord	Linie 700
Badenstedt/Davenstedt	Linie 120
Alt-Wettbergen	Umsteige Verbindung

1.1.2 Angebote der ersten Bedienungsebene in der Region Hannover (ohne LHH)

Mittelzentren mit attraktiven Direktverbindungen zum Oberzentrum

Alle Mittelzentren in der Region Hannover verfügen über einen Anschluss an ein Schienenverkehrsmittel und somit über attraktive Direktverbindungen zum Oberzentrum Hannover. Während die direkt an Hannover angrenzenden Zentren Garbsen, Laatzen und Langenhagen vorrangig durch die Stadtbahn (Laatzen und Langenhagen zusätzlich auch durch den SPNV) angebunden sind, übernimmt das bei den restlichen Mittelzentren (Barsinghausen, Burgdorf, Großburgwedel, Lehrte, Neustadt, Springe, Wunstorf) der SPNV.

Die Qualität dieser Verbindungen hat sich durch die Einführung der S-Bahn weiter verbessert. Allein Großburgwedel ist zz. weder an die S-Bahn noch an die Stadtbahn angeschlossen, zusätzlich ist der Bahnhof als Verknüpfungspunkt nur unzureichend in das Gesamtnetz integriert.

Mit Ausnahme von Barsinghausen sind alle Mittelzentren in max. 30 min von Hannover aus zu erreichen.

Direktbus als Alternative für Grundzentren ohne Schienenanbindung

Im Unterschied zu den Mittelzentren verfügen nicht alle Grundzentren über eine Direktverbindung per Schiene nach Hannover (Gehrden, Hemmingen, Pattensen, Uetze). Hier werden ersatzweise Direktbuslinien vorgehalten, soweit diese sich als verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll erweisen. Dieses gilt für folgende Korridore:

- Gehrden - Ronnenberg - Mühlenberg - Hannover (Linie 500)
- Pattensen - Hemmingen - Ricklingen - Hannover (Linie 300)

Zusätzlich ist im Korridor

- Seelze - Letter - Ahlem - Hannover (Linie 700)

solange ein Direktbus anzubieten, bis die Defizite in der Schienenbedienung (fehlende S-Bahn-Station in Lohnde, geringe Reisegeschwindigkeit und/oder schlechte Umsteigequalität bei der Stadtbahnlinie 10) abgebaut werden können.

Sehr hohe Qualität des ÖPNV durch Direktverbindungen

Durch die Bedienung per Schiene oder Direktbus verfügen zz. 19 der 20 zentralen Orte in der Region Hannover (ohne LHH) über eine Anbindung durch die Ebene 1. Dieses unterstreicht die Einheit von Siedlungs- und Verkehrsplanung sowie die sehr hohe Qualität des ÖPNV in der Region Hannover.

Lediglich für Uetze (vgl. Karte 7) ist keine Direktverbindung vorgesehen. Aufgrund der sehr großen Entfernung nach Hannover würde eine durchgehende Direktbusverbindung keine attraktive Fahrzeit aufweisen. Für die Fahrgäste wäre sie deshalb gegenüber einer Zubringerlinie zu den schnellen SPNV-Zügen ungünstiger und ist daher nicht sinnvoll. Aus diesem Grund ist Uetze der einzige zentrale Ort im Großraum, der dauerhaft ohne eine Direktverbindung nach Hannover bleibt.

1.2 Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte Hauptrelationen

Buslinien auf Hauptrelationen

Die Bedienungsebene 2 umfasst die Buslinien auf den Hauptrelationen in der Landeshauptstadt Hannover und in der weiteren Region mit einer hohen Verkehrsnachfrage, auf denen ein wirtschaftlicher und attraktiver ÖPNV angeboten werden kann. Durch eine einheitliche Linienführung, eine Vertaktung und ein durchgängiges Angebot zu den üblichen Verkehrszeiten soll sich das Angebot besonders übersichtlich und einprägsam präsentieren. Dadurch soll der Aufforderungscharakter zur Nutzung des Systems gerade für potenzielle Neukunden erhöht werden.

Gute Erschließung durch höhere Haltestellendichte

Statt dem vorrangigen Ziel einer direkten Linienführung in der Bedienungsebene 1 soll hier insbesondere bei den Linien mit lokaler Verkehrsfunktion mehr Wert auf eine gute Erschließung gelegt werden. Erreicht wird dies durch eine höhere Haltestellendichte in den Siedlungsgebieten und durch eine optimale Anbindung wichtiger Ziel- oder Umsteigepunkte. Auch wichtige tangentielle Relationen gehören zur zweiten Bedienungsebene.

Unterscheidung in lokale und regionale Linien

In der Bedienungsebene 2 soll unterschieden werden in lokale und regionale Linien. Während die lokalen Linien eher der kleinräumigen Erschließung innerhalb von Städten und Gemeinden dienen, sorgen die regionalen Linien neben der

Erschließungswirkung auch für Verbindungen zwischen einzelnen Orten.

Standards der zweiten Bedienungsebene

Folgende Standards sind für Angebote der zweiten Bedienungsebene anzustreben:

- Durchbindung in die Innenstadt von Hannover nur für einzelne in Hannover verkehrende Stadtbuslinien (vgl. Kap. 1.1.1)
- Bedienungszeitraum: Montag - Freitag mind. 05:00 – 23:00 Uhr, ggf. ab ca. 20:00 Uhr im bedarfsgesteuerten Verkehr
- „saubere“ Vertaktung zumindest während der Geschäftszeiten
- weitestgehend einheitliche Linienführung

Seit der Überarbeitung der Netze von üstra und RegioBus Mitte bis Ende der 90er-Jahre haben sich die jeweiligen Angebote erfolgreich am Markt etabliert. Gerade die üstra hat in den letzten Jahren durch eine konsequente Vertaktung ihres Angebotes die Übersichtlichkeit verbessert. Nachdem die üstra im letzten NVP eine Differenzierung nach StadtBus, StadtLinien und Speziallinien vorgenommen hatte, wurde diese Orientierung für die Fahrgäste im Rahmen der Angebotsentwicklung nahezu vollständig aufgegeben.

Bei der RegioBus ist nach der Überarbeitung des Netzes eine Unterteilung des Angebotes in Hauptlinien (gekennzeichnet durch eine „0“ hinten in der Liniennummer) und Nebenlinien erfolgt. Im Zuge der Weiterentwicklung der Netze ist diese Unterscheidung für die Kundinnen und Kunden kaum noch erkennbar. Wegen der großen Bedeutung der Schülerverkehre scheint auch zukünftig eine Differenzierung des Angebotes unterhalb der RegioSprinter-Linien der ersten Bedienungsebene kaum möglich zu sein. Eine Ausnahme nimmt hier der Stadtverkehr in den Mittelzentren ein, der zumindest in Barsinghausen als besondere „Marke“ StadtBus positioniert ist.

1.3 Bedienungsebene 3: Nachfrageorientierte ergänzende Relationen, nicht durchgehend vertaktete Linien, Spezialverkehre

Nutzerspezifische Bedürfnisse

Der Bedienungsebene 3 werden die Angebote zugeordnet, die sich nicht in ein einheitliches und ganztägig vertaktetes Bedienungsangebot fassen lassen. Gründe dafür sind entweder eine zu geringe Nachfrage oder spezielle Bedürfnisse von bestimmten Nutzergruppen, die sich auf Fahrten zu bestimmten Zeiten (z.B. Schulfahrten, Nachtverkehr) konzentrieren. Ziel ist es jedoch auch in der Ebene 3, das Angebot so weit wie möglich und sinnvoll zu vertakten.

Grundangebot bei geringer Nachfrage

Auf Relationen mit geringer Nachfrage kann nur ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden, das vielfach gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähig sein kann. Hier wäre auch mit großem Aufwand keine Verlagerung größerer Verkehrsmengen auf den ÖPNV möglich. Auf schwach nachgefragten Relationen ist zu überprüfen, ob aus wirtschaftlichen Gründen eine Umstellung auf Bedarfsverkehr zweckmäßig ist.

Schul-, Berufs- und Freizeitverkehr

Daneben beinhaltet die Bedienungsebene 3 Angebote im Schul-, Berufs- und Freizeitverkehr, bei denen mit einzelnen Fahrten für eine bestimmte Zielgruppe ein maßgeschneidertes Angebot vorgehalten werden kann (z.B. Schulfahrten, Gewerbegebietslinien, Veranstaltungsverkehr, Nachtverkehr, Freizeitverkehr).

Keine detaillierten Festlegungen im NVP

Für die Bedienungsebene 3 sind aufgrund der speziellen und sich häufig kurzfristig wandelnden Anforderungen detaillierte und räumlich scharfe Aussagen und Standards zur Linienführung und Angebotsgestaltung nicht sinnvoll. Stattdessen werden sich die Aussagen orientieren an der Einhaltung der angestrebten "Mindestbedienung" und an der Ausrichtung des Angebotes auf bestimmte Nutzergruppen.

Frauennachttaxi

In einigen Städten in der Region Hannover bestehen kommunale Frauennachttaxi-Angebote. Der Fahrpreis wird von der jeweiligen Kommune subventioniert. Das Frauennachttaxi ist nicht Teil des ÖPNV, ergänzt diesen aber im Rahmen einer sichereren Wegeketten.

Die Region Hannover koordiniert im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Förderung und Vereinheitlichung der Frauennachttaxi-Angebote.

Bedarfsverkehr

Im Zuge der zurückgehenden Finanzmittel und der längerfristig gesehenen Bevölkerungsabnahme in Teilbereichen der Region Hannover ist die Beibehaltung von Angeboten im Bedarfsverkehr bzw. die Umwandlung von Angeboten im Linienverkehr weiterhin relevant. Ergebnis zweier Workshops „Bedarfsgesteuerte Verkehre in der Region Hannover“ war, dass die Anzahl der unterschiedlichen Produkte im Bedarfsverkehr reduziert werden soll. Die Kommunikation der Angebote soll unter der jeweiligen Liniennummer dargestellt werden, da der Fahrgast sich an Hand „seiner“ Liniennummer orientiert.

Die unterschiedlichen Angebote Anrufsammeltaxi, RufTaxi und KorridorTaxi von RegioBus und üstra sollen weiter zusammengefasst werden. Die wesentlichen Produktmerkmale sind hierbei Anmeldung/keine Anmeldung und Zuschlag/zuschlagfrei. In der LHH und der Kernrandzone, wo die Fahrgastnachfrage höher ist, soll die Nutzung des Angebots zuschlagfrei und ohne Anmeldung möglich sein. Im ländlichen Raum und den Mittelzentren im weiteren Umland, wo die Nachfrage geringer ist, ist eine Anmeldung des Fahrgastes weiterhin nötig. Wegen der relativ hohen Kosten pro Fahrgast ist hier die Erhebung eines Zuschlags, wie er heute bereits beim AST Springe erhoben wird, möglich. Als zusätzlichen Nutzen für den Fahrgast ist eine Haustürbedienung denkbar.

Die vorhandenen Angebote im Bedarfsverkehr sollen, bis auf den RufBus in Neustadt, unter den oben genannten Aspekten auf eine Anpassung hin untersucht werden.

2. Mindestbedienungsstandards

Mindestangebot als Daseinsvorsorge

ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge beinhaltet primär die Aufgabe, allen Bürgerinnen und Bürgern der Region Hannover ein Mindestangebot an ÖPNV-Leistungen anzubieten.

Definition der Mindestbedienungsstandards

Das Mindestangebot wird definiert mit Hilfe von Mindestbedienungsstandards. Deren Unterschreitung wird als Indikator für eine eventuelle Unterbedienung aufgefasst. Sie stellen damit Vorgaben für die Angebotsplanung dar. Dieses schließt jedoch nicht aus, dass in begründeten Einzelfällen eine Unterschreitung der Standards zugelassen werden kann. Eindeutige Kriterien, nach denen entschieden wird, wann diese Unterschreitung toleriert wird, werden nicht definiert, da eine Einzelfallbetrachtung vorgenommen wird, die von mehreren Faktoren abhängig ist. Dies sind z.B.:

- Einwohnerzahl
- Gab es in der Vergangenheit bereits ein Angebot, das aber nicht nachgefragt wurde?
- Ist mit einem erweiterten Fußweg eine Stadtbahn-, SPNV-Haltestelle oder im Stadtbahntakt bediente Bushaltestelle erreichbar?
- In welcher Zeitlage besteht der Angebotsmangel?

Finanzierbarkeit

Die Mindestbedienungsstandards sind so definiert worden, dass sie für die Region Hannover finanzierbar bleiben. Sie orientieren sich am Grundniveau des bestehenden Verkehrsangebots.

Mit einer Ausdehnung der Mindestbedienung würde man die finanziellen Ressourcen zu sehr binden und damit Angebotsentwicklungen auf stark nachgefragten Relationen verhindern. Dieses stände den ökologischen Zielen der Verkehrsentwicklung entgegen.

Zusammenfassung von individuellen Bedürfnissen

Es ist nicht möglich, durch Mindestangebote im öffentlichen Verkehr die Mindestmobilitätsbedürfnisse jedes einzelnen Bürgers zu gewährleisten. Die individuellen Bedürfnisse müssen zu kollektiven und handhabbaren Anforderungen zusammengefasst und in entsprechende Standards übersetzt werden.

Mindestbedienung auf Basis der zentralörtlichen Gliederung

Für das Gebiet der Region Hannover hat sich die Festlegung der notwendigen Mindestbedienung auf Basis der zentralörtlichen Gliederung als sachgerecht erwiesen.

Dieses bedeutet:

- Alle Ortsteile sind mit einer Mindestqualität an das zugehörige Gemeindezentrum anzubinden,
- alle Ortsteile und Gemeindezentren sind mit einer Mindestqualität mit dem Oberzentrum Hannover zu verbinden.

Es hat sich gezeigt, dass auf diese Weise der weit überwiegende Teil der Mindestmobilitätsbedürfnisse erfüllt werden kann. Innerhalb der zentralen Bereiche der Mittelzentren und im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Siedlungsgebiete neben einer Mindestverbindungsqualität in das jeweilige Stadtzentrum oder zum Verknüpfungspunkt zum übergeordneten Verkehrssystem zusätzlich eine Mindesterschließungsqualität festzulegen.

Tab. D I 3: Mindestbedienungsstandard

Regionaler Mindestbedienungsstandard	Alle Ortsteile in der Region Hannover (ohne LHH) sollen mindestens alle zwei Stunden, zur HVZ mindestens jede Stunde, bei einer vertretbaren Reisezeit an ihr Gemeindezentrum und an das Zentrum der Landeshauptstadt Hannover angebunden sein. (Bedienungszeitraum werktags 05:00-23:00 Uhr; angestrebter Zielerreichungsgrad mindestens 80 %)
Städtischer Mindestbedienungsstandard	Innerhalb der Landeshauptstadt Hannover und der zentralen Bereiche der Mittelzentren in der Region Hannover sollen in max. 500 m Luftlinie (Bus- und Bedarfsverkehr) bzw. in max. 750 m Luftlinie (SPNV und Stadtbahn) alle bedeutenden Siedlungsbereiche (mehr als 250 Einwohner) an eine Haltestelle mit einem ausreichenden Bedienungsangebot angebunden sein (Bedienungshäufigkeit und Zielerreichungsgrad analog zum regionalen Mindestbedienungsstandard).
Mindestbedienungsstandard im Freizeitverkehr und für private Erledigungen	Orte von Kultur-, Freizeit- und Sport- sowie Sozialeinrichtungen mit überörtlicher Bedeutung sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln entsprechend dem Bedarf erreichbar sein.
Mindestbedienungsstandard der Schulen und Hochschulen	Zur Berücksichtigung der Belange des Schulverkehrs ist eine Abstimmung zwischen der Region Hannover, den Schulen und den Verkehrsunternehmen erforderlich. Schulen und Hochschulen sind entsprechend den Hauptunterrichts-/Lehrzeiten anzubinden.

Mindestbedienungsstandards für den Freizeit- und Schulverkehr

Ergänzend dazu sind Mindestbedienungsstandards zum Freizeitverkehr sowie zur Schulbedienung notwendig. Hinsichtlich des Freizeitverkehrs soll zumindest die Erreichbarkeit für bedeutsame Zielpunkte gewährleistet werden. Eine gesonderte Auswertung erfolgt an dieser Stelle nicht. Die Analyse im Rahmen der Aufstellung des NVP 2003 ergab hierbei keinen Handlungsbedarf.

Die Regelungen für den Schulverkehr werden zwischen der Region Hannover als zuständigem Träger der Schülerbeförderung und ÖPNV-Aufgabenträger, den Schulen sowie den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Hierbei sind die Bestimmungen der Schülerbeförderungssatzung zu beachten.

Vier Teilstandards

Somit setzt sich der Mindestbedienungsstandard aus vier Teilstandards zusammen:

Ermittlung von Mängeln im Angebot

Das Verkehrsangebot ist hinsichtlich des regionalen und des städtischen Mindestbedienstungsstandards intensiv überprüft worden (Verfahren und Untersuchungsergebnisse werden im Folgenden aufgeführt). Dabei sind Mängel ermittelt worden. Angesichts der angespannten Finanzlage, die durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel noch verstärkt wird, stehen Angebotsausweitungen unter dem starken Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Trotzdem will sich die Region Hannover dieser Aufgabe in der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2008 intensiver annehmen.

Deshalb werden die Verkehrsunternehmen aufgefordert, Maßnahmen zur Behebung der Mängel zu entwickeln und dem Aufgabenträger verbunden mit einer Kostenberechnung vorzulegen. Zusammen mit Maßnahmen zur Angebotseffizienz soll dann ein Gesamtfinanzierungskonzept zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes erstellt werden.

2.1 Regionaler Mindestbedienstungsstandard

Die Mindestbedienung der Grundzentren und Ortsteile in der Region Hannover (ohne LHH) ist in räumlicher und zeitlicher Hinsicht definiert:

Alle Ortsteile in der Region Hannover (ohne LHH) sollen **mindestens alle zwei Stunden, zur Hauptverkehrszeit mindestens jede Stunde, bei einer vertretbaren Reisezeit an ihr Gemeindezentrum und an das Zentrum der Stadt Hannover angebunden sein. Es wird ein Zielerreichungsgrad von 80 % des genannten Standards angestrebt.**

Analyse der Mindestbedienung

Das Ziel der Untersuchung bestand darin zu ermitteln, welche Ortsteile unterhalb des Mindestbedienstungsstandards angebunden sind. Auf Basis dieser Analyse war im zweiten Schritt zu entscheiden, ob zu Tage getretene Angebotslücken geschlossen werden sollen.

Neben rein finanziellen Erwägungen kann der angestrebte Mindeststandard in Einzelfällen auch von anderen Kriterien, z.B. der Einwohnerzahl eines Ortsteils, beeinflusst werden.

Analyseablauf

Für jeden der 207 Ortsteile in der Region Hannover (ohne LHH) wurde das ÖPNV-Angebot zum zugehörigen Gemeindezentrum einerseits und zur Innenstadt von Hannover als Oberzentrum andererseits untersucht. Die Analysen erstrecken sich über alle vier Tagesarten (Montag-Freitag an Schultagen, Montag-Freitag an Ferientagen, Samstag, Sonn- und Feiertag), beide Fahrrichtungen und die folgenden zeitlichen Untersuchungsintervalle:

Abb. D I 2: Untersuchungsintervalle

	5 - 6	6 - 7	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20	20 - 21	21 - 22	22 - 23	23 - 24	0 - 1	
Mo - Fr																					
OT---GZ/OZ																					
GZ/OZ---OT																					
Sa																					
OT---GZ/OZ																					
GZ/OZ---OT																					
So																					
OT---GZ/OZ																					
GZ/OZ---OT																					

Je Untersuchungsintervall wurde ermittelt, ob (mindestens) eine akzeptable Fahrtmöglichkeit besteht, wobei je Quell- und Zielort (Ortsteil (OT) bzw. Gemeindezentrum (GZ) bzw. Oberzentrum (OZ)) bis zu drei zentral gelegene Haltestellen ausgewählt wurden.

Die Analysen basieren auf dem Jahresfahrplan 2006.

Zur Untersuchung der ermittelten Fahrtmöglichkeiten hinsichtlich ihrer Akzeptanz wurden die Kriterien „Fahrzeit“ und „Umsteigen“ mit erhoben und bewertet. Eine Fahrtmöglichkeit gilt als akzeptabel, wenn

- sie nicht länger als 60 min (OT <---> GZ) bzw. 90 min (OT/GZ <---> OZ) dauert und
- höchstens zwei Umstiege mit maximal 30 min Wartezeit enthalten sind und
- die Fahrzeit nicht mehr als das Vierfache der kürzesten auf dieser Relation bestehender ÖPNV-Fahrzeit beträgt.

Analyseergebnisse

Als Analyseergebnis wurden für jeden Ortsteil die Zielerreichungsgrade hinsichtlich der Verbindungen zum GZ einerseits und zum OZ andererseits berechnet; der Zielerreichungsgrad ist dabei festgelegt als der Anteil der jährlichen Untersuchungsintervalle mit akzeptabler Bedienung an der Gesamtzahl der Untersuchungsintervalle im Jahr.

Der Mindestbedienungsstandard ist für einen Ortsteil erfüllt, wenn beide Zielerreichungsgrade mindestens 80 % betragen.

Lediglich in 8 (von 207) Ortsteilen der Region Hannover (ohne LHH) erreicht das ÖPNV-Angebot nicht den definierten Mindestbedienungsstandard.

Eine räumliche Darstellung der Analyseergebnisse findet sich in Karte 8.1.

Damit sind die Ergebnisse – trotz einer leichten Modifizierung der Untersuchungskriterien (die bisher an Samstagen zwischen 5 Uhr und 9 Uhr verwendeten vier Einstundenintervalle wurden jetzt wegen verändertem Verkehrsverhalten (Öffnungszeiten der Geschäfte, entfallener Schulunterricht) zu zwei Zweistundenintervallen zusammengefasst) – nahezu identisch mit denen aus der Untersuchung für den Nahverkehrsplan 2003. Von den damals zehn unterversorgten Ortsteilen erreichen auch fünf Jahre später acht Ortsteile erneut

nicht die Grenzwerte von 80 % Zielerreichung; lediglich der Lehrter Ortsteil Immensen und der Seelzer Ortsteil Harenberg erfüllen nun den Mindestbedienungsstandard. Allerdings wurde bei der damaligen Einzelfallbetrachtung für vier dieser acht Ortsteile eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes nicht für nötig gehalten.

Einzelfallbetrachtung der unterversorgten Orte

Im Folgenden werden für alle Ortsteile, die den festgelegten Zielerreichungsgrad von 80 % verfehlen, Aussagen getroffen, ob eine Verbesserung der ÖPNV-Bedienung für erforderlich gehalten wird.

a) Burgdorf

a1) Hülptingsen:	549 Einwohner	74 % GZ, 71 % OZ
a2) Schillerslage:	948 Einwohner	75 % GZ,

Obwohl im Nahverkehrsplan 2003 eine Verbesserung gefordert wurde, sind die Zielerreichungsgrade seitdem unverändert (Hülptingsen) bzw. sogar leicht zurückgegangen (Schillerslage). Für das Nichterreichen des Mindestbedienungsstandards sind die großen Angebotslücken am Wochenende (bis hin zur sonntags völlig fehlenden Bedienung von Hülptingsen) verantwortlich.

Eine dem Mindestbedienungsstandard entsprechende ÖPNV-Bedienung der Ortsteile Hülptingsen und Schillerslage wird angestrebt, ein entsprechendes Konzept incl. einer Kostenberechnung ist von der RegioBus zu erstellen.

b) Burgwedel

b1) Oldhorst:	124 Einwohner	41 % GZ, 41 % OZ
---------------	---------------	------------------

Die schlechte Anbindung Oldhorsts resultiert vor allem aus dem samstags und sonntags gänzlich fehlenden Angebot; aber auch montags bis freitags bestehen erhebliche Angebotslücken.

Aufgrund der äußerst geringen Einwohnerzahl ist ein deutlich schlechterer Zielerreichungsgrad vertretbar, so dass eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots nicht zwingend erforderlich ist.

c) Lehrte

c1) Kolshorn:	405 Einwohner	49 % GZ, 46 % OZ
---------------	---------------	------------------

Die beiden Zielerreichungsgrade sind im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2003 nahezu unverändert. Sonntags wird Kolshorn nicht bedient, an den übrigen Wochentagen sind erhebliche Angebotslücken festzustellen.

Vor etwa 10 Jahren wurde ein bestehendes Rufbus-Angebot

mangels Nachfrage eingestellt.

Der Mangel wird akzeptiert.

c2) Röddensen: 251 Einwohner 49 % GZ, 46 % OZ

wie Kolshorn [vgl. c1)]

c3) Sievershausen: 2.527 Einwohner 77 % OZ

Zwar hat sich die ÖPNV-Bedienung Sievershausens in den letzten fünf Jahren verbessert, einer der beiden Zielerreichungsgrade verfehlt aber nach wie vor den angestrebten Standard - Ursache ist das völlig fehlende ÖPNV-Angebot an Sonntagen.

Eine dem Mindestbedienungsstandard entsprechende ÖPNV-Bedienung des Ortsteils Sievershausen wird angestrebt, ein entsprechendes Konzept incl. einer Kostenberechnung ist von der RegioBus zu erstellen.

c4) Steinwedel: 1.868 Einwohner 75 % GZ, 78 % OZ

Steinwedel weist zwar montags bis freitags deutlich weniger Angebotslücken auf, ansonsten aber wie Kolshorn [vgl. c1)].

Da auch in dem relativ großen Ortsteil Sievershausen am Wochenende nur ein sehr lückenhaftes Angebot existiert (an Sonntagen keinerlei Fahrten), sollte die Einführung eines Bedarfsverkehrssystems in Lehrte geprüft werden.

d) Uetze

d1) Schwüblingsen: 609 Einwohner 65 % GZ, 69 % OZ

Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2003 hat sich der Zielerreichungsgrad zum Gemeindezentrum leicht, der Zielerreichungsgrad zum Oberzentrum sogar stark verbessert, obwohl auch er den angestrebten Standard nach wie vor deutlich verfehlt - Ursache sind große Angebotslücken samstags und die sonntags völlig fehlende Bedienung.

Eine dem Mindestbedienungsstandard entsprechende ÖPNV-Bedienung des Ortsteils Schwüblingsen wird angestrebt, ein entsprechendes Konzept incl. einer Kostenberechnung ist von der RegioBus zu erstellen.

2.2 Städtischer Mindestbedienungsstandard

Mindestbedienung innerhalb der Landeshauptstadt Hannover und in den Mittelzentren der Region Hannover

Festlegung der Standards

Innerhalb der großflächigen Siedlungsbereiche der Mittelzentren sowie der Landeshauptstadt Hannover ist neben der zeitlichen auch die räumliche Mindestbedienung zu sichern.

Es reicht daher nicht aus, nur die Zahl und zeitliche Verteilung der Verbindungen festzulegen, ergänzend ist auch die Mindesterschließungsqualität zu definieren.

Der Mindestbedienungsstandard innerhalb der Landeshauptstadt Hannover und den Mittel- und Grundzentren in der Region Hannover berücksichtigt daher räumliche und zeitliche Aspekte:

Alle bedeutenden Siedlungsbereiche sind in max. 500 m Luftlinie (Bus) bzw. 750 m (Stadtbahn und SPNV) an eine Haltestelle mit einem ausreichenden Bedienungsangebot anzubinden.

Die Definition eines ausreichenden Mindestbedienungsangebotes orientiert sich am Bestand. Grundsätzlich ist in der Haupt- und Nebenverkehrszeit von einer stündlichen und in der Schwachverkehrszeit von einer zweistündlichen Bedienung auszugehen. Nicht ausreichend versorgte Bereiche werden dargestellt, eventuelle Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Die räumliche Abgrenzung der Untersuchungsbereiche wird wie im aktuellen RROP 2005 festgelegt. Das Oberzentrum Hannover umfasst den gesamten Bereich der Landeshauptstadt Hannover. Die zehn Mittelzentren einschließlich der Ortsteile mit ergänzender Funktion sind in Kapitel B 3.1.2, Tab. B 1 näher beschrieben.

Kriterien für Wohngebiete

Ein wesentliches Kriterium für die Mindestbedienung ist die Entfernung zur Haltestelle. Als zumutbare Entfernung für die Mindestbedienung ist für den Bus ein maximaler Haltestelleneinzugsradius von 500 m und für Schienenverkehrsmittel auf Grund der höheren Attraktivität ein Haltestelleneinzugsradius von 750 m zugrunde gelegt worden.

Überschreitungen sind in begründeten Fällen zulässig.

Ein weiteres wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Bedienungsqualität stellt die Bedienungshäufigkeit der einzelnen Haltestellen dar. Der Einzugsbereich von Haltestellen, die keine ausreichende Bedienungshäufigkeit haben, ist bei der Auswertung nicht berücksichtigt worden. Für die vier Verkehrstagesgruppen Montag bis Freitag Ferientag, Montag bis Freitag Schultag, Sonnabend sowie Sonn- und Feiertag ist das vorhandene Angebot an der Haltestelle jeweils getrennt untersucht worden. Wie bei den regionalen Mindestbedie-

nungsstandards dargestellt (vgl. Abb. D I 2 Untersuchungsintervalle in Kap. D. I.2.1), muss in einer bestimmten Stundengruppe eine Fahrt vorhanden sein. Anhand der Anzahl der Tage der unterschiedlichen Tagesarten im Jahr ist für die Haltestelle ein Jahreswert errechnet worden. Wenn dieser über 80 % liegt, gilt diese Haltestelle als ausreichend bedient.

Grundlage für die Untersuchung war der Fahrplan 2006.

Kriterien für Gewerbegebiete

Bezüglich der Mindestbedienung von Gewerbegebieten werden hier keine generellen Angaben gemacht. Hier sollen die jeweiligen Besonderheiten, wie zum Beispiel Beschäftigtenzahlen, Ausdehnung, Lage im IV- und ÖPNV-Netz, Kundenzuspruch, ÖV/IV Affinität, Parkplatzkapazität, Fahrgastnachfrage usw., ausschlaggebend für eine Bedienung im ÖPNV sein. Gewerbegebiete haben je nach der Ausrichtung der vorhandenen Firmen unterschiedlich strukturierte Nachfrageverteilungen. Die Mindestbedienung sollte die hauptsächlichen Arbeitsanfangs- und -endzeiten bzw. die Öffnungszeiten der angesiedelten Geschäfte umfassen. Sonnabends und sonntags ist im Regelfall keine Bedienung erforderlich. Für die Mindestbedienung von Gewerbegebieten an Werktagen sollte in Abhängigkeit von den jeweiligen oben genannten Parametern eine Einzelfallprüfung erfolgen. Die folgende Analyse klammert daher die Betrachtung der Gewerbegebiete aus.

Analyseergebnisse und Folgerungen

Der Analyse sind die Kriterien für Wohngebiete zugrunde gelegt. Berücksichtigt werden nur Siedlungsbereiche, die mehr als 250 Einwohner (Stand 2004) umfassen und nicht die Kriterien der Mindestbedienung (Radius, Fahrtenhäufigkeit) erfüllen. Die Analyseergebnisse werden auch durch die grafischen Darstellungen (vgl. Karte Nr. 8.2 und 8.3 im Kartenband) sowie die tabellarische Zusammenstellung (vgl. Tab. D I 4) veranschaulicht.

In der Landeshauptstadt **Hannover** umfassen Gebiete mit mehr als 250 Einwohnern, die nicht die Mindestbedienung erfüllen, insgesamt deutlich unter 1 % der Gesamtbevölkerung. In Seelhorst/Wülfeler Bruch (Nr. 1 im Kartenband) ist werktags ein Busangebot vorhanden. Nach Beendigung des Probebetriebs wird entschieden, ob auch am Wochenende ein Angebot eingeführt wird. In Isernhagen-Süd (2) bleiben Wohnbereiche durch die Randlage unterversorgt. Die Bereiche Misburg (3), Bemerode/Anecampstraße (4) und Heide-

viertel (5 und 6) liegen im erweiterten Einzugsbereich einer attraktiven Busachse.

Eine Verbesserung der Erschließung dieser Bereiche innerhalb des vorhandenen Linienverkehrs führt entweder zu Fahrzeit verlängernden Umwegen oder nur zu einer Verschiebung der nicht ausreichend bedienten Bereiche und ist deshalb nicht zielführend.

Für die **Mittelzentren** in der Region Hannover lässt sich ebenfalls feststellen, dass im wesentlichen Randlagenbereiche nicht ausreichend nach den Kriterien der Mindestbedienung versorgt werden.

Im Kernstadtbereich von **Barsinghausen** verursacht das fehlende Angebot des Stadtbusses am Wochenende einen Mangel im südwestlichen und nördlichen Teil der Kernstadt. Der in Egestorf festgestellte Mangel basiert auf einem zu geringen Fahrtenangebot der Buslinie 562, was aber teilweise durch die Erreichbarkeit der Bahnhöfe Egestorf und Kirchdorf innerhalb von 700-900 m kompensiert wird.

In **Burgdorf** zählt der Stadtteil Hülptingsen zum erweiterten mittelzentralen Bereich, die Erschließung durch die Buslinie 930 weist aber an allen Verkehrstagen in der SVZ Lücken in Bezug auf die Mindestbedienung auf. Im Bereich der Weststadt, die teilweise im Einzugsbereich des Bahnhofes liegt, besteht mit der Stadtverkehrslinie 905 an den Wochenenden kein ausreichendes Angebot. Eine Überprüfung des Linienverlaufs ist wegen der weiteren Siedlungsentwicklung in der Weststadt vorgesehen.

In der Stadt **Garbsen** sind zwei Wohngebiete in Berenbostel nicht ausreichend versorgt. Da die Einwohnerzahl relativ gering ist, der Weg zu attraktiven Busangeboten in der Roten Reihe bzw. Dorfstraße relativ kurz ist, die nicht ausreichende Bedienung teilweise nur am Wochenende vorhanden ist und eine Änderung der Buslinienführung ohne Nachteile für andere Fahrgäste nicht möglich ist, ist eine Verbesserung nicht vorgesehen.

In **Lehrte** bestehen im Norden und Südwesten der Kernstadt am Wochenende Mängel, da die Linien 962 und 965 kein ausreichendes Angebot bieten. Der Bereich Altes Dorf befindet sich in Randlage. Hier soll geprüft werden, ob durch zusätzliche Angebote, beispielsweise im Bedarfsverkehr, die Angebotslücken geschlossen werden können.

Für die Stadt **Springe** wurde zum Fahrplan 2008 eine Verbesserung des Stadtverkehrsangebots für den östlichen Wohn- und Einkaufsbereich eingerichtet. Nach einer Probezeit von zwei Jahren wird über die Beibehaltung entschieden.

Als Fazit ist festzuhalten, dass in allen Mittelzentren und im Oberzentrum Hannover nur geringe Teile der Wohnbauflächen und damit auch nur ein geringer Teil der Wohnbevölkerung nicht mit ÖPNV-Mindestangeboten versorgt ist. Im Wesentlichen handelt es sich um Randlagenbereiche,

Wochenendbedienungs­mängel oder es können in noch zumutbarer Entfernung häufig bediente Haltestellen erreicht werden.

In der folgenden tabellarischen Zusammenstellung sind die nach den Kriterien der Mindestbedien­ung für das Oberzentrum Hannover und die Mittelzentren nicht ausreichend versorgten Bereiche aufgelistet und nach den Verkehrstagen "montags bis freitags", "samstags" und "sonntags" differenziert dargestellt. Im Kartenband werden die Ergebnisse zusätzlich übersichtlich dargestellt. (vgl. Karten 8.2 und 8.3).

Tab. D I 4: Bereiche in Mittelzentren und der LHH, in denen die standardmäßige Mindestbedien­ung nicht erfüllt ist.

Stadt/ Gemeinde	Gebiet	Nr. im Karten- Band	Einwoh- ner	Mo-Fr	Sa	So	Grund, Verbesse- rungsvorschlag bzw. Erklärung dafür, dass der Mangel akzeptiert	Mangel akzep- tiert
Hannover	Wülfeler Bruch	1	Ca. 1100		X	X	Randlage. Kein Wochenendangebot der Linie 134, Buslinie zz. im Probetrieb, Bewertung Probetrieb zz. noch nicht abgeschlossen.	Nein
	Isernhagen Süd, westlicher Bereich	2	>250	X	X	X	Randlage. Mit einem erweiterten Fußweg kann der Endpunkt der Stadtbahnlinie 7 erreicht werden.	Ja
	Misburg, östlich des Kanals	3	>250	X	X	X	Außerhalb des Einzugsbereichs der Buslinien 124 und 127. Mit einem erweiterten Fußweg wird eine im Stadtbahntakt bediente Busachse erreicht.	Ja

Stadt/ Gemeinde	Gebiet	Nr. im Karten- Band	Einwoh- ner	Mo-Fr	Sa	So	Grund, Verbesse- rungsvorschlag bzw. Erklärung dafür, dass der Mangel akzeptiert	Mangel akzep- tiert
	Bemerode, Anecamp- straße	4	>250	X	X	X	Randlage. Mit einem erweiterten Fußweg wird eine im Stadtbahntakt bediente Busachse erreicht.	Ja
	Heidevier- tel, Bereich Klabunde- straße	5	>250	X	X	X	Randlage. Mit einem erweiterten Fußweg wird eine im Stadtbahntakt bediente Busachse erreicht.	Ja
	Heidevier- tel, Bereich Eilenriede- stift	6	Ca. 400	X	X	X	Randlage. Mit einem erweiterten Fußweg wird eine im Stadtbahntakt bediente Busachse erreicht.	Ja
Barsing- hausen	Westl. Stadtgebiet	7	>250			X	Kein Sonntagsange- bot bei den Linien 501, 502 und 530. Bedarfsverkehr im Gebiet der Linien 501 und 502 am Wochenende probe- weise einführen.	Nein
	Nördl. Stadtgebiet	8	Ca. 420			X	Kein Sonntagsangebot der Linie 501 und 502. Bedarfsverkehr am Wochenende probeweise ein- führen.	Nein
	Südliches Stadtgebiet /Ludwig- Jahn- Straße	9	Ca. 420			X	Kein Sonntagsangebot der Linie 501. Bedarfsverkehr am Wochenende probeweise einführen.	Nein

Stadt/ Gemeinde	Gebiet	Nr. im Karten- Band	Einwoh- ner	Mo-Fr	Sa	So	Grund, Verbesse- rungsvorschlag bzw. Erklärung dafür, dass der Mangel akzeptiert	Mangel akzep- tiert
	Egestorf, südwestl. Bereich	10	>250		X	X	Randlage. Kein Wochenendangebot der Linie 562, erweiterter Einzugs- bereich der S-Bahn mit 700-900 m Fußweg.	Ja
Burgdorf	Burgdorf- West	11	>250		X	X	Kein ausreichendes Wochenendangebot auf der Linie 905. Bedarfsverkehr probeweise in der SVZ einrichten.	Nein
	Hülpting- sen	12	Ca. 600	X	X	X	Kein ausreichendes Angebot auf der Linie 930, die in der SVZ anders geführt wird. Bedarfsverkehr probeweise in der SVZ einrichten.	Nein
Garbsen	Berenbos- tel/östliche Dorfstraße	13	Ca. 750		X	X	Kein ausreichendes Wochenendangebot der Linie 480. Mit einem erweiterten Fußweg von 600 700 m ist das Angebot der Linie 450 nutzbar.	Ja
	Berenbos- tel/öst. und westlich der Wreschner Allee	14	>250	X	X	X	Außerhalb des Einzugsbereichs der Haltestellen auf der Roten Reihe und der Dorfstraße. Mit einem erweiterten Fußweg von 500 – 1.000 m ist das gute Busangebot in Berenbostel/Zen- trum nutzbar.	Ja

Stadt/ Gemeinde	Gebiet	Nr. im Karten- Band	Einwoh- ner	Mo-Fr	Sa	So	Grund, Verbesse- rungsvorschlag bzw. Erklärung dafür, dass der Mangel akzeptiert	Mangel akzep- tiert
Lehrte	Südwest- licher Wohnbe- reich (Neubaue- biet Am Sülterberg)	15	>250	X	X	X	Außerhalb des Einzugsbereichs vorhandener Haltestellen der Linie 966, keine ausreichende Wochenendbedienung der Linie 962. Der Bereich liegt nur knapp außerhalb des 500 m Radius.	Ja
	Altes Dorf	16	>250	X	X	X	Außerhalb des Einzugsbereichs vorhandener Haltestellen. Die Einrichtung eines nachfragegerechten Angebots wird geprüft.	Nein
	Nordöst- licher Be- reich	17	>250		X	X	Keine ausreichende Wochenendbedienung der Linie 965. Probeweise Einrichtung von Bedarfsverkehr am Wochenende prüfen.	Nein
	Breite Lade	18	>250		X	X	Kein ausreichendes Wochenendangebot der Linie 962. Probeweise Einrichtung von Bedarfsverkehr am Wochenende prüfen.	Nein
Springe	Bereich Osttangente, Friedrich- straße	19	Ca. 520	X	X	X	Außerhalb des Einzugsbereichs vorhandener Haltestellen. Überprüfung des Liniennetzes wird zz. vorgenommen.	Nein

Obwohl nach den dargestellten Kriterien der Mindestbedienung in einigen Bereichen ein Mangel festgestellt wurde, kann dieser unter bestimmten Voraussetzungen akzeptiert werden:

- Eine kleinräumige Buserschließung eines kleinen Wohngebietes ist nicht sinnvoll, da nur eine geringe Fahrgastnachfrage zu erwarten ist und eine Bedienung nicht wirtschaftlich erbracht werden kann.
- Eine Haltestelle mit attraktivem Angebot mit Stadtbahn, SPNV oder Bus im Stadtbahntakt liegt in der Nähe und kann mit einem erweiterem Fußweg erreicht werden. Ein zusätzliche kleinteilige Buserschließung würde im Regelfall nicht genutzt werden.

3. Räumliche Indikatoren zur Festlegung eines bedarfsgerechten Angebotsniveaus

3.1 Untersuchung der Angebotseffizienz

Gemäß der Schwerpunktsetzung soll der vorliegende Nahverkehrsplan zu einem Steuerungsinstrument für die Angebotsgestaltung (räumliches Konzept, Liniennetz Bus und Bedarfsverkehr) weiterentwickelt werden.

Zu diesem Zweck hat die Region Hannover bereits im Aufstellungsprozess unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen Indikatoren zur Analyse der Angebotseffizienz definiert und anschließend das vorhandene Angebot daran gemessen. Dabei wurden Indikatoren für folgende Auswertungsebenen festgelegt:

- räumliche Indikatoren (vgl. die folgenden Ausführungen)
- linienorientierte Indikatoren (vgl. Kap. D III 4.3)

Ziel der Untersuchung

Ziel des Vorgehens ist es, die Effizienz des Angebots in den Ortsteilen bzw. auf den Linien zu verbessern, bei denen sie unterdurchschnittlich ist. Der Begriff Effizienz beschreibt das möglichst günstige Verhältnis von Nachfrage zum Angebot. Dabei wird davon ausgegangen, dass das Angebotsniveau, das sich in den letzten Jahrzehnten in der Region Hannover entwickelt hat, grundsätzlich so notwendig und somit der „Ausreichenden Bedienung“ im Sinne des PBefG entspricht. Allerdings muss aus Sicht der Region Hannover stetig unter-

sucht werden, welche Ausreißer mit einer zu geringen Effizienz bestehen, um gegenüber der Öffentlichkeit die Bedarfsgerechtigkeit und damit die Wirtschaftlichkeit des Angebotes zu belegen.

Zu diesem Zweck wurde das gesamte Angebot sowohl räumlich als auch linienorientiert ausgewertet und ein Ranking bei den jeweiligen Indikatoren nach ihren Effizienzwerten gebildet. 2/3 der Linien im oberen Bereich werden einem sogenannten Toleranzbereich, 1/3 im unteren Bereich einem Ausreißeranteil zugeordnet. Der jeweilige Grenzwert zwischen Toleranzbereich und Ausreißeranteil wird im Folgenden als zusätzlicher Bedienstungsstandard fest definiert. Um ggf. auch Indikatoren für eine Unterbedienung zu ermitteln, wurde bei der räumlichen Auswertung 1/3 der Ortsteile mit der größten Abweichung vom Mittelwert besonders analysiert.

Ziel der Nahverkehrsentwicklung soll es in Zukunft sein, dass das Angebotsniveau in den Ortsteilen bzw. auf den Linien, die den Grenzwert unterschreiten und damit den Bedienstungsstandard nicht einhalten, verbessert wird. Wichtig erscheint, dass bei der Bewertung der Ergebnisse kein Automatismus erfolgt. In Einzelfällen gibt es gute Gründe für das Unterschreiten der Bedienstungsstandards. So können z.B. Fahrten mit geringer Auslastung notwendig sein, um die Mindestbedienstungsstandards einhalten zu können.

Die Verwaltung hat die Ergebnisse geprüft und die Einzelergebnisse zu sogenannten Teilbereichen zusammengefasst, die jeweils mehrere Ortsteile bzw. Linien enthalten. Somit konnte der Untersuchungsbedarf in einen inhaltlichen Zusammenhang gestellt werden. Dieses Zwischenergebnis ist mit den betroffenen Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus Hannover im Rahmen des vorgezogenen Mitwirkungsprozesses an der Aufstellung des Nahverkehrsplans diskutiert worden. Einzelne Anregungen sind mit in das vorliegende Ergebnis aufgenommen worden.

Methodik und Ergebnisse der linienorientierten Bedienstungsstandards sind in Kap. D III 4.3 aufgeführt.

3.2 Festlegung der räumlichen Bedienungsstandards

Die Methodik orientiert sich an der Auswertung der Angebots- und Nachfragedichte, die im Rahmen der Erfolgskontrolle für größere Gebietseinheiten durchgeführt worden ist (vgl. Kap. C 2). In einem iterativen Prozess, der mit Hilfe des Planungsunternehmens ptv aus Berlin durchgeführt worden ist, wurden zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus Hannover im Rahmen des Mitwirkungsprozesses die folgenden beiden Indikatoren als am zweckdienlichsten festgestellt. Damit kann zukünftig die Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes sowie die Angebotsausschöpfung auf dieses Angebot je Stadtteil/Ortsteil gemessen werden:

Angebotsverfügbarkeit;
Messeinheit: "ÖPNV-Abfahrten je 1.000 Strukturwertpunkte"

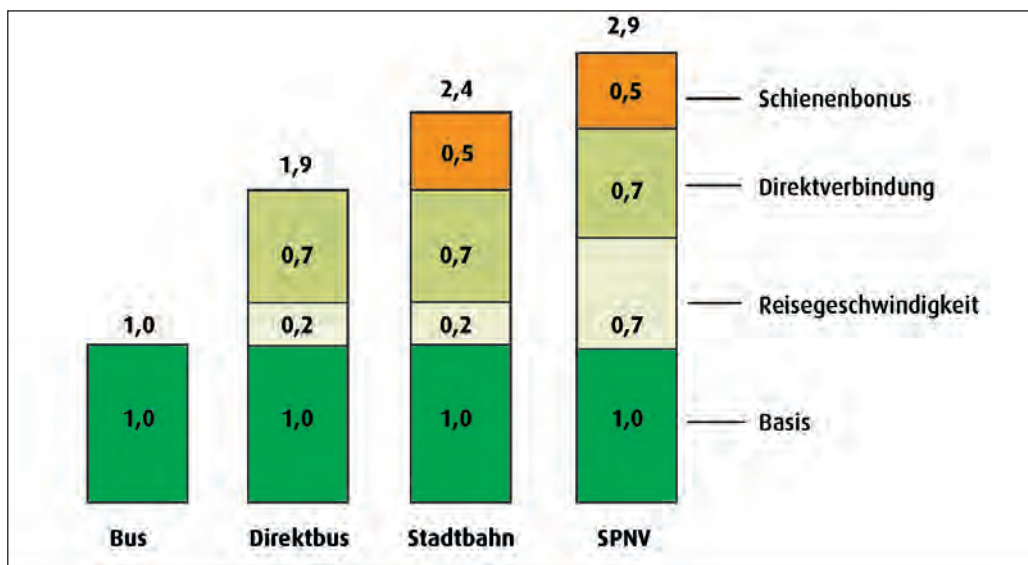
Angebotsausschöpfung;
Messeinheit: "Originäre Einsteiger je ÖPNV-Abfahrt"

(Anmerkungen zum Verfahren:

- a. Die ÖPNV-Abfahrten werden gewichtet nach ihrer Attraktivität.
- b. Strukturwertpunkte = Summe aus Einwohnern ab 6 Jahren, Arbeitsplätzen und Schulplätzen)

Die Stadt- und Ortsteile wurden nach raumstrukturellen und verkehrlichen Gegebenheiten in drei Gebiete klassifiziert, bei denen folgende Grenzwerte ermittelt worden sind:

Abb. D I 3: Produktspezifische Gewichte von Abfahrten



Tab. D I 5: Grenzwerte der räumlichen Bedienungsstandards

Gewichtete ÖV-Abfahrten je 1.000 Strukturwertpunkten (am Werktag Schule)		unterer Grenzwert	oberer Grenzwert
Gebietsklasse 1:	Verflechtungsraum Hannover	135	360
Gebietsklasse 2:	Mittel- und Grundzentren	75	190
Gebietsklasse 3:	Ländlicher Raum	70	270

Einsteiger je gewichtete ÖV-Abfahrten (am Werktag Schule)		unterer Grenzwert	oberer Grenzwert
Gebietsklasse 1:	Verflechtungsraum Hannover	1,2	2,7
Gebietsklasse 2:	Mittel- und Grundzentren	0,9	2,9
Gebietsklasse 3:	Ländlicher Raum	0,5	1,4

3.3 Untersuchungsergebnisse der räumlichen Auswertung

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass das Bedienungsangebot in der Region Hannover relativ ausgewogen ist. Innerhalb der drei Gebietsklassen sind die Abweichungen gering. Als einzige Auffälligkeit verdeutlichte die Untersuchung, dass das Angebotsniveau im Westen geringfügig höher ist als im übrigen Bereich der Region (ohne LHH).

Untersuchungsbedarf

Der Untersuchungsbedarf beschränkt sich auf Hinweise für den Busverkehr, da

- der SPNV bei der Bestellung von Seiten der Aufgabenträger differenziert betrachtet worden ist und
- die Wirtschaftlichkeit des Systems Stadtbahn im Rahmen der Einführung des Jahresfahrplans 2004 ausgiebig behandelt wurde.

Bei beiden Systemen wird derzeit kein Spielraum gesehen, die Effizienz durch Angebotsänderungen zu verbessern.

Nach kleinteiliger Analyse traten beim Busverkehr lediglich zwei Auffälligkeiten auf, die Teilbereichen zugeordnet und mit einem konkreten Handlungsbedarf versehen werden. Die Zuordnung erfolgt parallel zu der Auswertung der linienorientierten Indikatoren (vgl. Kap. D III 4) differenziert für die jeweiligen Teilnetze im Busverkehr:

3.3.1 Untersuchungsbedarf im Teilnetz Hannover

Teilbereich
Bult/Seelhorst/Südstadt/Waldhausen/Waldheim/Wülfel
(üstra)

Erläuterung: Die Bedienungshäufigkeit und die Verkehrsnachfrage auf dem Abschnitt Seelhorst/Waldheim/Bult (Linien 128, 134, 370) und auf dem Abschnitt Sallstraße (Linie 121) stehen nicht im ausgewogenen Verhältnis. Die Bedienung des Wülfeler Bruch befindet sich gerade im Probebetrieb. Über eine Bedienung auch an Wochenenden ist in diesem Zusammenhang zu entscheiden.

3.3.2 Untersuchungsbedarf im Teilnetz R1 (Ost)

Teilbereich Stadtverkehr Lehrte Unterbedienung Lehrte/NW
Lehrte NO und Lehrte/SO (RegioBus)

Erläuterung: Die benannten Bereiche sind zz. nicht ausreichend bedient. Teilweise ist die Erschließung nur peripher. Bedienungsmängel bestehen insbesondere am Wochenende.

Die Einzelergebnisse werden in die Liste Handlungsbedarf in Kap. D V übernommen.

Kapitel D II



Das Steuerungskonzept – Wir geben die Richtung vor!
Das Qualitätskonzept

II Das Qualitätskonzept

Der ÖPNV nimmt eine wichtige Funktion zur Sicherstellung der Mobilität in der gesamten Region Hannover ein und leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Standort- und Lebensqualität. Gerade vor dem Hintergrund zunehmender Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr wie Lärm oder Feinstaub verfolgt die Region Hannover das Ziel, durch einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des umweltverträglichen ÖPNV zu beeinflussen. In den letzten Jahren haben die qualitativen Anforderungen nicht nur im Pkw-Bereich, sondern auch im Bereich des ÖPNV stetig zugenommen. Neben Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zählen inzwischen auch technische Einrichtungen zu den wichtigen Entscheidungskriterien für die Nutzung des ÖPNV. Um die vorhandenen Fahrgäste zu halten bzw. neue zu gewinnen, muss es Aufgabe der Region Hannover sein, einen den qualitativen und quantitativen Anforderungen der Fahrgäste – vor allem unter Beachtung der Interessen und Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzerinnen- und Nutzergruppen, im Sinne der Gender Mainstreaming Strategie - entsprechenden ÖPNV vorzuhalten.

Die Region Hannover kann als Besteller von Bus- und Schienenverkehrsleistungen auf die Gestaltung des Verkehrsangebotes einwirken und somit auch auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss nehmen.

1. Die Qualitätssicherung

Die verkehrlichen Leistungen innerhalb der Region Hannover werden auf Basis vertraglicher Regelungen zwischen dem Aufgabenträger und den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie einseitiger Verwaltungsakte der Region Hannover mit den Busverkehrsunternehmen erbracht (vgl. Kap. B 2.5.3). Bestandteile der Verträge bzw. der Verwaltungsakte sind neben quantitativen auch qualitative Anforderungen an das Angebot. Für die zu erbringenden Leistungen zahlt die Region Hannover entsprechende Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen (vgl. Kap. F 2). Das Risiko der Tarifeinnahmen im Busbereich liegt bei der Region Hannover. Geringere Einnahmen infolge weniger Fahrgäste, beispielsweise bedingt durch schlechte Qualitäten, wirken sich finanziell in erster Linie auf den Haushalt der Region Hannover aus, da die Region für den finanziellen Ausgleich aufkommen muss. Gerade im Hinblick auf die immer stärker zunehmenden qua-

litativen Anforderungen der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot, den sich abzeichnenden Wettbewerb im SPNV sowie der finanziellen Verantwortung, ist es zwingend notwendig, dass die Region Hannover in ihrer Funktion als Aufgabenträgerin und Bestellerin der Leistung entsprechende Vorgaben an die Verkehrsunternehmen macht und deren Einhaltung überprüft. Die Region Hannover hat sich deshalb das Ziel gesetzt, über ein verbundweites Qualitätssteuerungssystem (QSS) langfristig die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des gesamten ÖPNV zu sichern und weiterzuentwickeln, um den Ansprüchen der Fahrgäste gerecht zu werden.

1.1 Die DIN EN 13816

Qualität im ÖPNV ist eine komplexe Größe. Die Wahrnehmung und Beurteilung der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs erfolgt durch den Kunden vor, während und nach der Nutzung der Verkehrsmittel. Um der Vielschichtigkeit der Qualitätsanforderungen Rechnung zu tragen, hat sich die Region Hannover bei der Entwicklung eines Qualitätssteuerungssystems an dem Qualitätsbegriff gemäß der europäischen DIN EN 13816 aus Juli 2002 orientiert. Die DIN EN 13816 will einen Beitrag zur Verbesserung im öffentlichen Personennahverkehr leisten. Dazu enthält sie Empfehlungen und Anforderungen für die Definition und Festlegung von Qualitätszielen sowie geeignete Verfahren zur Messung der Dienstleistungsqualität.

Grundlegend im Konzept der DIN EN 13816 ist ein Qualitätskreis, der vier unterschiedliche Sichtweisen auf die Qualität der Verkehrsleistung aufzeigt.

Abb. D II 1: Qualitätskreis gemäß DIN EN 13816

Aus Sicht des Kunden werden jeweils die erwartete und die wahrgenommene Servicequalität betrachtet. Aus Sicht des Anbieters sind die angestrebte und die tatsächlich erbrachte Servicequalität zu berücksichtigen. Auf der Kundenseite wird die Zufriedenheit gemessen, auf der Anbieterseite die Leistung.

Nach der DIN EN 13816 sind acht Kategorien von Qualitätskriterien aus Sicht der Kunden besonders wichtig, die sich in eine Vielzahl von weiteren Einzelkriterien unterteilen lassen. Im Einzelnen sind dies:

- Verfügbarkeit
- Zugänglichkeit
- Information
- Zeit
- Kundenbetreuung
- Komfort
- Sicherheit und
- Umwelteinflüsse.

Aus diesen acht Kategorien sind Qualitätsziele zu definieren, die die Art und den Umfang der Dienstleistung sowie die Kundenerwartungen erfüllen. Anknüpfend an den Qualitätskreis soll eine Messung der Zufriedenheit der Kunden und eine Messung der Leistung durch folgende Verfahren erfolgen (vgl. auch Kap. D IV 1):

- Direkte Leistungsmessung
Die direkte Leistungsmessung wird für solche Qualitätskriterien eingesetzt, die über Messungen zweifelsfrei und

objektiv ermittelt werden können, wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

- Testkunden-Verfahren
Beim Testkunden-Verfahren wird die Servicequalität dort ermittelt, wo das Unternehmen die Dienstleistung erbringt, zum Beispiel im Fahrzeug. Mit diesem sogenannten objektivierten Verfahren können personalgerichtete Qualitätskriterien überprüft werden.
- Kundenzufriedenheitsmessung
Die Kundenzufriedenheitsmessung ist ein Verfahren zur Bewertung der Zufriedenheit, welches nicht auf die Messung exakter, direkt messbarer Leistungen, sondern auf die durch den Kunden subjektiv empfundene Leistung der Unternehmen u.a. bezogen auf die Fahrgastinformationen oder den Service abzielt.

Ergänzend zu der DIN EN 13816 wurde im Jahre 2006 die DIN EN 15410 „Anforderungen und Empfehlungen an die Messung der Qualitätskriterien“ veröffentlicht. Die dort genannten Anforderungen und Empfehlungen sollen beim Aufbau eines Messsystems unterstützend wirken und helfen, die Ursachen von systematischen Fehlern bei der Planung und Durchführung der Messung zu verringern. Diese gilt es zu beachten.

1.2 Grundlagen des regionsweiten Steuerungssystems

Für die Region Hannover wurde unter Berücksichtigung der Empfehlungen der DIN EN 13816 und aufbauend auf den bereits bei den einzelnen Verkehrsunternehmen vorhandenen Erhebungsverfahren ein verbundweites modulares Qualitätssteuerungssystem mit dem Ziel, ein Instrumentarium zur Bewertung und Gewichtung von Leistungs- und Qualitätskriterien zu erhalten, entwickelt.

Hierbei wurden aus einer Vielzahl von Qualitätskriterien die Kriterien ausgewählt, die überprüfbar sind sowie unmittelbar im Einflussbereich der Verkehrsunternehmen liegen und somit ausschließlich von diesen zu verantworten sind. Die Kriterien, die die Verkehrsunternehmen betreffen, können den folgenden Bereichen zugeordnet werden:

- Produktion
- Fahrzeug
- Station/Haltestelle
- Sicherheit und
- Fahrgastinformation/Service.

Für jedes Kriterium werden die zur Messung geeigneten Verfahren sowie entsprechende Zielwerte festgelegt. Bei Verfehlung der Zielwerte kann die Region Hannover den Zuschuss bis zu einer bestimmten Höhe des Auftragsvolumens mindern.

2. Die derzeitige Qualitätssteuerung der Verkehrssysteme und ihre Qualitätsstandards

Während im Kapitel D 2.1. die Grundzüge eines verbundweiten Qualitätssteuerungssystems dargestellt sind, werden im folgenden Kapitel die Qualitätsstandards, die sich aus den Merkmalen und deren Ausprägung ergeben, beschrieben. Diese finden sich entsprechend der Vorgaben der DIN EN 13816 in den für die Verkehrsunternehmen relevanten Bereichen Produktion, Fahrzeug, Station/Haltestelle, Sicherheit, Fahrgastinformation/Service wieder. Bedingt durch die systemspezifischen Unterschiede sind die Standards auf die in der Region Hannover vorhandenen Verkehrssysteme unterteilt.

2.1 SPNV

Grundlage für die Qualitätsstandards im SPNV sind die Verkehrsverträge, die mit den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio und metronom geschlossen wurden.

Das komplette Angebot in der Region Hannover im Schienenpersonennahverkehr kann aufgrund der quantitativen und qualitativen Ausprägung vor allem hinsichtlich der Fahrzeuge, der Geschwindigkeit und der Anzahl an Stationshalten in die drei Produkte RegionalExpress-/metronom-Züge, Regionalbahnen und S-Bahnen differenziert werden (vgl. auch Kap. E II.1.3).

Trotz der Differenzierung des SPNV in drei unterschiedliche Produkte gelten die in der folgenden tabellarischen Darstellung genannten Standards gleichermaßen für alle Produkte, da im Zuge der Entwicklung des QSS und der Festlegung der Qualitätsstandards bisher keine genauere Betrachtung der fahrzeugseitigen Qualitätsmerkmale erfolgte.

Tab. D II 1: SPNV

Bereiche Qualitätsmerkmale	Erläuterungen
Produktion	
<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit 	Die Abfahrt und Ankunft aller Züge erfolgt minutengenau laut Fahrplan oder mit einer Verspätung bis maximal 3 Min. nach Fahrplanzeit.
<ul style="list-style-type: none"> • Zugausfall/Verlässlichkeit 	Alle Züge verkehren laut aktuellem Fahrplan.
<ul style="list-style-type: none"> • Anschlüsse 	An definierten Stationen werden alle Anschlüsse laut Fahrplan erreicht. Hierbei sind die Übergangszeiten zu beachten.
<ul style="list-style-type: none"> • Zugbildung 	Die Zugbildung erfolgt bedarfsgerecht entsprechend der benötigten Kapazitäten.
Fahrzeuge	
<ul style="list-style-type: none"> • Sauberkeit 	Alle kundenrelevanten Einrichtungen (z.B. Fußböden, Wände und Decken, Türen, Sitze, Scheiben, Toiletten, Abfallbehälter, ...) sind sauber und weisen keine dauerhaften Verschmutzungen auf.
<ul style="list-style-type: none"> • Schadensfreiheit 	Alle kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug (z.B. Fußböden, Wände und Decken, Türen, Sitze, Scheiben, Toiletten, Abfallbehälter, ...) sind funktionsfähig und nutzbar.
	Die Fahrzeuge weisen keinerlei Beeinträchtigung in der Funktion auf.
Stationen	
<ul style="list-style-type: none"> • Schadensfreiheit 	Alle in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen liegenden und kundenrelevanten Einrichtungen, hierzu zählen Fahrausweisautomaten und -entwerfer, Fahrplanaushang sowie Fahrplaninfos bei Schienenersatzverkehr (SEV), sind frei von Schäden und nutzbar.

Bereiche	Erläuterungen
Qualitätsmerkmale	
Fahrgastinformation/	
Service	
<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastinformation in den Zügen 	<p>In den Zügen erfolgen optische (soweit vorhanden) und akustische Informationen der Fahrgäste über das Fahrtziel, den nächsten Zughalt und die Ausstiegsseite.</p> <p>Eine graphische Darstellung des bedienten Netzes ist in Form von Aufklebern (mindestens DIN A3) in jedem Wagen vorzuhalten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Information in den Zügen bei Unregelmäßigkeiten/ Störfällen 	<p>Bei kundenrelevanten Störungen ist den Kunden unverzüglich die Störung und, soweit bekannt, deren Ursache mitzuteilen. Sich daraus ergebende weitergehende Informationen bezüglich (Alternativanschlüsse, Schienenersatzverkehr, ...) sind zu geben.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Kundenbetreuung in den Zügen 	<p>Jeder Zug ist mit Servicepersonal besetzt mit Ausnahme der Triebwagenzüge, soweit diese die technischen Voraussetzungen für eine Selbstabfertigung erfüllen. Die S-Bahn ist in jedem Fall ab 21:00 Uhr mit Servicepersonal zu begleiten. Das Servicepersonal ist in der Lage, alle wichtigen Anforderungen der Kunden (wie Informationen über Fahrplan, Anschlüsse und Tarife oder Betreuung beim Ein- und Aussteigen) zu erfüllen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastinformation bei langfristig geplanten Schienenersatzverkehr 	<p>Die Fahrgäste werden rechtzeitig vor und während des Schienenersatzverkehrs durch Aushänge, Lautsprecherdurchsagen und Servicepersonal an allen betroffenen Stationen über die Maßnahmen informiert.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Allgemeine Fahrgastinformationen durch das EVU 	<p>Außen am Fahrzeug (Front und Seiten) sind das Fahrtziel und die Liniennummer anzuzeigen.</p>
Sicherheit	
<ul style="list-style-type: none"> Sicherheit in den Zügen 	<p>Jeder Zug ist mit Servicepersonal besetzt. Das Servicepersonal ist in der Lage, alle wichtigen Anforderungen der Kunden (wie Schutz der Fahrgäste vor Belästigung und Bedrohung) zu erfüllen.</p> <p>Alle S-Bahn-Fahrzeuge sind ab 21 Uhr mit Kundenbetreuern besetzt.</p>

Vorerst soll die Darstellung der Merkmale als Rahmen für Qualitätsanforderungen innerhalb bestehender und zukünftig abzuschließender Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen dienen. Eine differenzierte Ausgestaltung aller Anforderungen hat dann in den Verkehrsverträgen zu erfolgen. Hierbei ist auch die Frage einer differenzierten Darstellung der fahrzeugseitigen Vorgaben sowie die Integration dieser Vorgaben in das Steuerungssystem durch die Verwaltung zu prüfen und zu klären.

2.2 Stadtbahn

Der Einfluss der Region Hannover auf die Qualitäten der Stadtbahn ist aufgrund der Eigenwirtschaftlichkeit des Systems sehr gering. Dennoch ist es Ziel der Region Hannover, die vorhandene Qualität im Stadtbahnbereich zu erhalten bzw. weiterzuentwickeln.

Tab. D II 2: Stadtbahn

Bereiche Qualitätsmerkmale	Erläuterungen
Produktion	
<ul style="list-style-type: none"> • Pünktlichkeit 	Die Abfahrt aller Bahnen erfolgt minutengenau oder mit einer Verspätung von maximal 3 Min. nach Fahrplanzeit..
<ul style="list-style-type: none"> • Verlässlichkeit 	Alle Bahnen verkehren laut aktuellem Fahrplan.
<ul style="list-style-type: none"> • Anschlüsse 	An den Stationen Aegidientorplatz und Hauptbahnhof bestehen fahrplanmäßig minutengenaue Anschlüsse, die in der SVZ II (30 - Minuten - Takt) auch im Verspätungsfall gewährleistet werden.
<ul style="list-style-type: none"> • Wagenbildung 	Die Wagenbildung erfolgt bedarfsgerecht entsprechend der benötigten Kapazitäten.
Fahrzeuge	
<ul style="list-style-type: none"> • Sauberkeit 	Alle kundenrelevanten Einrichtungen (z.B. Fußböden, Wände und Decken, Türen, Sitze, Scheiben, ...) sind sauber und weisen keine dauerhaften Verschmutzungen auf.
<ul style="list-style-type: none"> • Funktionsfähigkeit 	Alle kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug (z.B. Fußböden, Wände und Decken, Türen, Sitze, Scheiben, ...) sind funktionsfähig und nutzbar.
	Die Fahrzeuge weisen keinerlei Beeinträchtigung in der Funktion auf.

Bereiche	Erläuterungen
Qualitätsmerkmale	
Stationen¹	Liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsunternehmens.
Fahrgastinformation/Service	
<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastinformation in den Stadtbahnen 	In den Stadtbahnen erfolgen optische (soweit vorhanden) und akustische Informationen der Fahrgäste über das Fahrtziel und den nächsten Halt. Eine graphische Darstellung des bedienten Netzes sind in Form von Aufklebern (mindestens DIN A3) in jedem Wagen vorzuhalten.
<ul style="list-style-type: none"> Information in den Stadtbahnen bei Unregelmäßigkeiten/ Störfällen 	Bei kundenrelevanten Störungen ist den Kunden unverzüglich die Störung und, soweit bekannt, deren Ursache mitzuteilen. Sich daraus ergebende weitergehende Informationen bezüglich (Alternativanschlüsse, Ersatzverkehre ,...) sind zu geben.
<ul style="list-style-type: none"> Fahrgastinformation bei langfristig geplantem Ersatzverkehr 	Die Fahrgäste werden rechtzeitig vor und während des Ersatzverkehrs durch Aushänge, Lautsprecherdurchsagen und Servicepersonal an wichtigen Stationen, insbesondere an den von dem Umstieg betroffenen Stationen, über die Maßnahmen informiert.
<ul style="list-style-type: none"> Allgemeine Fahrgastinformationen durch das VU 	Außen am Fahrzeug (Front und Seiten) sind das Fahrtziel und die Liniennummer anzuzeigen.
<ul style="list-style-type: none"> Kundenorientierung 	Das Fahrpersonal zeichnet sich durch ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild sowie Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft aus.
<ul style="list-style-type: none"> Kompetenz 	Das Kriterium umfasst korrektes und verständliches Erteilen von Auskünften durch das Fahrpersonal zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen und wichtigen Zielen für den befahrenen Linienbereich.
Sicherheit	
<ul style="list-style-type: none"> Sicherheit in den Stadtbahnen 	Die Kontaktmöglichkeit mit dem Fahrpersonal ist in jedem Wagen (außer beiwagen TW6000) zu gewährleisten.

¹ Vgl. auch Kap. E III

2.3 Bus

Grundlagen für die Busverkehrsleistungen innerhalb der Region Hannover sind die sogenannten einseitigen Verwaltungsakte, innerhalb derer die Qualitätsanforderungen festgelegt wurden.

Das Bussystem der Region Hannover ist in seiner Angebotsstruktur vielschichtig. Während einige Linien schwerpunktmäßig in den stark verdichteten Räumen, wie die Landeshauptstadt Hannover oder den Mittelzentren verkehren, fahren andere Linien wiederum nur zwischen den Zentren oder bedarfsorientiert. Eine Differenzierung in Produkte ist entsprechend der Hauptfunktion der einzelnen Linien denkbar.

Die im Folgenden dargestellten Qualitätskriterien stellen für das gesamte Bussystem der Region Hannover die Mindestanforderungen dar. Eine weitere Differenzierung nach den beschriebenen Produkten existiert zurzeit noch nicht, ist aber in den Finanzierungszusagen mit den Busverkehrsunternehmen anzustreben.

Tab. D II 3: Bus

Bereiche	Erläuterungen
Qualitätsmerkmale	
Produktion	
• Pünktlichkeit	Die Fahrten sind pünktlich laut Fahrplan durchzuführen. Die Abfahrten erfolgen minutengenau oder mit einer Verspätung bis maximal 5 Min. nach Fahrplanzeit.
• Verlässlichkeit	Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind durchzuführen.
• Anschlüsse	Die Anschlüsse sind mit einer anzustrebenden Übergangszeit von max. 5 Min. (zzgl. Wegezeit) herzustellen.
Fahrzeuge²	
• Alter	Die Erbringung des Fahrplanangebotes ist mit Fahrzeugen folgender Altersbegrenzung durchzuführen:
	Alter 0 - 6 Jahre 7 - 12 Jahre 13 - 16 Jahre
	SL mind. 20 % - 30 % höchstens 60 % höchstens 30 % - 40 %
	SG mind. 5 % - 20 % höchstens 80 % höchstens 40 %
• Zugänglichkeit	Die technischen Einrichtungen zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Fahrzeuge sollen möglichst weitgehend den nachfolgenden Qualitätsanforderungen entsprechen.
Niederflurigkeit	
Kneeling	Absenkung in ausreichender Höhe
Rampe	manuelle Klapprampe bzw. elektrische Rampe
Sondernutzungsfläche	ausreichende Größe, mind. 90 cm x 130cm

2 Die fahrzeugspezifischen Qualitätsmerkmale beziehen sich ausschließlich auf Standardlinien- (SL) und Standardgelenkbusse (SG)

Bereiche	Erläuterungen
Qualitätsmerkmale	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung 	Die folgenden Ausstattungselemente der Fahrzeuge müssen vorhanden und funktionsfähig sein.
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
LSA-Beeinflussung	Zur Nutzung der vorhandenen Beschleunigungseinrichtungen sind die fahrzeugseitigen Voraussetzungen z.B. zur LSA-Beeinflussung durch die eingesetzten Busse herzustellen.
Sprechfunk	
Sitz- + Stehplätze	In ausreichender Anzahl.
Abfallbehälter	Die Fahrzeuge sollen möglichst weitgehend mit Abfallbehälter ausgestattet sein.
<ul style="list-style-type: none"> • Sauberkeit 	Alle kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug müssen frei von groben Verschmutzungen sein.
Haltestellen³	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung 	Die Haltestellen sind mindestens mit folgenden Elementen auszustatten: <ul style="list-style-type: none"> • Haltestellennamen, Liniennummer, Tarifzone, Verbund-Symbol • Fahrplan • Tarifinformation • Liniennetzplan (soweit infrastrukturelle Voraussetzungen gegeben) Soweit der Witterungsschutz oder die Info-Vitrine im Eigentum des Verkehrsunternehmens sind, soll für eine ausreichende Beleuchtung gesorgt werden.
Fahrgastinformation/Service	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastinformation am bzw. im Fahrzeug 	Die Fahrzeuge sollen möglichst weitgehend mit folgenden Merkmalen ausgestattet sein: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastinfo - außen • Fahrzeugvorderseite: Liniennummer + Ziel

3 Vgl. auch Kap. E IV 3

Bereiche	Erläuterungen
Qualitätsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • rechte Fahrzeugseite: Liniennummer + Ziel/Fahrweg • Fahrzeugheck: Liniennummer <p>Fahrgastinfo - innen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenansage • Haltestellenanzeige • „Wagen hält“-Anzeige • Lautsprecher/Bordmikrofon <p>Die Fahrgastinformationen sollen für den Kunden nutzbar sein. Dynamische Fahrgastinformationselemente verbessern die stationäre Fahrgastinformation an wichtigen Haltestellen.</p>
• Fahrgastinformation an Haltestellen	Die Fahrgastinformationselemente müssen für den Kunden nutzbar sein.
• Informations- und Leittechnik	Zur datentechnischen Abbildung des Betriebsablaufes und zur Fahrgastinformation bedienen sich die Verkehrsunternehmen eines rechnergestützten Betriebsleitsystems. Zur Integration und Koordination des gesamten ÖPNV-Ablaufes in der Region Hannover nutzen die Busverkehrsunternehmen im GVH die gemeinsame Leitstelle Glocksee und deren Infrastruktur.
• Kundenorientierung	Das Fahrpersonal zeichnet sich durch ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild sowie Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft aus.
• Kompetenz	Das Kriterium umfasst korrektes und verständliches Erteilen von Auskünften durch das Fahrpersonal zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen und wichtigen Zielen für den befahrenen Linienbereich.
<u>Sicherheits- und Sonderleistungen</u>	Durchführung besonderer Marketingprojekte wie z.B. „Schüler in Bus und Bahn“, „Bustraining für spezielle Zielgruppen“, „Busbegleitservice“, ...

3. Weiterentwicklung der Qualitätssteuerung

Mit dem beschriebenen System liegt der Region Hannover ein Instrumentarium zur Kontrolle, Sicherung und Weiterentwicklung der Qualitäten des gesamten ÖPNV vor. In den sogenannten Anlagen Qualität zu den Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind bereits wesentliche Teile des Qualitätssteuerungssystems enthalten. Ebenso enthalten die Verwaltungsakte mit den Busverkehrsunternehmen erste Ansätze eines solchen Systems. Aufgabe der Region Hannover wird es deshalb sein, innerhalb bestehender und/oder zukünftiger Verträge bzw. Verwaltungsakte die Etablierung und Anwendung des verbundweiten Qualitätssteuerungssystems voranzutreiben. Zu berücksichtigen sind hierbei auch die im Kapitel D V 4.7 beschriebenen Fahrgastrechte und deren Auswirkungen.

Bei der Etablierung des Steuerungssystems legt die Region Hannover besonderen Wert auf ein schlankes und einfaches System, um möglichst Kosten und Aufwand gering zu halten. Hierbei bedient sie sich bei der Datenbeschaffung, wie beispielsweise Fahrgastnachfrage, erst einmal der Unterstützung der Verkehrsunternehmen. Ein erster wichtiger Schritt ist die Beschaffung der Informationen über die vorhandene qualitative Ausprägung des ÖPNV. Daran knüpft die Überprüfung und die Weiterentwicklung sowie die Festlegung der Zielwerte für die Busverkehrsunternehmen in den nächsten Jahren an.

Zukünftig wird die Region Hannover jährlich einen Bericht zu den Qualitäten bei den einzelnen Verkehrssystemen herausgeben, mit dessen Hilfe die Entwicklung in diesem Bereich transparent dargestellt wird.

Im Falle von Ausschreibungen ist das Steuerungssystem mit in die Leistungsbeschreibung aufzunehmen, um perspektivisch ein verbundweites Qualitätssteuerungssystem für die Region Hannover zu erhalten.

Kapitel D III



Das Steuerungskonzept –
Wir geben die Richtung vor!
Das Linienkonzept

D III Das Linienkonzept

In Kap. D III wird der Rahmen für das Linienangebot festgelegt, nach dem die Verkehrsunternehmen die Fahrpläne konzipieren. Vorangestellt werden allgemeine, verkehrssystemübergreifende Bedienungsstandards, danach folgen in einzelnen Unterkapiteln Aussagen zu den Verkehrssystemen SPNV, Stadtbahn und Bus.

1. Verkehrssystemübergreifende Bedienungsstandards

1.1 Integrales Taktsystem

Taktverkehr als Ziel

Zur Schaffung transparenter und kundenfreundlicher Angebote gehört die Einrichtung von Taktverkehren mit merkbareren Taktzeiten. Ziel ist es daher, das Verkehrsangebot so weit wie möglich zu vertakten, um den Fahrgästen gegenüber ein übersichtliches Angebot präsentieren zu können.

Seit vielen Jahren wird das Taktsystem im GVH kontinuierlich verbessert. Letzter wichtiger Schritt war dabei die Einführung des Jahresfahrplans zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004, wobei das Taktsystem von einem 7,5 min. auf einen 10 min. Grundtakt umgestellt wurde. Die Linien des SPNV, der Stadtbahn und des üstra-Busses sind seitdem nahezu optimal vertaktet. Systembedingt ist dieses im Regionalverkehr der RegioBus Hannover nicht in gleichem Maße möglich, da hier vor allem wegen des Schülerverkehrs hohe Verkehrsspitzen existieren, die einer einheitlichen Vertaktung im Wege stehen. Trotzdem sollte an dieser Stelle ein ständiger Optimierungsprozess erfolgen (vgl. Kap. D I 1.2).

Einheitliches Taktraster

Die Verkehrssysteme im GVH werden in einem System mit stündlich wiederkehrenden Abfahrtszeiten (in den einzelnen Verkehrszeiten) miteinander verknüpft. Die Verkehrsunternehmen sollen sich bei der Bemessung der Fahrtenhäufigkeit für Angebote der ersten und zweiten Bedienungsebene an folgendem Taktraster orientieren, wobei die ausgewählten Takte von der jeweiligen Nachfrage und von der Verkehrszeit (HVZ, NVZ bzw. SVZ) abhängig sind:

Taktsystem im GVH:

10min 15min 20min 30min 60min 120min

Zusätzlich zum Taktsystem sind bei der Entwicklung des ÖPNV-Systems in der Region Hannover folgende Aspekte zu beachten, durch die die Übersichtlichkeit und Merkbarkeit des Angebots für die Fahrgäste weiter erhöht werden sollen:

- Einsatz anderer Taktraster nur in begründeten Einzelfällen
- keine nicht im Stundenraster wiederkehrenden Takte
- Minimierung der Taktwechsel im Tagesverlauf
- Anpassung der Abfahrtszeiten in den jeweiligen Verkehrszeiten (HVZ, NVZ, SVZ)
- Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen beim Taktwechsel im Tagesverlauf
- keine Wechsel des Grundtaktes beim SPNV

Bedarfsgerechte Verkehrsanbindung in Bezug auf die sich ändernden Ladenöffnungszeiten

Mit der Freigabe der Ladenöffnungszeiten befindet sich die Verkehrsnachfrage im Einkaufsverkehr in einem Veränderungsprozess, der derzeit noch nicht abgeschlossen ist. Die Verkehrsunternehmen müssen diese Entwicklung aufmerksam überwachen, auswerten und das Verkehrsangebot ggf. auf sich ändernde Gewohnheiten einstellen. Dabei sollten die einzelnen Verkehrsunternehmen im Sinne eines abgestimmten Verkehrssystems ein gemeinsames Vorgehen mit den Partnern im Verkehrsverbund anstreben.

1.2 Bemessung des Platzangebotes

Entsprechend den vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen aufgestellten bundesweiten Empfehlungen sollen grundsätzlich folgende Richtwerte angestrebt werden:

- In der Hauptverkehrszeit (HVZ) soll das Platzangebot (Summe Sitz- und Stehplätze) so bemessen sein, dass am Bemessungsquerschnitt der Besetzungsgrad in Lastrichtung als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80 % und als Mittelwert über die gesamte Spitzenstunde 65 % nicht überschreitet. In der Normalverkehrszeit (NVZ) soll am Bemessungsquerschnitt der Besetzungsgrad als Mittelwert über eine Stunde 50 % nicht überschreiten. Für Fahrten über 15 Minuten Beförderungszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.
- In der Schwachverkehrszeit (SVZ) soll jedem Fahrgast auf längeren Linienabschnitten ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

Bei der Bemessung ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des unterschiedlichen Fahrverhaltens das Stehen in Schienenfahrzeugen als wesentlich weniger unangenehm empfunden wird als in Bussen.

1.3 Vernetzung der ÖPNV-Angebote

Abstimmung der Fahrpläne und Anschlussicherung

Seit Gründung des GVH werden die Fahrtenangebote in der Region Hannover nahezu optimal aufeinander abgestimmt. Bedingt durch die monozentrische Siedlungsstruktur mit einem starken Oberzentrum ist die öffentliche Verkehrsstruktur so strukturiert, dass nahezu alle Buslinienangebote der zweiten und dritten Bedienungsebene an Angebote der ersten Bedienungsebene angebunden sind. Die Anschlüsse vom hochrangigen zum niederrangigen System an diesen Knotenpunkten müssen auch in Zukunft gesichert, mit technischen Maßnahmen auch im Verspätungsfall gewährleistet und im Detail weiter optimiert werden.

Projektgruppe Anschlussicherung

Die Region Hannover wird Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsunternehmen zu gegebener Zeit zu einer Projektgruppe Anschlussicherung einladen, in der Aspekte der Anschlussicherung unternehmensübergreifend konzipiert und ihre Umsetzung vereinbart wird.

Hohe Qualitätsanforderungen an Umsteigeknoten

Ziel des Optimierungsprozesses sollte es sein, Verknüpfungspunkte so weit wie möglich zu Umsteigeknoten zusammenzuführen, um auch zwischen den Zubringerlinien einen Umstieg zu ermöglichen. Wegen der besonderen Sensibilität des Umsteigevorgangs für die Fahrgäste müssen an den Knotenpunkten höchste Anforderungen hinsichtlich der Qualität (Fahrgastfreundlichkeit der Umsteigeanlage, zeitliche Abstimmung) gestellt werden. Im Sinne einer möglichst kurzen Gesamtreisezeit bei gleichzeitiger Gewährleistung für den Fahrgast, dass der Umstieg gesichert ist, wird an Umsteigepunkten eine Übergangszeit je nach Verkehrssystem und Situation vor Ort festgelegt und im Fahrplan bzw. bei Fahrplanauskünften veröffentlicht. Dabei sollen im Verspätungsfall der Zubringerlinie im Rahmen der Möglichkeiten die Anschlüsse eingehalten werden.

1.4 Fahrradmitnahme im ÖPNV

Die Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV ergänzen sich ideal im Sinne des Umweltverbundes, ihre Verknüpfung ist daher weiterhin nachhaltig zu fördern. Neben der Einrichtung von B+R-Anlagen (vgl. Kap. E V) hat die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Fahrzeugen des ÖPNV an Bedeutung gewonnen.

Fahrradmitnahme

Momentan bestehen folgende Regelungen bezüglich der Fahrradmitnahme:

- Fahrräder können in den Bussen und Bahnen Montag bis Freitag zwischen 8:30 und 15 Uhr (außer bei der Regio-Bus) sowie ab 19 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig kostenlos mitgenommen werden, wenn ausreichend Platz zur Verfügung steht.
- Es besteht kein Anspruch auf Fahrradmitnahme.
- Beim SPNV ist die Fahrradmitnahme auch zu anderen als den o.g. Uhrzeiten möglich. Dazu ist ein Einzel- bzw. ein SammelTicket oder eine MobilCard des Ein-Zonen-Preises erforderlich.
- Der Ein- und Ausstieg in Stadtbahnen ist lediglich an Hochbahnsteigen und in Tunnelstationen möglich.

Die Regelungen zur Fahrradmitnahme haben sich bewährt und sollen beibehalten werden. Einzig die unterschiedlichen Nutzungsbedingungen bei den Verkehrsunternehmen sollen im Sinne einer einfachen Handhabbarkeit so weit wie möglich beseitigt werden.

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen, insbesondere von Schienenfahrzeugen, ist bei der Ausstattung auf ausreichend große Mehrzweckräume bzw. spezielle Fahrradabstellräume zu achten, die eine bequeme Mitnahme von Fahrrädern ermöglichen, ohne andere Fahrgäste – insbesondere Personen im Rollstuhl zu behindern.

2. SPNV

2.1 Steuerung durch Verkehrsverträge

Das SPNV-Angebot in der Laufzeit des NVP 2008 ist bereits vor 2008 vertraglich fixiert worden. In den Verkehrsverträgen mit DB Regio und mit metronom wird der Rahmen für die

beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen bis Dezember 2012 vorgegeben. Die Kontrakte enthalten klare Vorgaben für die Produktgestaltung hinsichtlich des Leistungsumfanges (Linien-

netz und Frequenz), des Fahrzeugeinsatzes und der Qualität. Das den beiden Verkehrsverträgen zugrunde liegende Angebot ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tab. D III 1: SPNV-Takte im Fahrplanjahr 2006

Wochentag		Mo.-Fr.	Sa.	So.
Bedienungszeitraum		ca. 5:00-24:00	ca. 5:00-24:00	ca. 6:00-24:00
S-Bahn	Linienvverlauf	Takt in Min.	Takt in Min.	Takt in Min.
S 1	(Haste -) Barsinghausen - Weetzen - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden)	60	60	60
S 2	(Haste -) Barsinghausen - Weetzen - Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	60 ^{*1}	60 ^{*2}	60 ^{*3}
S 3	Hannover Hbf. - Lehrte - Ehlershausen (-Celle)	60	60	60
S 4	Hannover Hbf. - Langenhagen - Bennemühlen	30 ^{*4}	30 ^{*5}	60
S 5	(Hameln -) Springe - Weetzen - Hannover Hbf. - Langenhagen - H-Flughafen	30 ^{*6}	30 ^{*7}	60/30 ^{*8}
übriger SPNV ^{*9}				
R 1/R8	(Minden - Haste -) Wunstorf - Hannover Hbf. - Hämelerwald - Lehrte (-Braunschweig)	60	60	60
R 2	Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	60	60	60
R 3	Hannover Hbf. - Burgdorf - Ehlershausen (-Celle)	60	60	60
R 4	Hannover Hbf. - Bennemühlen (-Soltau)	*10	*10	120
R 6/ R 11	(Celle -) Großburgwedel - Langenhagen - Hannover Hbf. - Rethen (-Göttingen)	60	60	60
R 7	Hannover Hbf. - Lehrte - Dedenhausen (-Wolfsburg)	60	60	60
R 9	Hannover Hbf. - Lehrte - Sehnde (-Hildesheim)	60	60	60 ^{*11}
R 10	Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	60	60	60 ^{*12}

- () Bahnhof/Station außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Region Hannover
- * 1 = S-Bahn aus Nienburg endet ab ca. 22:00 Uhr am Hauptbahnhof Hannover
- * 2 = S-Bahn aus Nienburg endet ab ca. 17:00 Uhr am Hauptbahnhof Hannover
- * 3 = S-Bahn aus Nienburg endet ganztägig am Hauptbahnhof Hannover
- * 4 = ab ca. 22:00 Uhr im 60-Min.-Takt
- * 5 = ab ca. 17:00 Uhr im 60-Min.-Takt
- * 6 = ab ca. 21:30 Uhr zw. Hameln und Hannover Hbf. im 60-Min.-Takt
- * 7 = ab ca. 17:30 Uhr zw. Hameln und Hannover Hbf. im 60-Min.-Takt
- * 8 = ganztägig zw. Hameln und Hannover Hbf. 60-Min.-Takt und zw. Hannover Hbf. und H-Flughafen 30-Min.-Takt
- * 9 = Verstärkerfahrten sind nicht berücksichtigt
- * 10 = nur einzelne Fahrten, kein Takt erkennbar

- * 11 = ganztägig zw. Lehrte und Hildesheim im 120-Min.-Takt
- * 12 = gilt nur für die Bahnhöfe/Stationen Hannover Hauptbahnhof, Sarstedt und Hildesheim; die übrigen werden im 120-Min.-Takt bedient

Darüber hinaus regeln die Verträge die Zahlungsströme zwischen der Region Hannover als Besteller und den Unternehmen. Es wurde auch vereinbart, welche Mechanismen im Rahmen des Vertragscontrollings greifen, wenn die vereinbarte Leistung nicht erbracht wird.

Die wichtigste Änderung im SPNV-Angebot wird die vereinbarte Erweiterung des S-Bahn-Systems sein:

- Die Realisierung der beiden S-Bahn-Linien über Sarstedt und Lehrte nach Hildesheim und
- die Umstellung des heutigen RegionalExpress über die Lehrter Kurve nach Celle in eine S-Bahn-Linie.

Ab Fahrplan 2009 werden auch diese Linien die Stationen mit neuen S-Bahn-Fahrzeugen bedienen. Die Bedienungshäufigkeit auf der Linie über Lehrte nach Hildesheim soll dem in der Region Hannover üblichen Standard angepasst werden und sich an Wochenenden auf einen reinen 60-Minuten-Takt verbessern (vgl. Karte 10.2 Zielnetz 2013+).

Tab. D III 2. SPNV-Takte im Fahrplanjahr 2009

Wochentag		Mo.-Fr.	Sa.	So.
Bedienungszeitraum		ca. 5:00-24:00	ca. 5:00-24:00	ca. 6:00-24:00
S-Bahn	Linienvverlauf	Takt in Min.	Takt in Min.	Takt in Min.
S 1	(Haste -) Barsinghausen - Weetzen - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden)	60	60	60
S 2	(Haste -) Barsinghausen - Weetzen - Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	60 ^{*1}	60 ^{*2}	60 ^{*3}
S 3	Hannover Hbf. - Lehrte - Sehnde (-Hildesheim)	60	60	60
S 4	Bennemühlen - Langenhagen - Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	30 ^{*4}	30 ^{*5}	60
S 5	(Hameln -) Springe - Weetzen - Hannover Hbf. - Langenhagen - H-Flughafen	30 ^{*6}	30 ^{*7}	60/30 ^{*8}
S 6	Hannover Hbf. - Burgdorf - Ehlershausen (-Celle)	60	60	60
S 7	Hannover Hbf. - Lehrte - Ehlershausen (-Celle)	60	60	60
übriger SPNV ^{*9}				
R 1/R10	(Minden - Haste-) Wunstorf - Hannover Hbf. - Hämelerwald - Lehrte (-Braunschweig)	60	60	60
R 2	Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	60	60	60
R 4	Hannover Hbf. - Bennemühlen (-Soltau)	60 ^{*10}	60 ^{*10}	60 ^{*10}
R 8/ R 12	(Celle -) Großburgwedel - Langenhagen - Hannover Hbf. - Rethen (-Göttingen)	60	60	60
R 9	Hannover Hbf. - Lehrte - Dedenhausen (-Wolfsburg)	60	60	60
R 11	Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	60	60	60

* 1 = S-Bahn aus Nienburg endet ab ca. 22:00 Uhr am Hauptbahnhof Hannover

* 2 = S-Bahn aus Nienburg endet ab ca. 17:00 Uhr am Hauptbahnhof Hannover

* 3 = S-Bahn aus Nienburg endet ganztägig am Hauptbahnhof Hannover

* 4 = S-Bahn zw. Hannover Hbf. und Hildesheim im 60 Min.-Takt und auch ab ca. 22:00 Uhr auf der gesamten Strecke

* 5 = S-Bahn zw. Hannover Hbf. und Hildesheim im 60-Min.-Takt und auch ab ca. 17:00 Uhr auf der gesamten Strecke

* 6 = ab ca. 21:30 Uhr zw. Hameln und Hannover Hbf. im 60-Min.-Takt

* 7 = ab ca. 17:30 Uhr zw. Hameln und Hannover Hbf. im 60-Min.-Takt

* 8 = ganztägig zw. Hameln und Hannover Hbf. im 60-Min.-Takt und zw. Hannover Hbf und H-Flughafen 30-Min.-Takt

* 9 = Verstärkerfahrten sind nicht berücksichtigt

* 10 = abhängig vom Ausbau und der Finanzierung der Strecke Bennemühlen - Walsrode

Direkte Nutzungsverträge mit den beiden Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Region Hannover noch nicht geschlossen. Diese Vertragsform war bis zur Novellierung der EisenbahninfrastrukturBenutzungsverordnung (EIBV) in 2005 nicht vorgesehen. Partner von DB Netz (Trasse) und DB Station & Service (Station) sind weiterhin ausschließlich die Betreiber. Dieser Umstand hat u.a. zur Folge, dass bei der Stationsinfrastruktur im Rahmen der Qualitätssicherung keine Malusregelung greifen kann.

jahr werden auf einigen Linien regelmäßig 3-Wagenzüge eingesetzt.

Die Anschlussbindung am Hauptbahnhof zwischen der A- und B-Strecke und am Aegidientorplatz zwischen der B- und C-Strecke bleibt erhalten.

In Zeiten geringer Nachfrage können, wie heute auf der Linie 2 und der Linie 8, Y-Verkehre durchgeführt werden.

2.2 Wettbewerbsfahrplan

Wichtiger Bestandteil des Vertrages mit DB Regio ist ein verbindlicher Zeitplan, in dem bis zum Ablauf des Verkehrsvertrages in 2014 Wettbewerbsstufen festgelegt sind. Kurz vor Ablauf des NVP 2008 wird die erste Wettbewerbsstufe wirksam und die Region Hannover ist berechtigt, zum Beginn des Fahrplans 2013 das gesamte S-Bahn-Produkt (Linien S 1 bis S 8) bei DB Regio abzubestellen. In einer europaweiten Ausschreibung wird frühzeitig und gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und den anderen betroffenen SPNV-Aufgabenträgern ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ermittelt, das ab Dezember 2012 die S-Bahn betreiben wird. Dem zukünftigen Betreiber werden die mit erheblichen öffentlichen Mitteln beschafften S-Bahn-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Ebenfalls frühestens zum Dezember 2012 können 30 % der verbleibenden RE/RB-Verkehre abbestellt werden. Die für die Ausschreibung festzulegenden Strecken und Linien müssen gemeinsam mit den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern noch definiert werden.

3. Stadtbahn

Definition der Ausreichenden Verkehrsbedienungs-

Durch die durchgeführte Erfolgskontrolle hat die Region Hannover die Effizienz des vorhandenen Stadtbahnangebots geprüft. Das bestehende Taktraster von 10, 15 und 30 Minuten, außer bei den Linien 10 und 17, das in der nachfolgenden Tabelle D III.3.1 dargestellt ist, kann daher als die ausreichende Bedienung definiert werden (vgl. auch Karte Nr. 15.1 im Kartenband).

Das Platzangebot wird flexibel entsprechend der Nachfrage mit dem Einsatz von 1-, 2- oder 3-Wagenzügen geregelt. Dabei ist auf die Einhaltung der Komfortkriterien nach VDV (vgl. Kap. D.III.1.2) zu achten. Insbesondere im Winterhalb-

Tab. D III 3 Stadtbahntakttabelle der Ausreichenden Bedienung (Fahrplan 2008)

Wochentag Zeitfenster	Montag - Freitag			Samstag			Sonntag		NSTV Fr + Sa
	HVZ/NVZ	SVZ I	SVZ II	NVZ	SVZ I	SVZ II	SVZ I	SVZ II	
A - Strecke									
3 Wettbergen - Altwarmbüchen	10	15	30	10	15	30	15	30	60
7 Wettbergen - Fasanenkrug	10	15	30	10	15	30	15	30	60
9 Empelde - Hbf. (Lahe)	10*	15	30	10	15	30	15	30	60
B - Strecke									
1 Langenhagen - Laatzen/Sarstedt	10**	15**	30	10**	15**	30	15**	30	60
2 Alte Heide - Rethen	10***	15	30	10	15	30	15	30	60-
8 Hauptbahnhof - Messe/Nord	10	15	30	10	15	30	15	30	60
C - Strecke									
4 Garbsen - Roderbruch	10	15	30	10	15	30	15	30	60
5 Stöcken - Anderten	10	15	30	10	15	30	15	30	60
6 Nordhafen - Messe/Ost	10	15	30	10	15	30	15	30	60
11 Haltenhoffstr. - Zoo	10	15	30	10	15	30	15	30	-
D - Strecke									
10 Ahlem - Aegidientorplatz	7,5+	15	15	10++	15	15	10++ +	15	60--
17 Wallensteinstr. - Aegidientorplatz	15#	-	-	20	-	-	30##	-	-

NSTV: Nachtsternverkehr

* Linie 9: HVZ I ab/bis Lahe, HVZ II November - März ab/bis Lahe

** Linie 1: Werktags HVZ, NVZ und SVZ I, samstags NVZ und SVZ I, sonntags SVZ I halber Takt Abschnitt Laatzen - Sarstedt

*** Linie 2: Ca. 8:00 - 15:00 Uhr halber Takt auf dem Abschnitt Döhren - Rethen

+ Linie 10: 7,5 - Minuten - Takt bis ca. 20:30 Uhr

++ Linie 10: 10 - Minuten - Takt samstags ca. 8:30 - 20:30 Uhr

+++ Linie 10: 10 - Minuten - Takt sonntags ca. 9:30 - 20:30 Uhr

Linie 17: 15 - Minuten - Takt bis ca. 20:30 Uhr

Linie 17: 30 - Minuten - Takt von 13:00 - 18:30 Uhr

- Linie 2: Abschnitt Alte Heide - Kröpcke

-- Linie 10: Ab Goetheplatz über Humboldtstraße und Tunnelstrecke A-Süd zum Hbf.

Definition des ausreichenden Verkehrsangebots nach Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung nach Misburg/Nord

Nach dem derzeitigen Planungsstand wird ab Fahrplanwechsel 2008/2009 die Stadtbahn bis Misburg/Nord verlängert. Dadurch wird eine Liniennetzanpassung auf der A-Strecke notwendig. Die Linie 7 wird dann von Wettbergen nach Misburg/Nord fahren, die Linie 9 von Empelde nach Fasanenkrug.

Wie genau ein entsprechend der Nachfrage passendes Angebot ab dem Fahrplan 2009 realisiert wird (z. B. Fahrzeugeinsatz, Flügel zu bestimmten Zeiten), muss noch unter Beachtung der betrieblichen Belange zwischen üstra und Region Hannover abgestimmt werden.

Bei Änderungen in der Fahrgastnachfrage, die beispielsweise durch geänderte Ladenschlusszeiten entstehen können, können Verschiebungen der genannten Zeitlagen in unten stehender Tabelle notwendig werden. Mögliche Änderungen sind vorab mit der Region Hannover abzustimmen und ggf. in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans einzubeziehen.

Tab. D III 4 Stadtbahntakttabelle der Ausreichenden Bedienung Stand FP 2009+ mit Verlängerung nach Misburg/Nord

Wochentag	Montag – Freitag			Samstag			Sonntag		NSTV
Zeitfenster	HVZ/ NVZ	SVZ I	SVZ II	NVZ	SVZ I	SVZ II	SVZ I	SVZ II	Fr + Sa
A - Strecke									
3 Wettbergen - Altwarmbüchen	10	15	30	10	15	30	15	30	60
7 Wettbergen - Misburg/Nord	10	15	30	10	15	30	15	30	-
9 Empelde - Fasanenkrug	10*	15	30	10	15	30	15	30	60
B - Strecke									
1 Langenhagen - Laatzen/Sarstedt	10**	15 ^o	30	10**	15**	30	15**	30	60
2 Alte Heide - Rethen	10***	15	30	10	15	30	15	30	60
8 Hauptbahnhof - Messe/Nord	10	15	30	10	15	30	15	30	60
C - Strecke									
4 Garbsen - Roderbruch	10	15	30	10	15	30	15	30	60
5 Stöcken - Anderten	10	15	30	10	15	30	15	30	60
6 Nordhafen - Messe/Ost	10	15	30	10	15	30	15	30	60
11 Haltenhoffstr. - Zoo	10	15	30	10	15	30	15	30	-
D - Strecke									
10 Ahlem - Aegidientorplatz	7,5+	15	15	10++	15	15	10++ +	15	60--
17 Wallensteinstr. - Aegidientorplatz	15#	-	-	20	-	-	30##	-	-

NSTV: Nachtsterverkehr. Das endgültige Angebot auf der A-Strecke ist noch zu klären.

* Linie 1: Werktags HVZ, NVZ und SVZ I, samstags NVZ und SVZ I, sonntags SVZ I halber Takt Abschnitt Laatzen - Sarstedt

** Linie 2: Ca. 8:00 - 15:00 Uhr halber Takt auf dem Abschnitt Döhren - Rethen

+ Linie 10: 7,5 - Minuten - Takt bis ca. 20:30 Uhr

++ Linie 10: 10 - Minuten - Takt samstags ca. 8:30 - 20:30 Uhr

+++ Linie 10: 10 - Minuten - Takt sonntags ca. 9:30 - 20:30 Uhr

Linie 17: 15 - Minuten - Takt bis ca. 20:30 Uhr

Linie 17: 30 - Minuten - Takt von 13:00 - 18:30 Uhr

- Linie 2: Abschnitt Alte Heide - Kröpcke

-- Linie 10: Ab Goetheplatz über Humboldtstraße und Tunnelstrecke A-Süd zum Hbf.

Weitere Informationen zum System Stadtbahn, insbesondere zur Infrastruktur und zum Zielnetz 2013+, finden sich in Kapitel E.III.

4 Bus

4.1 Ausgangslage

4.1.1 Betrauung mit Verkehrsleistungen (Finanzierungszusage)

Ein Steuerungselement zur Gestaltung des ÖPNV in der Region Hannover ist die Betrauung der Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus Hannover mit Verkehrsleistungen. In Kap. B 2.5.1 werden die Regelungen für die Betrauung der Busverkehrsleistungen in der Region Hannover aufgeführt. Demnach erteilt die Region Hannover der üstra und der RegioBus Hannover für den Zeitraum bis Ende 2009 eine als Verwaltungsakt gestaltete Finanzierungszusage, über die sowohl die üstra als auch die RegioBus Hannover mit dem Betrieb der Verkehrsleistungen betraut werden und die eine Abgeltung der durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorsieht. Die Verkehrsunternehmen beachten die quantitativen und qualitativen Vorgaben des Nahverkehrsplanes. Der Nahverkehrsplan 2008 gewinnt damit eine Verbindlichkeit, die über die bisherige Wirkung hinausgeht.

4.1.2 Teilnetze in der Region Hannover

Nach § 9 Abs. 2 PBefG besteht die Möglichkeit der Linienbündelung, mit der verkehrlich miteinander verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können. Die Region Hannover hat dies mit einem Konzept zur Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten (aus 2005) umgesetzt und als Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2003 beschlossen. Das Konzept zur Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und der Bündelung von Linien zu Teilnetzen wird Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans 2008.

Mit der Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten verbunden war eine Bündelung von Linien zu Teilnetzen. Ziel des Aufgabenträgers ist hierbei, verkehrlich verbundene Linien „aus einer Hand“ betreiben zu lassen, Netzzusammenhänge wirtschaftlicher und weniger wirtschaftlicher Linien sicherzustellen und so langfristig die Finanzierbarkeit des ÖPNV mit dem heutigen hohen Standard zu sichern. Die Region Hannover berücksichtigt bei der Linienbündelung verschiedene verkehrliche und raumstrukturelle Aspekte sowie die aus

Gesetzen (z.B. PBefG, Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz [NNVG]) und anderen rechtlichen Bestimmungen resultierenden Vorgaben:

- Bildung von mehreren Teilnetzen
- verkehrliche Verflechtungen und Integration der Verkehre
- Mittelstandschutz
- Ökonomische und betriebliche Anforderungen und
- Schülerverkehre.

Im Ergebnis der Abwägung der verkehrlichen und raumstrukturellen Kriterien

- verkehrliche Funktion (Zuordnung zu Linientypen und Produkthierarchien)
- Umsteige- und Verknüpfungspunkte
- Taktüberlagerungen
- verkehrliche Verflechtungen
- räumliche Zuordnungen und
- Leistungsmerkmale (Fahrzeugkilometer, Servicezeit, mittlere Geschwindigkeit, mittlere Linienlänge)

wurden ein verstärktes Teilnetz und drei regionale Teilnetze gebildet (s. Karte 19):

- Im Teilnetz Hannover mit der Landeshauptstadt Hannover und dem verstärkten Umland (-gemeinden) finden sich nachfragestarke Stadtverkehrslinien, die eine Verbindungsfunktion für die Innenstadt Hannovers und innenstadtnahe Wohngebiete und in Außenbereichen eine Erschließungsfunktion aufweisen sowie Buslinien in Wohngebieten am Stadtrand und im verstärkten Bereich um die Landeshauptstadt Hannover mit Erschließungs- und Zubringerfunktion zu den Verknüpfungspunkten von Eisenbahn, Stadtbahn und Bus.
- In den regionalen Teilnetzen (Region 1 [Nord-Ost], Region 2 [Süd-West], Region 3 [Nord-West]) sind die Regionalverkehre mit Verbindungs- und Erschließungsfunktionen, die Stadtverkehre der Mittelzentren und Schülerverkehre in Abhängigkeit ihrer räumlichen und verkehrlichen Verflechtungen untereinander den jeweiligen Netzen zugeordnet.

Die Tabelle D III 5 zeigt die angestrebte Harmonisierung der Laufzeiten der Liniengenehmigungen in den Teilnetzen in den nächsten Jahren. Mit Ausnahme des Teilnetzes Hannover

Tab. D III 5: Harmonisierung der Linienlaufzeiten in den Teilnetzen der Region Hannover

Teilnetze	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Hannover			31.12.								
Region 1 Nord-Ost					10.12.						
Region 2 Süd-West							14.12.				
Region 3 Nord-West									12.12.		
Zeitschiene	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

sollten auslaufende Liniengenehmigungen bis zum jeweiligen Fahrplanwechsel im Dezember wiedererteilt werden. Im Teilnetz Hannover ist der Harmonisierungszeitpunkt der 31.12.2009.

Die Zuordnungen der Busverkehrslinien zu den Teilnetzen erfolgt in Anlage 1. Der Linienvverlauf der Busverkehrslinien ist im Jahresfahrplan 2007 hinterlegt.

4.2 Rahmen für die Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienug

4.2.1 Takttabelle

Die Region Hannover legt den Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienug für das Verkehrssystem Bus auf der Grundlage des Jahresfahrplans 2007 in Takttabellen (Anlagen 2-5) fest. Im Rahmen dieser Vorgaben sollen die Verkehrsunternehmen das konkrete Fahrplanangebot entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen und der weiteren im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben (z.B. Qualitätsvorgaben) gestalten. Insbesondere die Aufgabe der Schülerbeförderung ist von den Verkehrsunternehmen auszufüllen.

Mit der Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienug in einer Takttabelle wird für die Planung des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen ein Gestaltungsrahmen geschaffen. Die Taktangaben in der Tabelle sind Vorgaben, die entsprechend der Verkehrsnachfrage, Nachfragepotenzialen und finanziellen Rahmenbedingungen auszufüllen sind. Die Definition der Verkehrszeiten (Zeitfenster) stellt den zeitlichen Rahmen dar. Durch Taktsprünge, Nachfrageveränderungen und wirtschaftliche Aspekte kann es zu Abweichungen kommen.

Die Takttabelle ist eine Abstraktion des hinterlegten Jahresfahrplans und kann (und soll) nicht jede Abweichung dokumentieren. Allerdings bedürfen größere Abweichungen (Veränderung des Linienweges, Streichung bzw. Ergänzung von Linien und Veränderung der Bedienugshäufigkeit) einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Verbindlicher Untersuchungsbedarf

Mit dem Beschluss des Nahverkehrsplans wird ein verbindlicher Untersuchungsbedarf für die Verkehrsunternehmen festgeschrieben. Für die in Kap. D V definierten Untersuchungsbedarfe sind unter Beachtung eines effizienten und bedarfsgerechten Angebots und der im Nahverkehrsplan aufgeführten Bedienungsstandards Konzepte zu erarbeiten, die beginnend mit dem Jahresfahrplan 2010 in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes umgesetzt werden können.

Verkehrskonzept der Region Hannover findet Berücksichtigung

Die Takttabelle orientiert sich an dem Verkehrskonzept der Region Hannover, bei dem die Schiene (Eisenbahn und Stadtbahn) das „Rückgrat“ der Verkehrserschließung ist (Bedienugsebene 1). Zusätzlich bieten Direktbusse für Orte ohne Schienenanbindung direkte und einheitliche Verbindungen mit hoher Angebotsqualität. Der übrige regionale und lokale Busverkehr (Bedienugsebene 2) übernimmt neben der Zubringerfunktion zur Schiene auch Ergänzungsfunktion und baut auf der Taktsystematik der übergeordneten Verkehrssysteme auf. Das Angebot vervollständigen die Spezialverkehre wie Linien, die überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet sind sowie Nacht- oder Bedarfsverkehre (Bedienugsebene 3) (vgl. Kap D I 1).

Betrachtung der Teilnetze

Die Zuordnung der Buslinien erfolgt anhand der Teilnetze Hannover, Region 1 (Nord-Ost), Region 2 (Süd-West) und Region 3 (Nord-West) (vgl. Kap. D III 4.1). Berücksichtigt wurde die Hauptrelation der Linie in Lastrichtung auf der Grundlage des Fahrplans 2007.

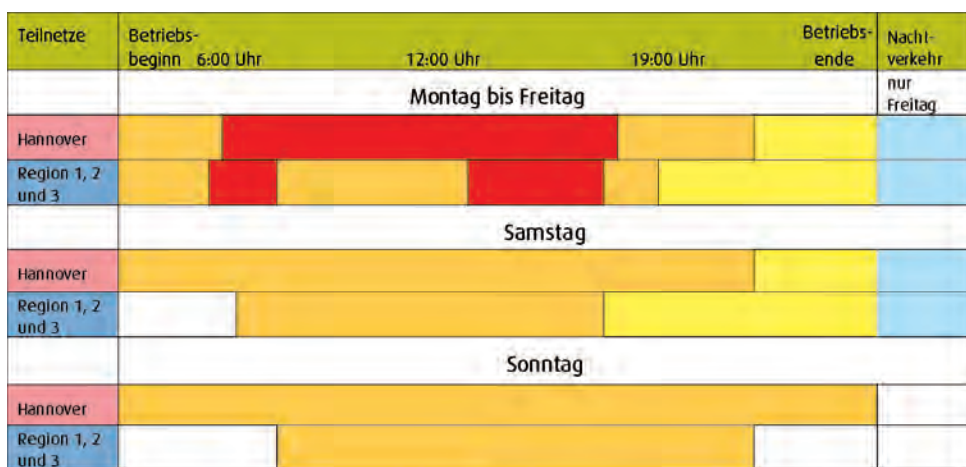
Darstellung bedarf sorientierter Verkehre

Für die Teilnetze Hannover, Region 1 (Nord-Ost), Region 2 (Süd-West) und Region 3 (Nord-West) werden bedarfsorientierte Verkehre innerhalb der Linie dargestellt, wenn im Fahrplan hierzu Fahrten ausgewiesen sind. Ist das Angebot separat im Fahrplan ausgewiesen, erfolgt die Darstellung innerhalb der Takttabelle in der Bedienungsebene 3.

Beschreibung des Fahrtenangebotes

Für die Teilnetze Region 1 (Nord-Ost), Region 2 (Süd-West) und Region 3 (Nord-West) in der Region Hannover wurden die Verkehrszeiten getrennt nach Fahrplantagen (Montag bis Freitag an Schultagen, Montag bis Freitag an schulfreien Tagen, Samstag, Sonntag) definiert und für die Beschreibung des Fahrtenangebotes lastrichtungsbezogen betrachtet. In der Abb. D III 1 sind die ausgewerteten Zeiträume und Verkehrszeiten schematisch dargestellt:

Abb. D III 1: Auswertung Fahrangebot



4.2.2 Linienorientierte Indikatoren zur Festlegung eines bedarfsgerechten Angebotsniveaus

Untersuchung der Angebotseffizienz

Gemäß der Schwerpunktsetzung soll der vorliegende Nahverkehrsplan zu einem Steuerungsinstrument für die Angebotsgestaltung (räumliches Konzept, Linienkonzept Bus und Bedarfsverkehr) weiterentwickelt werden. Zu diesem Zweck hat die Region Hannover bereits im Aufstellungsprozess unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen Indikatoren zur Analyse der Angebotseffizienz definiert und anschließend das vorhandene Angebot daran gemessen. Dabei wurden Indikatoren für folgende Auswertungsebenen festgelegt:

- räumliche Indikatoren (vgl. Kap. D I 3)
- linienorientierte Indikatoren (vgl. die folgenden Ausführungen)

Ziel und Methodik der Untersuchung werden in Kap. D I 3 ausführlich beschrieben.

Festlegung der linienorientierten Bedienungsstandards

Nach Abwägung aller möglichen Indikatoren wurde unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen der folgende Indikator als maßgebender Indikator festgelegt:

Durchschnittliche Besetzung einer Linie; Messeinheit:
 „Pkm/Fzgkm“ bzw.
 „Pkm/Zugkm“

Als Messgröße fungiert hierbei der Quotient aus Personenkilometer und Fahrzeug- bzw. Zugkilometer. Der Indikator „Durchschnittliche Besetzung einer Linie“ berücksichtigt als Einflussfaktoren eine nachfrageorientierte Linienführung sowie eine effiziente Bemessung einer Linie. Der linienorientierte Indikator eignet sich somit für die Bewertung, ob und wie gut Nachfrage und Fahrtenangebot im Linienverlauf aufeinander abgestimmt sind.

Nach Auswertung aller Buslinien im GVH wurde folgender Grenzwert ermittelt, der zukünftig als zusätzlicher Bedienungsstandard Zielwert für eine effiziente Angebotsdarbietung für das Verkehrssystem Bus darstellt:

Zielwert für die durchschnittliche Besetzung einer Buslinie im GVH am Werktag (Schule):
 7,5 Pkm/Fzgkm

Abb. linienorientierter Bedienungsstandard für eine effiziente Angebotsdarbietung

Der Zielwert von 7,5 Pkm/Fzgkm bildet die Grenze zwischen 33% der Buslinie mit niedrigen Werten für die durchschnittliche Besetzung und 67 % mit höheren Werten in einem Ranking über alle Buslinien im GVH. Der Zielwert soll für die wei-

tere Nahverkehrsplanung festgeschrieben werden und nicht bei der Neuaufstellung zukünftiger Nahverkehrspläne angepasst werden. Die Buslinien mit niedrigen Werten sollen von den jeweiligen Verkehrsunternehmen untersucht werden. Nach Möglichkeiten sollen dabei Maßnahmen für die Linien entwickelt werden, so dass diese zukünftig den Zielwert überschreiten.

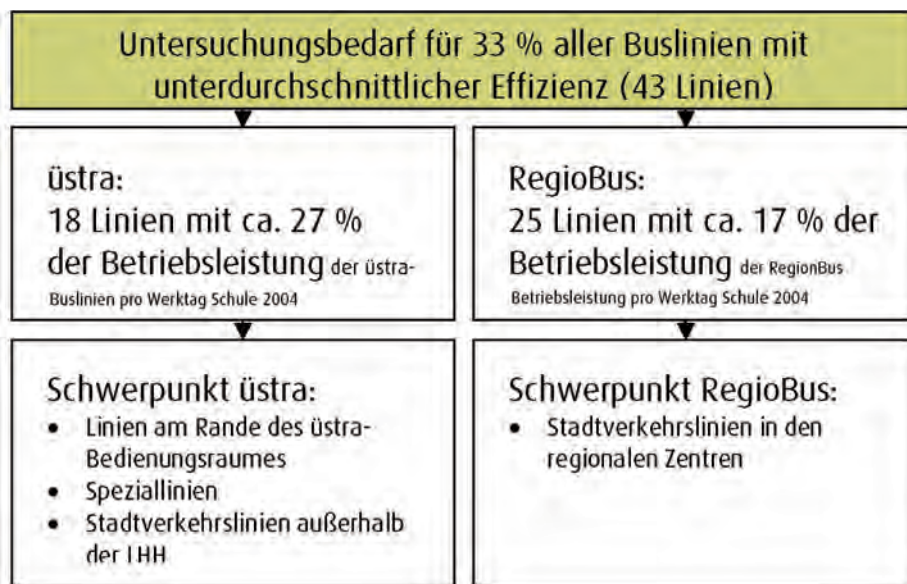
Zur weiteren Erläuterung kann der Indikator „Mittlere Fahrgastzahl pro Linienfahrt“ hinzugezogen werden. Hohe Werte dieses Indikators bei gleichzeitig niedrigen Werten für die durchschnittliche Besetzung deuten auf eine stark unterschiedliche Nachfrage im Linienverlauf hin.

Untersuchungsergebnisse der linienorientierten Auswertung

Die Untersuchungsergebnisse gestalten sich für die beiden Verkehrsunternehmen üstra und besonders für die RegioBus Hannover positiv. Das kann an folgendem Verhältnis belegt werden:

33 % der Linien mit den niedrigsten Werten für die durchschnittliche Besetzung liegen nach der Festlegung unterhalb des Zielwertes. Von diesen Linien werden lediglich 21 % der Betriebsleistung erbracht (bei üstra 27 %, bei der RegioBus Hannover nur 17 %). Daraus kann geschlossen werden, dass die Hauptlinien beider Unternehmen effizient geplant und bemessen worden sind.

Abb. D III 2: Allgemeine Ergebnisse der Linienorientierten Auswertung



Weiterentwicklungsbedarf des Angebotes

Bei der Liste der Linien, die mit einem verbindlichen Untersuchungsbedarf belegt werden, treten folgende Auffälligkeiten auf:

Bei der üstra sind keine Linien mit Bedienungsangeboten im Kernbereich der Landeshauptstadt vertreten. Häufungen treten dagegen bei Linien im Randbereich des üstra-Bedienungsraumes, bei Speziallinien und bei den Stadtverkehren außerhalb der LHH auf.

Bei der RegioBus Hannover kann eine Häufung bei Linien des Stadtverkehrs in den regionalen Zentren (Burgdorf, Neustadt, Wunstorf, Barsinghausen) vermerkt werden.

Bei den Stadtverkehrslinien ist Folgendes zu berücksichtigen. Es besteht das regionalplanerische und politische Ziel, die regionalen Zentren in der Region Hannover zu stärken. In diesem Zusammenhang werden zahlreiche Stadtverkehre betrieben, die neben Aufgaben im Schülerverkehr und im Zubringerverkehr zu den Verknüpfungsstationen der ersten

Bedienungsebene speziell auch die zentralen Bereiche der jeweiligen Städte bedienen und sie somit stärken sollen. Dabei bieten sie Angebote, die z.T. von den Regionallinien überlagert werden, z.T. aber auch in einem fußläufigen Umfeld der Zentren bzw. der Verknüpfungspunkte liegen, so dass das Nachfragepotenzial gerade in diesen Fällen begrenzt ist.

Bei einigen Linien, die den Grenzwert der durchschnittlichen Besetzung nach der Datenanalyse mit Stand 2004 unterschreiten, sind zu den Fahrplänen 2006 oder 2007 bereits Anpassungen vorgenommen worden. Statt im vorliegenden Nahverkehrsplan dazu einen Untersuchungsbedarf festzusetzen, sollen die Erfolge dieser Maßnahmen nach Vorliegen neuerer Daten aufmerksam analysiert und ausgewertet werden. Im Folgenden werden diese Linien aufgeführt:

Der konkrete Untersuchungsbedarf wird im Folgenden aufgeführt und den jeweiligen Teilnetzen zugeordnet. Der Zeitplan für das Vorlegen konkreter Konzepte wird in Kap. D V aufgeführt.

Tab. D III 6: Linien mit Untersuchungsbedarf

Linie	Verlauf	Bemerkung	Verkehrsun- ternehmen
330	Löhnde- Bemerode/Rathausplatz	Zum Fahrplan 2007 wird das Angebot zwischen Wülferode und Bemerode in der HVZ I halbiert.	üstra
380	Eldagsen – Gestorf – Bennigsen (RegioBus)	Fahrplan 2005: Einstellung der ersten beiden Fahrten ab Eldagsen. Wert damit wahrscheinlich > 7,5 Pkm/Fzkm sein.	RegioBus
450	Berenbostel – Marienwerder (üstra)	Angebot Gewerbegebiet Garbsen-Nord in Berenbostel zum FP 2006 eingestellt, zum FP 2007 wurden bedarfsgerecht einzelne Fahrten wieder aufgenommen, Grenzwert wird voraussichtlich eingehalten.	üstra
460	Stöckendrebber/Esperke – Mandelsloh – Helstorf – Engelbostel – Nordhafen (RegioBus)	FP 2006: Reduzierung von 30 auf 60 Min. von 9:00 – 15:00 und ab 20:00 Uhr, zusätzlich Einstellen einer Fahrt. Wert muss neu geprüft werden.	RegioBus
491	Osterwald – Berenbostel	Linienverlauf (Stelingen) und Angebot HVZ II zum FP 2006 geändert. Besetzung voraussichtlich über dem Grenzwert. Überprüfung mit aktuellen Zahlen notwendig.	RegioBus
634	Engensen – Altwarmbüchen (RegioBus)	Veränderungen durch Stadtbahnverlängerung Altwarmbüchen.	RegioBus
760	Kolenfeld – Wunstorf (RegioBus)	Eine Fahrt zum FP 2005 gestrichen, zusätzlich wird eine Fahrt zum FP 2007 eingestellt. Überprüfung mit aktuellen Zahlen notwendig. Wert könnte ab 2007 über dem Grenzwert liegen.	RegioBus
965	Stadtverkehr Lehrte (RegioBus)	Ab FP 2007 nachmittags Reduktion von halb- auf stündliche Bedienung. Überprüfung ab Ende 2007 sinnvoll.	RegioBus

4.3 Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienug

4.3.1 Teilnetz Hannover

Takttabelle

Anlage 2 beinhaltet die Takttabelle vom Teilnetz Hannover.

Linienorientierter Handlungsbedarf

Folgender verbindlicher Handlungsbedarf wird für das Teilnetz Hannover festgeschrieben:

Teilbereich Langenhagen (üstra)	
Linie	Verlauf
616	Langenhagen
611	Langenhagen – Kaltenweide/Bf.
610	Langenhagen – Kaltenweide/Bf.
253	Langenhagen – Godshorn/Frankenring

Erläuterung: Im Gewerbegebiet Godshorn ist die zum Fahrplan 2003 eingeführte Bedienung der Münchener Straße zu überprüfen. Im Bereich des Neubaugebiets Weiherfeld sollte das Fahrgastpotenzial besser erschlossen werden. Die Angebotshäufigkeit für den ländlich strukturierten Bereich der „Seestädte“ ist zu überprüfen. Bei der Linie 616 ist zu prüfen, ob das Angebot auf nachfragestärkere Zeiträume konzentriert oder grundsätzlich eingestellt werden kann.

Teilbereich Wettbergen/Mühlenberg (üstra)	
Linie	Verlauf
254	Mühlenberg – Wallensteinstraße
130	Wettbergen – Peperfeld – Wettbergen
129	Wettbergen – Mühlenberg – Empelde

Erläuterung: Das nach der Stadtbahnverlängerung angepasste Busangebot scheint nicht nachfragegerecht zu sein. In einer Überplanung sollte das Angebot entsprechend der Nachfrage bemessen werden. Für die Linie 254 sollte eine grundlegende Entscheidung getroffen werden.

Teilbereich Laatzen (üstra)	
Linie	Verlauf
346	Rethen – Laatzen/Centrum
340	Pattensen – Laatzen/Centrum-Messe/Ost
341	Pattensen – Reden – Laatzen/Centrum-Messe/Ost

Erläuterung: Eine detaillierte räumliche und zeitliche Überprüfung der Nachfrageströme sollte erfolgen, um daraufhin Angebot und Nachfrage besser aufeinander abstimmen zu können. Evtl. ergeben sich nach S-Bahn-Einführung (Hannover – Laatzen – Hildesheim FP 2009) durch eine Verstärkung des Angebotes neue Anschlussmöglichkeiten in Rethen.

Teilbereich Marienwerder/Havelse/Altgarbsen/Auf der Horst (üstra)	
Linie	Verlauf
420	Marienwerder – Bassriede
126	Garbsen/Waldschänke – Marienwerder – Stöcken

Erläuterung: Beide Linien weisen zu niedrige Besetzungsgrade auf. Das Angebot sollte zukünftig der Nachfrage entsprechend konzipiert werden. Bei der Linie 126 sollte insbesondere der Abschnitt Stöcken – Marienwerder analysiert werden. Weiterhin sollte das Thema Parallelverkehr zur Stadtbahn berücksichtigt werden.

4.3.2 Teilnetz Region 1 (Ost)

Takttabelle

Anlage 3 beinhaltet die Takttabelle vom Teilnetz Region 1 (Ost).

Linienorientierter Untersuchungsbedarf

Folgender verbindlicher Untersuchungsbedarf wird für das Teilnetz Region 1 (Ost) festgeschrieben:

Teilbereich Sehnde (üstra)	
Linie	Verlauf
372	Sehnde/Schnedebruch – Klein Lobke
371	Ahlten – Sehnde
390	Sehnde – Gleidingen
330	Löhnde – Bemerode/Rathausplatz

Erläuterung: Unter Berücksichtigung der Mindestbedienungsanforderung (z.B. bei der Linie 372) muss eine abschnitts- und zeitbereichsbezogene Untersuchung der Linien vorgenommen werden, um Angebot und Nachfrage besser aufeinander abstimmen zu können.

Teilbereich Stadtverkehr Burgdorf (RegioBus)	
Linie	Verlauf
905	B/Bf-Westseite – B/Bf-Westseite

Erläuterung: Für die Linie 905 ergibt sich durch die geplante Siedlungserweiterung in Burgdorf-Nordwest ein Überplanungsbedarf.

Teilbereich Immensen/Hämelerwald/Sievershausen (RegioBus)	
Linie	Verlauf
948	Hämelerwald (-Hohenhameln)

Erläuterung: Für die Linie 948 ist nur der Abschnitt Hämelerwald-Wohnpark relevant, der mit einer durchschnittlichen Besetzung von 13 Pkm/Fzghm den definierten Zielwert übersteigt. Die Raumauswertung ergibt für die o. g. Ortsteile ein Unterangebot, bedingt durch ein besonders an Wochenen-

den fehlendes oder zu geringes Angebot der Buslinien 946, 948 und 949. Die Nachfrage ist entsprechend hoch durch Schülerverkehr zum SZ Hämelerwald und wegen der Nutzung des Zugangebotes ab Bahnhof Hämelerwald.

Teilbereich Wedemark (siehe auch L. 460/461) (RegioBus)	
Linie	Verlauf
697	Abbensen – Bennemühlen – Gailhof – Mellendorf
692	Mellendorf – Langenhagen

Erläuterung: Bei der Prüfung eines nachfragegerechten Angebots sind zusätzlich zu den beiden Linien auch die Ortsteile Resse, Wiechendorf, Wennebostel, Oegenbostel, Duden/Rodenbostel und Abbensen zu betrachten. Das Angebot der Linie 460/461, die zum Teilnetz R 3 gehört, ist bei den Überlegungen mit einzubeziehen.

4.3.3 Teilnetz Region 2 (Südwest)

Takttabelle

Anlage 4 beinhaltet die Takttabelle vom Teilnetz Region 2 (Südwest).

Linienorientierter Untersuchungsbedarf

Folgender verbindlicher Untersuchungsbedarf wird für das Teilnetz Region 2 (Südwest) festgeschrieben:

Teilbereich Ronnenberg/Hemmingen/Gehrden/Wennigsen (auch räumliche Analyse) (RegioBus)	
Linie	Verlauf
350	Gehrden – Weetzen – Ronnenberg – Westerfeld – Wülfel
510	Linderte – Ronnenberg – Benthe
520	Wennigsen – Bredenbeck – Sorsum – Weetzen
360	Bennigsen – Wallensteinstraße

Erläuterung: Zusätzlich zu den genannten Linien im Bereich Gehrden/Ronnenberg/ Hemmingen/Wennigsen, deren Effizienz verbessert werden soll, sind die Ortsteile Ihme- Rolo- ven (Überbedienung) und Bredenbeck (Unterbedienung) zu betrachten.

Teilbereich Stadtverkehr Barsinghausen (RegioBus)	
Linie	Verlauf
501	Barsinghausen: Sporthotel - Glück-Auf-Straße

Erläuterung: Beim Stadtbus Barsinghausen ist vor allem die Linie 501 schwach besetzt. Angebot und Linienführung im Stadtbus sind daher nachfragegerecht zu überplanen.

Teilbereich Badenstedt-West/Lenthe/Northen (RegioBus)	
Linie	Verlauf
580	Northen – Soltekamp

Erläuterung: Vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung in Badenstedt-West sollte im Zusammenhang mit anderen Linien das Angebot der Linie 580 nachfragegerecht überarbeitet werden.

4.3.4 Teilnetz Region 3 (Nordwest)

Takttabelle

Anlage 5 beinhaltet die Takttabelle vom Teilnetz Region 3 (Nordwest).

Linienorientierter Untersuchungsbedarf

Folgender verbindlicher Untersuchungsbedarf wird für das Teilnetz Region 3 (Nordwest) festgeschrieben:

Teilbereich Stadtverkehr Wunstorf (RegioBus)	
Linie	Verlauf
790	Wunstorf – Liethe
701	Stadtverkehr Wunstorf

Erläuterung: Die beiden Stadtverkehrslinien sind wegen des nicht nachfragegerechten Angebots zu überplanen. Hierbei sind auch die Aspekte Fahrzeit zum Bahnhof und zum Zentrum zu beachten.

Teilbereich Stadtverkehr Neustadt (RegioBus)	
Linie	Verlauf
801	Neustadt/ZOB – Großer Weg/KGS

Erläuterung: Die zz. gültigen Überlegungen zum Stadtverkehr in Neustadt sind unter Beachtung der Siedlungsentwicklung in Nordwest und der Ergebnisse der neuen Linie 802 weiter zu verfolgen.

Teilbereich Engelbostel (RegioBus)	
Linie	Verlauf
461	Engelbostel – Nordhafen

Erläuterung: Für Engelbostel existiert im Zusammenhang mit der Linie 460 ein überdurchschnittlich gutes, nicht nachfragegerechtes Angebot.

Teilbereich Seelze (RegioBus)	
573	Seelze – Lathwehren – Seelze
431	Garbsen – Seelze

Erläuterung: Die Linie 573 wurde zum Fahrplan 2007 zur Bedienung von Seelze-Süd neu konzipiert. Nach einer ausreichenden Laufzeit ist eine Erfolgskontrolle hinsichtlich eines nachfragegerechten Angebots durchzuführen. Bei der Linie 431 sollte ggf. der Fahrweg im Garbsener Stadtgebiet überprüft werden, um die Attraktivität der Linie zu erhöhen.

Weiterer Handlungsbedarf im Teilnetz R 3 (Nordwest)

In der Wedemark ist der westliche und südliche Bereich des Ortsteils Mellendorf in der Schwachverkehrszeit nicht ausreichend bedient. Es sollte geprüft werden, ob das Angebot des RufTaxis Wedemark in der Schwachverkehrszeit auch für Innerortsfahrten freigegeben werden kann.

Anlage 1: Buslinien nach Teilnetzen geordnet, Jahresfahrplan 2007
 Tab. D III 7: Teilnetz Hannover

Linie	von	nach	Linie in Stadt/Gemeinde	Verknüpfung mit (1) SPNV (2) Stadtbahn (3) Bus	(Takt-) Überlagerung auf Teilrelationen	Linienverlauf auch im Teilnetz
100	A. Holweg-Platz – Lister Platz	Aegidientorplatz – A. Holweg-Platz	Hannover	1	121	
120	Ahlern	Aegidientorplatz	Hannover	2		
121	Altenbekener Damm	Haltenhoffstraße	Hannover		100, 200	
122	Langenhagen, Im Gehäge	Vier Grenzen	Hannover, Langenhagen	2		
123	Peiner Straße	Buchholz	Hannover	2	124, 137	
124	Am Brabrinke	Misburg, Waldfriedhof	Hannover	2	123, (125), 127	
125	Meierwiesen	Anderten	Hannover	2	(124, 127)	
126	Altgarbsen, Waldschänke	Stöcken	Garbsen, Hannover	2	420	
127	Lahe	Pferdeturm	Hannover	2	124, (125), 137	
128	Nordring	Peiner Straße	Hannover	1	134	
129	Wettbergen	Empelde	Hannover, Ronnenberg	2		R 2
130	Wettbergen	Wettbergen	Hannover	2		
133	Lahe	Melanchtonstraße	Hannover	2		
134	Nordring	Peiner Straße	Hannover	2	128	
135	Stöcken	Lahe, Friedhof	Hannover	2	136	
136	Haltenhoffstraße	Stöcken	Hannover	2, 3	135	
137	Spannhagengarten	Pferdeturm	Hannover	2	123, 127	
200	A. Holweg-Platz – Aegidientorplatz	Lister Platz - A. Holweg-Platz	Hannover	1	121	
253	Langenhagen, Zentrum	Langenhagen, Zentrum	Langenhagen	1, 2		
254	Mühlenberg	Wallensteinstraße	Hannover	2		
267 ¹	Kröpcke	Maschsee, Strandbad	Hannover			
340	Messe/Ost	Pattensen	(Hannover), Laatzen, Pattensen	2	341	R 2
341	Messe/Ost	Pattensen	(Hannover), Laatzen, Pattensen	2	340	R 2
346	Reihen	Laatzen, Centrum	Laatzen	2		
363	Peiner Straße	Wallensteinstraße	Hannover, Hemmingen	2		R 2
420	Garbsen	Marienwerder	Garbsen, Hannover	2	126	
470	Flughafen	Stöcken	Hannover, Langenhagen	2		
480	Langenhagen	Garbsen	Garbsen, Langenhagen	2		
581	Stöcken	Mühlenberg	Hannover, Seelze	2		R 3
610	Kaltenweide/Bf.	Lgh./Zentrum	Langenhagen	2	611	
611	Kaltenweide/Bf.	Lgh./Zentrum	Langenhagen	2	610	
612	Krähenwinkel	Langenhg.-Mitte/Bf	Langenhagen	1, 2		
616	Langenhagen	Langenhagen	Langenhagen	1, 2		
631	Buchholz	Altwarmbuchen, SZ	Hannover, Isernhagen	2		R 1
	Schülerverkehre Vier Grenzen Stöcken Haberhof	Schulzentrum Luerstraße Paul-Dohrmann-Schule Grundschule Lüneburger Damm	Hannover			

1 Linie 267 Veranstaltungslinie nur zu bestimmten Zeiten

Tab. D III 8: Teilnetz Region 1 (Nord-Ost)

Linie	von	nach	Linie in Stadt/Gemeinde	Verknüpfung mit (1) SPNV (2) Stadtbahn (3) Bus	(Takt-) Überlagerung auf Teilrelationen	Linienverlauf auch im Teilnetz
330	Löhnde	Berneroder Flathausplatz	Hannover, Sehnde, (Algermissen)	2		H
370	Mehrum	Altenbekener Damm	Hannover, Sehnde, (Hohenhameln)	2		H
371	Sehnde	Ahlten	Lehrte, Sehnde	1,3		
372	Klein Lobke	Sehnde	Sehnde	1		
390	Sehnde	Gleidingen (Laatzten)	Laatzten, Sehnde, (LK Hildesheim)	2		H
600	Großburgwedel	Lahe	Burgwedel, Isernhagen, (Hannover)	2,3		H
620	Großburgwedel	Fasankenkrug	Burgwedel, Isernhagen, (Hannover)	2,3		H
621	Engensen	Großburgwedel	Burgwedel	1,3		
630	Großburgwedel	Altwarmbüchen	Burgwedel, Isernhagen	2		
634	Engensen	Altwarmbüchen	Burgwedel, Isernhagen	2		
635	Isernhagen	Altwarmbüchen	Isernhagen	1,2		
636	Großburgwedel	Burgdorf	Burgdorf, Burgwedel	1,3		
638	Großburgwedel	Großburgwedel	Burgwedel	1		
639	Großburgwedel	Burgdorf	Burgdorf, Burgwedel	1		
640	Burgdorf	Altwarmbüchen	Burgdorf, Isernhagen	2		
650	Großburgwedel	Langenhagen	Burgwedel, Isernhagen, Langenhagen	1,2,3		H
651	Fuhrberg	Großburgwedel	Burgwedel	1,3		
690	Mellendorf	Großburgwedel	Burgdorf, Wedemark	1,3		
692	Mellendorf	Langenhagen	Langenhagen, Wedemark	1,2		H
694	Abbensen	Mellendorf	Wedemark	1		
695	Plumhof	Mellendorf	Wedemark	1		
696	Abbensen	Mellendorf	Wedemark	1,3		
697	Abbensen	Mellendorf	Wedemark	1		
698	Resse	Mellendorf	Wedemark	(1)		
905	Stadtverkehr Burgdorf		Burgdorf	1		
906	Stadtverkehr Burgdorf		Burgdorf	1		
907	Stadtverkehr Burgdorf		Burgdorf	1		
910	Hänigsen	Burgdorf	Burgdorf, Uetze	1	920	
916	Burgdorf	Schillerslage	Burgdorf	1	910	
920	Hänigsen	Burgdorf	Burgdorf, Uetze	1		
926	Ehlershausen	Burgdorf	Burgdorf	1		
927 ¹	Wathlingen	Ehlershausen	Burgdorf, Wathlingen (LK Celle)	1		
930	Uetze	Burgdorf	Burgdorf, Uetze	1		
938	Uetze	Obershagen	Uetze	1,3		
946	Dollbergen	Burgdorf	Burgdorf, Uetze	1,3		
948 ²	Hohenhameln	Hämelerwald	Hohenhameln (LK Peine), Lehrte	1		
949	Hämelerwald	Lehrte	Lehrte	1		
950	Dedenhausen	Schwüblingsen	Uetze	1,3		
962	Burgdorf	Sehnde	Burgdorf, Lehrte, Sehnde	1		
963	Klein Kolshorn	Lehrte	Lehrte	1		
964	Stadtverkehr Lehrte		Lehrte	3		
965	Stadtverkehr Lehrte		Lehrte	1,3		
966	Stadtverkehr Lehrte		Lehrte	1		
967	Lehrte	Ahlten	Lehrte	(1)		X
N62	Fasankenkrug	Kleinburgwedel	Burgwedel, (Hannover), Isernhagen	2		H
N63	Altwarmbüchen	Fasankenkrug	Hannover, Isernhagen	2		H
N94	Lehrte	Hämelerwald	Lehrte	1		
RufTaxi	Uetze		Uetze	1		

1 Linie 927 im Tarifgebiet Großraum-Verkehr Hannover, aber außerhalb der Zuständigkeit der Region Hannover

2 Linie 948 bis Mehrum Großraum-Verkehr Hannover

Tab. D III 9: Teilnetz Region 2 (Süd-West)

Linie	von	nach	Linie in Stadt/Gemeinde	Verknüpfung mit (1) SPNV (2) Stadtbahn (3) Bus	(Takt-) Überlagerung auf Teilrelationen	Linienverlauf auch im Teilnetz
300	Pattensen	Hannover, ZOB	Hannover, Hemmingen, Pattensen	(2), 3		H
301	Stadtverkehr Springe		Springe	1		
310	Eldagsen	Pattensen	Pattensen, Springe	3		
320	Springe	Pattensen	Pattensen, Springe	3		
350	Gehrden	Wulfel	Gehrden, Hannover, Ronnenberg, Hemm	1, 2		H
360	Bemigsen	Wallensteinstraße	Hannover, Hemmingen, Springe	1, 2		H
365	Pattensen	Wallensteinstraße	Hannover, Hemmingen, Pattensen	2		H
366	Pattensen	Peiner Straße	Hannover Hemmingen, Pattensen	2		H
380	Eldagsen	Bemigsen	Springe	1		
381	Altenhagen I	Springe	Springe	1		
382	Springe	Wennigsen	Springe, Wennigsen	1		
383	Lüdersen	Springe	Springe			
385	Alferde	Springe	Springe	1		
500	Gehrden	Hannover, ZOB	Gehrden, Hannover, Ronnenberg	(2)		H
501	StadtBus Barsinghausen		Barsinghausen	1		
502	StadtBus Barsinghausen		Barsinghausen	1		
510	Linderte	Benthe	Ronnenberg	1, 3, 2		
520	Wennigsen	Weetzen	Ronnenberg, Wennigsen	1		
521	Bredenbeck	Holtensen	Wennigsen			
522	Wennigsen	Gehrden	Gehrden, Wennigsen			
523	Gehrden	Empelde	Gehrden, Ronnenberg			
530	Barsinghausen	Barsinghausen	Barsinghausen	1		
532	Barsinghausen	Empelde	Barsinghausen, Gehrden, Ronnenberg	2	533	
533	Bad Nenndorf	Empelde	Barsinghausen, Gehrden, Ronnenberg, (LK Schaumburg)	2	532	
534	Barsinghausen	Wunstorf	Barsinghausen, Wunstorf	(1)		R 3
540	Barsinghausen	Wennigsen	Barsinghausen, Wennigsen	1		
560	Barsinghausen	Empelde	Barsinghausen, Gehrden, Ronnenberg	2	561	
561	Barsinghausen	Empelde	Barsinghausen, Gehrden, Ronnenberg	2	560	
562	Nienstedt	Barsinghausen	Barsinghausen, LK Hameln-Pyrmont	1		
571	Wennigsen	Ahlem	Gehrden, Hannover, Seelze, Wennigsen	1, 2		H, R 3
580	Northen	Soitekamp	Gehrden, Hannover	2		H
N31	Wallensteinstraße	Schulenburg	Hannover, Hemmingen, Pattensen	2		H
N52	Weetzen	Egestorf	Barsinghausen, Ronnenberg, Wennigsen	1		
N56	Empelde	Barsinghausen	Barsinghausen, Gehrden, Ronnenberg	2		
RufTaxi	Barsinghausen		Barsinghausen	1		
AST	Springe		Springe	1		

1 Linie 533 bis Bantorf Verkehrsgebiet Region Hannover, bis Bad Nenndorf GVH

Tab. D III 10: Teilnetz Region 3 (Nord-West)

Linie	von	nach	Linie in Stadt/Gemeinde	Verknüpfung mit (1) SPNV (2) Stadtbahn (3) Bus	(Takt-) Überlagerung auf Teilrelationen	Linienverlauf auch im Teilnetz
410	Wunstorf	Garbsen	Garbsen, Wunstorf	2		
421	(Neustadt) Frielingen	Garbsen	Garbsen, (Neustadt)	2		
430	Ostenwald	Garbsen	Garbsen	2		
431	Garbsen	Seelze/Bf.	Garbsen, Seelze	1, 2		
440	Neustadt	Marlenwerder	Garbsen, (Hannover), Neustadt	2	450	H
450	Berenbostel	Marlenwerder	Garbsen, Hannover	2	440	H
460	Stöckendrebber/Esperke	Nordhafen	(Hannover), Langenhagen, Neustadt	2	461	H
461	Engelbostel	Nordhafen	Hannover, Langenhagen	2	460	H
490	Neustadt	Stöcken	Garbsen, Hannover, Neustadt	2	491	H
491	Ostenwald	Stöcken	Garbsen, Hannover	2	490	H
570	Barsinghausen	Ahlem	Barsinghausen, Hannover, Seelze	2		H, R 2
573	Seelze	Seelze	Seelze	(1)	X	
574	Harenberg	Seelze	Hannover, Seelze	(1), 2		H
700	Wunstorf	Hannover, ZOB	Hannover, Seelze, Wunstorf	1		H
701	Stadtverkehr Wunstorf		Wunstorf	1		
710	Steinhude	Wunstorf	Wunstorf	1	711	
711	Steinhude	Wunstorf	Wunstorf	1	710	
716 ¹	Stolzenau	Wunstorf	Wunstorf, (LK Schaumburg, LK Nienburg)	1		
740	Niengraben	Wunstorf	Wunstorf	1	741	
741	Niengraben	Wunstorf	Wunstorf	1	740	
745	Idensen	Wunstorf	Wunstorf			
760	Kolenfeld	Wunstorf/Aueschulen	Wunstorf	1		
780	Wunstorf	Luthe	Wunstorf	1		
785	Wunstorf	Fliegerhorst Wunstorf	Wunstorf			
790	Liethe	Wunstorf/ZOB	Wunstorf	1		
801	Stadtverkehr Neustadt		Neustadt	1		
802	Stadtverkehr Neustadt		Neustadt	1		
803	Stadtverkehr Neustadt		Neustadt	1		
804	Stadtverkehr Neustadt		Neustadt	1		
820	Steinhude	Neustadt	Neustadt, Wunstorf	1		
830	Mardorf	Neustadt	Neustadt	1		
835 ²	Münchehagen, Saurierpark	Neustadt	Neustadt, Rehburg-Loccum	1		
840	Mandelsloh	Neustadt	Neustadt	1		
850	Stöckendrebber	Neustadt	Neustadt	1		
860	Metel	Neustadt	Neustadt	1		
865	Otternhagen	Otternhagen	Neustadt			
870	Esperke	Neustadt	Neustadt	1		
N41	Marlenwerder	Schloß Ricklingen	Garbsen	2		
N43	Altgarbsen	Bordenau	Garbsen, Neustadt	2		
N57	Ahlem	Göxe	Barsinghausen, (Hannover), Seelze	2		H, R 2
N70	Dedensen	Ahlem	(Hannover), Seelze	2		H
RufTaxi	Neustadt		Neustadt	1		
RufTaxi	Seelze		Seelze			
RufTaxi	Wunstorf		Wunstorf	1		

1 Linie 716 nur bis Steinhude Verkehrsgebiet Region Hannover, bis Wiedenbrügge GVH-Tarif

2 Fahrten der Linie 835 zwischen Münchehagen und Mardorf werden nur vom 1. Juli d.J. bis 31. August d. Jahres angeboten; Abschnitt Mardorf bis Münchehagen liegt außerhalb des GVH-Gebietes, es gilt aber der GVH-Tarif.

Anlagen 2 - 5: Ausreichende Bedienung

Anlage 2: Tab. D III 11 Teilnetz Hannover

nach Bedienungsebenen und Wochentagen, lastrichtungsbezogen, Fahrplan 2007

Wochentage Zeifenster	Montag bis Freitag		JFPI 2007: Anzahl Schul- tag	Anzahl Fahrten je schul- freiem Tag	Samstag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ			SVZ	NVZ		SVZ	SVZ	
Stadtbahnakt SPNV-Takt	10 30/60	15 30/60				10/15 30/60		15/30 30/60		
Entfällt für Teilnetz Hannover										
Bedienungsebene 1: Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum										
Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte lokale und regionale Hauptlinien										
100 Lindern Bf. – Lister Pl. – Aegi – Linden Bf.	10	15		101		10/15		15/30/60		55
120 Ahlem – Aegiedientorplatz	10/20	15/20/30	30	132		20/30		30		80
121 Haltenhoffstraße – Altenbekener Damm	10+	15	30	217		10/15		15/30		122
122 Vier Grenzen – Lgh. Im Gehäge/Meierwiesen	10/20	15/30	30	192		15/30		60		109
123 Buchholz – Peiner Straße	20	30/60	60	105		30/60		60		77
124 Misburg Waldfriedhof – Am Brabrinke	20	30/60	60	109		20/30/40/ 60		30/60		79
125 Meierwiesen – Anderten	20+	15/30	60	122		30/60		60		56
126 Altgarbsen – Marienwerder/Stöcken	20	30	60	101		30		30/60		63
127 Lahe – Pferdeturm	20+	15/30	30/60	129		20/30		30		82
128 Nordring – Peiner Straße	20	20/30/40	30	105		20/30		30		77
129 Wettbergen – Mühlenberg/Empelde	10/20	15/30/60	60	154		20/30/40/ 60		30/60		53
130 Wettbergen – Mühlenberg/Empelde	20	30	-	46		30/40/60		30/60		25
133 Melanchtonstraße – Vier Grenzen - Lahe	20/40	30	-	103		30/60		30/60		55
134 Nordring – Hbf. - Peiner Straße	20	20/30	-	107		20/30		30		75
135 Stöcken – Lahe	20/30	30	60	79		30/60		60		51
136 Stöcken – Haltenhoffstraße	20	30	60	106		20/30		60		76
137 Spannhagengarten - Misb. Str. - Pferdeturm	20	30	-	86		20/30		30		30
200 Linden Bf. – Aegi – Lister Pl. – Linden Bf.	10	15	30/60	100		10/15		30/60		55
340 Pattensen – Laatzen, Bf. – Messe-Ost	60	60	-	31		60		60		0
341 Pattensen – Rethen – Messe-Ost	60	60	60	47		60		60		38
346 Rethen – Laatzen	30/60	30/60	-	62		60		60		15
363 Wallensteinstraße – Peiner Straße	30+	30	30/60	72		30/60		60		57
420 Marienwerder – Garbsen-Mitte	20	30	30	103		30		30/60		63
470 Stöcken – Langenhagen - Flughafen	30	30/60	60	76		30/60		60		52
480 Langenhagen – Engelbostel – Garbsen	30/60	30/60	60	85		30/60		60		39
581 Mühlenberg – Ahlem – Stöcken	15/30	30/60	60	105		30/60		60		55
610 Langenhagen – Krähenwinkel - Kaltenweide	60	60	60	42		60		60		28
611 Langenhagen – Maspe - Kaltenweide	60	60	-	43		60		60		27
612 Langenhagen – Krähenwinkel	60	60	-	34		60		60		30
616 Langenhagen Zentrum – Mitte – Bf.	60	60	-	37		60		60		36
631 Buchholz – Altwarmbüchen	30	30/60	-	71		30/60		30/60		52

Wochentage	Montag bis Freitag			JFPI 2007: Anzahl Fahrten je Schul- tag		Samstag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Samstag		Sonntag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ	Schul- tag	schul- freiem Tag	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
Zeitfenster												
Stadtbahntakt SPNV-Takt	10 30/60	15 30/60	30/60 30/60			10/15 30/60	30/60 60	10/15 30/60	30/60 60	15/30 60		
Bedienungsebene 3: Nachfrageorientierte ergänzende Linien und Spezialverkehre												
253 Langenhagen, Zentrum – Godshorn		Bedienung Gewerbegebiete		35	35							0
254 Mühlberg – Wallensteinstraße				33	33							0
267 Kröpcke – Strandbad Maschsee ¹								Veranstaltungslinie				
60 Vier Grenzen – Schulzentrum Luerstraße												0
Stöcken – Paul-Dohrmann Schule												0
Haberhof – Grundschule Lüneburger Damm												0

1 Linie 267: Veranstaltungslinie zu bestimmten Zeiten (z.B. Maschseefest)

Erläuterung Anlage 2:

- + Taktverdichtungen in bestimmten Zeitbereichen
- JFPI Jahresfahrplan
- HVZ Hauptverkehrszeit, Erläuterungen s. Abb. D III 1
- NVZ Nebenverkehrszeit, Erläuterungen s. Abb. D III 1
- SVZ Schwach-/Spätverkehrszeit, Erläuterungen s. Abb. D III 1
- k.A. keine Angabe

Anlage 2:

Tab. D III 12 Teilnetz Region 1 (Nord-Ost)

nach Bedienungsebenen und Wochentagen, lastrichtungsbezogen, Fahrplan 2007

Wochentage	Montag bis Freitag				JFPI 2007: Anzahl Schul- tag	JFPI 2007: Anzahl Fahrten j freiem Tag	Samstag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ		SVZ				NVZ	SVZ		SVZ		
	10 30/60	15 30/60	30/60 30/60	30/60 30/60						10/15 30/60	15/30 60	
Stadtbahntakt SPNV-Takt												
Entfällt für Teilnetz Region 1 Nord-Ost												
Bedienungsebene 1: Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum												
Bedienungsebene 2 Angebotsorientierte Hauptlinien (Stadtverkehrslinien)												
905 Stadtverkehr Burgdorf	30	60	-	-	40	39	60	-	11	-	0	0
906 Stadtverkehr Burgdorf	30	30	60	60	53	49	30	60	32	60	16	16
907 Stadtverkehr Burgdorf	30/60	-	-	-	9	8	-	-	0	-	0	0
964 Stadtverkehr Lehrte	60	60	-	-	12	12	60	-	6	-	0	0
965 Stadtverkehr Lehrte	30	60	-	-	20	20	30/60	-	8	-	0	0
966 Stadtverkehr Lehrte	30	30	30	30	38	38	30	30	36	30/60	23	23
Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte lokale und regionale Hauptlinien												
330 Bernerode – Wülferode/Lühnde	30	30/60	30/60	30/60	77	77	30/60	30/60	62	60	38	38
370 Mehrum/Sehnde – Altenbekener Damm	30	30/60	60	60	80	73	30	30/60	79	30/60	54	54
371 Ahlten – Blim/Sehnde	30	30/60	60	60	80	73	30/60	30/60	73	30/60	61	61
372 Sehnde – Klein Lobke	60	60	60	60	41	40	60	60	37	60	36	36
390 Gleidingen – Ingeln/Sehnde	30/60	30/60	-	-	78	64	30/60	60/90	59	60	37	37
600 Großburgwedel – Lahe	60	-	-	-	11	11	-	-	0	-	0	0
620 Fasanenkrug – Großburgwedel	20	30	60	60	94	86	30	30/60	66	60	36	36
621 Engensen – Großburgwedel	60	60	60	60	40	39	60	120	26	120	15	15
630 Großburgwedel – (NWB) – Altwarmbüchen	30/60	30/60	60	60	60	52	60	60	37	120	18	18
634 Engensen – Altwarmbüchen	60	-	-	-	13	13	-	-	0	-	0	0
635 Isernhagen – Altwarmbüchen	60	60	RT 60	RT 60	36	32	RT 120	RT 120	16	RT 120	16	16
636 Großburgwedel – Burgdorf	60	-	-	-	14	14	-	-	0	-	0	0
639 Großburgwedel – Burgdorf	30/60	60	-	-	35	32	60	60	17	-	2	2
640 Burgdorf – Altwarmbüchen	30	60	60	60	61	58	60	60	40	120	16	16
650 Großburgwedel – Langenhagen	30	60	60	60	58	54	60	120	28	120	17	17
651 Fuhrberg – Großburgwedel	30	60	60	60	52	46	60	120	28	120	17	17

Wochentage	Montag bis Freitag			JFPI 2007: Anzahl Schul- tag	Samstag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ		SVZ	SVZ	
Zeitfenster										
Stadtbahntakt	10	15	30/60							
SPNV-Takt	30/60	30/60	30/60					15/30	60	
690 Mellendorf – Großburgwedel	60	60	RT 60/120	42	33	RT 60	RT 120	28	RT 120	18
692 Mellendorf – Langenhagen	60	60/120	RT 60/120	34	31	RT 60	RT 120	34	RT 120	18
695 Mellendorf – Plurhof	60	60	RT 60/120	47	29	RT 60	RT 120	28	RT 120	18
696 Abbenzen – Mellendorf	60	60	RT 60	48	41	RT 60	RT 120	28	RT 120	18
697 Oegenbostel – Mellendorf/(Abbenzen)	60	60	RT 60	42	29	RT 60	RT 120	28	RT 120	18
698 Resse – Mellendorf	60	60	RT 60	47	26	RT 60	RT 120	28	RT 120	18
910 Burgdorf – Hänigsen	30	60	60	54	51	60	60	40	60/120	26
920 Hänigsen – Burgdorf	30	60	-	34	33	-	-	0	-	0
926 Ehlershausen – Burgdorf	60	60	RT 120	36	35	60	RT 120	24	RT 120	12
930 Uetze – Burgdorf	30	60	-	39	39	60	-	17	-	0
938 Uetze – Hänigsen/(Obershagen)	60	60	60	39	34	60	60	31	60/120	26
946 Dollbergen – Burgdorf	60	120	-	22	20	120	-	8	-	0
949 Lehre – Hämelerwald	60	60	-	31	25	RT 120	-	10	-	0
950 Dedenhausen – Eltze – Uetze – Dollbergen – Schwüblingsen	30/60	60	-	47	37	60/120	-	15	-	0
962 Burgdorf – Lehre – Sehnde	60	60/120	-	35	24	RT 120	-	10	-	0
963 Klein Kolshorn – Lehre	60	60/120	-	19	12	RT 120	-	10	-	0
Bedienungsebene 3: Nachfrageorientierte ergänzende Linien und Spezialverkehre										
638 Großburgwedel – Großburgwedel	60	-	-	7	7	-	-	0	-	0
694 Mellendorf – Abbenzen		Schülerverkehre		10	0					
916 Schillerslage – Burgdorf				7	0					
(927) Wathlingen – Ehlershausen ¹	60/120	-	-	8	8	-	-	0	-	0
948 Hohenhameln – Hämelerwald ²	60	-	-	12	12	-	-	0	-	0
967 Lehre – Ahlten		Schülerverkehr		14	0					
N62 Altwarmbüchen – Kleinburgwedel	-	-	Nachtverkehr	2	2	-	Nachtverkehr	2	-	0
N63 Altwarmbüchen – Engensen – Schillerslage	-	-	-	4	4	-	-	4	-	0
N94 Lehre – Hämelerwald	-	-	-	2	2	-	-	2	-	0
RufTaxi Uetze	-	-	RT 120	6	6	-	RT 120	10	RT 120	16

1 Linie 927 im GVH-Tarifgebiet, aber außerhalb der Zuständigkeit der Region Hannover, 2 Linie 948 bis Mehrum Verkehrsgebiet GVH
Erläuterung Anlage 3-5:

RT RufTaxi-Bedienung nach telefonischer Voranmeldung
RB RufBus-Bedienung nach telefonischer Voranmeldung

NV Nachtverkehr

Nachtverkehr Bedienung von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag 1.00-4.00 Uhr

JFPI Jahresfahrplan

HVZ Hauptverkehrszeit, Erläuterungen s. Abb. D III 1

NVZ Nebenverkehrszeit, Erläuterungen s. Abb. D III 1

SVZ Schwach-/Spätverkehrszeit, Erläuterungen s. Abb. D III 1

k.A. keine Angabe

GVH Großraum-Verkehr Hannover

Anlage 4:

Tab. D III 13: Teilnetz Region 2 (Süd-West)

nach Bedienungsebenen und Wochentagen, lastrichtungsbezogen, Fahrplan 2007

Wochentage Zeitenfenster	Montag bis Freitag				JFPI 2007: Anzahl Schul- tag freiem Tag	Samstag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ		SVZ	Sonntag				
							15/30		60		
Stadtbahn takt SPNV-Takt	10 30/60	15 30/60	30/60 30/60			10/15 30/60	30/60 60	15/30 60			
Bedienungsebene 1: Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum											
300 Pattensen – Hannover	7,5/10/15	15/20	30	139	138	30	30/60	65	60	38	
500 Hannover – Gehrdren	15	30	60	108	108	30	30/60	65	60	38	
Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte Hauptlinien (Stadtverkehrslinien)											
301 Stadtverkehr Springe	30	30	60	35	35	30/60	60/120	22	60/120	13	
501 StadtBus Barsinghausen	30	30	-	54	54	30	-	32	-	0	
502 StadtBus Barsinghausen	30	30	-	54	54	30	-	32	-	0	
Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte lokale und regionale Hauptlinien											
310 Pattensen – Eidagsen	30	60	60	48	45	60	120	28	120	16	
320 Springe – Pattensen	60	60	-	41	38	60	-	20	-	0	
350 Gehrdren – Weetzen	30	60	-	37	37	-	-	0	-	0	
360 Bennisgen – Wallensteinstraße	60	60	60	35	35	120	120	19	120	17	
365 Pattensen – Wallensteinstraße	30/60	60	60	42	40	60	120	27	120	15	
366 Pattensen – Peiner Straße	60	60	-	37	32	120	-	10	-	0	
380 Bennisgen – Eidagsen	30	60	60	43	43	120	120	18	120	17	
381 Altenhagen I – Springe	60	60	-	29	28	120	-	12	-	0	
382 Springe – Wennigsen	60	60	-	42	31	120	-	14	120	11	
385 Alferde – Springe	60	60	-	34	33	60	120	24	120	13	
510 Linderte - Weetzen/Ronnenberg - Berthe	30/60	30/60	60	72	68	60/120	60/120	36	120	17	
520 Wennigsen – Weetzen	30/60	60	60	51	47	60	60	37	120	16	
530 Barsinghausen – Barltorf – Barsinghausen	60	60	-	21	15	-	-	0	-	0	
532 Barsinghausen – Empelde	30	60	120	39	38	60	120	29	120	16	
533 Bad Nenndorf – Empelde ¹	120	120	-	19	18	120	120	14	120	11	
534 Barsinghausen – Holtensen – Wunstorf	60/120	60/120	-	28	26	-	-	0	-	0	
540 Barsinghausen – Wennigsen	60	60	120	48	36	60	120	31	120	16	

Wochentage	Montag bis Freitag			JFPI 2007: Anzahl Schul- tag	JFPI 2007: Anzahl Fahrten j schul- freiem Tag		Samstag		Sonntag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ		
Zeitraum											
Stadtbahntakt	10	15	30/60								
SPNV-Takt	30/60	30/60	30/60				10/15	30/60	15/30	60	
Bedienungsebene 3: Nachfragerorientierte ergänzende Linien und Spezialverkehre											
383 Lüdersen/Eldagsen – Springe				16	0						
521 Bredenbeck – Wennigsen				14	0						
522 Wennigsen – Gehrdlen				16	0						
523 Gehrdlen – Empelde				23	0						
N31 Wallensteinstraße – Schulenburg				2	2						2
N52 Weetzen – Egestorf				2	2	Nacht- verkehr					2
N56 Empelde – Barsinghausen				2	2						2
RufTaxi Barsinghausen				7	7	RT 60	RT 60	RT 60	RT 120	AST 60	26
Anruf-Sammel-Taxi Springe (AST Springe) ²				k.A.	k.A.	AST 60					k.A.

1 Linie 533 bis Bantorf Verkehrsgebiet Hannover, bis Bad Nenndorf Tarifgebiet Großraum-Verkehr Hannover

2 AST Springe: keine Angabe der Fahrten, da in VISUM kein Fahrplan hinterlegt ist

Anlage 5:

Tab. D III 14: Teilnetz Region 3 (Nord-West)

nach Bedienungsebenen und Wochentagen, lastrichtungsbezogen, Fahrplan 2007

Wochentage	Montag bis Freitag			JFPI 2007: Anzahl Schul- tag	JFPI 2007: Anzahl Fahrlinien freiem Tag	Samstag		JFPI 2007: Anzahl Fahrlinien Samstag	Sonntag		JFPI 2007: Anzahl Fahrlinien Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ			NVZ	SVZ		SVZ	SVZ	
Zeifenster	10 30/60	15 30/60	30/60 30/60			10/15 30/60	30/60 60		15/30 60		
Stadtbahnakt SPNV-Takt											
Bedienungsebene 1: Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum											
700 Hannover ZOB – Seelze – (Wunstorf)	7,5/10/15	15/10	15/20/30	181	169	15/30	30/60	93	30/60	50	
Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte Hauptlinien (Stadtverkehrslinien)											
701 Stadtverkehr Wunstorf	30	30	60	72	71	20/40	60	54	60	33	
801 Stadtverkehr Neustadt	30	30	RB ²	60	60	60	RB ²	19	RB ²	k.A.	
802 Stadtverkehr Neustadt	60	60	RB ²	18	16	60	RB ²	10	RB ²	k.A.	
803 Stadtverkehr Neustadt	30/60	60	60	47	44	60	RB ²	33	120/RB ²	17	
804 Stadtverkehr Neustadt	30	30	RB ²	64	60	60	RB ²	17	RB ²	k.A.	
Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte lokale und regionale Hauptlinien											
410 Wunstorf – Schloß Ricklingen – Garbsen	20/30/60	30/60	60	86	82	30/60	60	55	60	36	
421 (Neustadt) – Frielingen – Garbsen	30	60	-	45	38	60	-	19	-	0	
430 Osterwald – Garbsen	30	30	60	77	67	60	60	38	60	36	
431 Garbsen – Seelze Bf.	60	60	-	34	34	60	60	24	-	0	
440 Neustadt – Frielingen – Marienwerder	20	20/40	60	109	104	30/60	30/60	69	30/60	52	
450 Berenbostel – Marienwerder	20	20/30	30/60	103	103	30	30/60	69	30/60	53	
460 (Stöckendrebber/Esperke) – Mandelsloh (Helstorf) – Nordhafen	(60)/30	60	60	57	57	60	60	39	60	34	
461 Nordhafen – Engelbostel	30	30	60	66	66	60	60	35	-	0	
490 Neustadt – Osterwald – Stöcken	30/60	60	60	52	52	60	60	39	60	36	
491 Stöcken – Osterwald	30	60	-	36	36	60	-	19	-	0	
570 Barsinghausen – Landringh. – Ahlem	30/60	20/30/40	60	68	60	60	120	31	120	16	
573 Seelze Bf. – Seelze Bf.	30/60	30/60	-	46	42	-	-	0	-	0	
574 Ahlem – Seelze Bf.	60	60	-	36	29	120	120	14	120	11	
710/711 Steinhude – Wunstorf ZOB	30	30	60	34/38	34/38	30	60	36/34	30/60	24/23	
716 Stolzenau – Rehburg – Wunstorf	60	60/120	120	58	42	120	180	18	180	8	
740/741 Niengraben – Wunstorf	30	30	60	38/36	38/36	60	60	22/22	60	18/18	
760 Kolenfeld – Wunstorf Aue	30	30	60	75	69	60	60	39	60	33	
780 Wunstorf – Lütke	30	30	60	73	73	60	60	41	60	33	
790 Lütke – Wunstorf	60	60	60	31	30	-	-	3	-	1	
820 (Steinhude) – Poggenhagen – Neustadt – (Krankenhaus)	30/60	60	RB 60/120	63	46	60	RB 120	30	RB 120	14	
830 Mardorf – Neustadt	30/60	60	RB 60	51	41	120	RB 120	26	RB 120	17	
840 Neustadt – Mandelsloh	30	60	RB 60/120	54	41	60/120	RB 120	26	RB 120	17	
850 Stöckendrebber – Neustadt	30/60	60	RB 60/120	56	41	60/120	RB 120	26	RB 120	17	
860 Metel – Neustadt	30/60	60	RB 60	46	43	60/120	RB 120	25	RB 120	17	
870 Esperke – Neustadt	30/60	60	RB 60	64	48	60/120	RB 120	37	RB 120	35	

Wochentage	Montag bis Freitag			JFPI 2007: Anzahl Fahrten j. Schul- tag	Samstag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag		JFPI 2007: Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ		SVZ	SVZ	
Zeitfenster										
Stadtbahntakt SPNV-Takt	10 30/60	15 30/60	30/60 30/60		10/15 30/60	30/60 60		15/30 60		
Bedienungsebene 3: Nachfrageorientierte ergänzende Linien und Spezialverkehre										
745 Idensen – Wunstorf				13						
785 Liethe – Wunstorf				20				(60)		4
835 Münchehagen – Mardorf – Neustadt ³				3	(10) ³			Freizeitverkehr 120	(10) ³	120
865 Otternhagen – Metel				6	0					
N41 Marienwerder – Schloß Ricklingen				2	2				2	0
N43 Altgarbsen – Bordenau				2	2			Nacht- verkehr	2	0
N57 Ahlem – Göxe				2	2				2	0
N70 Lohnde – Ahlem				4	4				4	0
RufTaxi Neustadt				k.A.	k.A.			RT NV	k.A.	0
RufTaxi Seelze				4	4			RT 120	RT 120	16
RufTaxi Wunstorf				k.A.	k.A.			RT 120	RT NV	16
										0

1 SPNV-Takt: mehr als 1 Fahrt in der Stunde

2 Rufbus Neustadt: keine Angabe von Fahrten, da in VISUM kein Fahrplan hinterlegt ist.

3 Linie 835: Fahrten ab bzw. bis Münchehagen/Saurierpark finden ausschließlich zwischen dem 1. Juli und dem 31. August statt.

Kapitel D IV



Das Steuerungskonzept –
Wir geben die Richtung vor!
Das Marketingkonzept

D IV Das Marketingkonzept

Vorbemerkungen

Die heute geläufige Definition des Begriffs „Marketing“ als „Kennzeichnung der Ausrichtung aller unternehmerischen Aktivitäten auf den Markt“ wird auch von der Region Hannover und den Verkehrsunternehmen angewendet, bedarf jedoch für ihre Verwendung im Rahmen dieses Nahverkehrsplans einer Konkretisierung.

In der weiteren Beschreibung der Marketinginstrumente wird als relevanter Markt der Fahrgastmarkt mit den aktuellen und potenziellen Kunden des öffentlichen Nahverkehrs verstanden. Weitere Akteure, die für den Aufgabenträger bei einer generelleren Betrachtung wichtig sein können, wie z. B. die Verkehrsunternehmen auf dem Anbietermarkt im Hinblick auf wettbewerbliche Vergaben oder auch Finanziers wie das Land Niedersachsen oder andere Förderungsgeber, werden hier nicht betrachtet.

Räumlich bezieht sich der Markt auf die Region Hannover bzw. das Bedienungsgebiet des Verkehrsverbundes GVH im engeren Sinne. Dabei weitet sich aber auch der Blick auf Kunden in angrenzenden Kooperationsräumen sowie auch auf Kunden, die nicht ursprünglich Bürgerinnen und Bürger der Region sind, sondern als Berufspendler, Touristen, Geschäftsreisende oder Personen mit anderen Fahrtzwecken von außerhalb in die Region einreisen und erst im zweiten Schritt ihrer Reisekette den GVH nutzen.

Der ÖPNV-Markt stellt sich für die Region im Hinblick auf die Verkehrsunternehmen als klassischer Oligopolmarkt mit wenigen starken Bietern dar. Aus Sicht der Kunden muss hier jedoch von einem Monopolmarkt ausgegangen werden, da durch die Bündelung des ÖPNV in einem Verkehrsverbund der Kunde keine Wahl zwischen verschiedenen Unternehmen hat, sondern ihm sich nur die Nichtnutzung als Alternative darstellt.

Die Region Hannover entwickelt zusammen mit dem Verbund grundsätzliche Konzepte in allen Marketing-Mix-Bereichen, wobei die klassischen vier Marketing-Instrumente „Preis“ (Tarif), „Distribution“ (Vertrieb), „Kommunikation“ (hier erweitert um den heute gängigen fünften Bereich „Service“) und „Produkt“ verwendet werden. Bereichsübergreifend wird die begleitende Marktforschung explizit herausge-

stellt. Als gesonderte Bausteine des ÖPNV-Marketing-Bausteins „Service“ werden noch die Bereiche „Fahrgastbeteiligung“, „Fahrgastrechte“, „Fahrgastsicherheit“ und „Kombinierte Mobilität“ aufgeführt. Die Ausführungen zum Thema „Produkt“ werden in diesem NVP unter den verschiedenen Kapiteln zu den Angebotskonzepten behandelt.

Im Partnervertrag zwischen der Region und dem GVH sind Leitlinien und Standards vereinbart, die in den genannten Bereichen als Vorgaben zur operativen Umsetzung für den Verbund gelten. Diese Vorgaben finden ihre Entsprechung in den einzelnen Verkehrsverträgen bzw. Finanzierungszusagen, in denen die Unternehmen verpflichtet werden, die Leistungen im Rahmen des Verkehrsverbundes mit einem einheitlichen Verbundtarif, einem abgestimmten Vertriebssystem und verbundbezogener Kommunikation, Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit zu erbringen. Auch der Aufgabenträger entwickelt sein Marketingkonzept auf Basis des Partnervertrages in Abstimmung mit dem Verbund-Marketing. Diese Regelungen bilden die Grundlage für die Ausführungen in den folgenden Spezifizierungen in diesem Kapitel.

Im NVP 2003 wurde der Zielkonflikt der Region zwischen den Ausprägungen „Sozialmarketing“ in Hinsicht auf eine ausreichende Nahverkehrsbedienung und „Erwerbsmarketing“ mit klarer Ertragsabsicht definiert. Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird der Ausschlag zu Gunsten der eindeutigen Verlustminimierung noch deutlicher herausgestellt, da sich die finanziellen Rahmenbedingungen für die Region Hannover drastisch verschärft haben.

Die Region trennt sich von den jahrelang in der ÖPNV-Branche postulierten Zielen der ausschließlichen Neukundengewinnung. Neben der Ausschöpfung von Kundenpotenzialen wird auch die Kundenbindung gestellt. Ebenso wird in der kommunikativen Ansprache eine Modifikation erfolgen, indem der Pkw nicht mehr als ärgster „Feind“ des Nahverkehrs betrachtet wird, sondern eine intelligenterere Verknüpfung der Verkehrsmittel als bisher propagiert wird.

Die notwendigen finanziellen Mitteleinsätze zur Neukundengewinnung sind um ein Vielfaches höher als die Kosten zur Kundenbindung. Es wird immer schwieriger, die ÖPNV-Potenziale zu gewinnen, da das zunehmend individuellere Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger schwer mit allgemeinen Marketingmaßnahmen zu beeinflussen ist.

Zukünftig haben die ÖPNV-Akteure es mit dem „hybriden Kunden“ zu tun, dessen Kaufverhalten gleichzeitig „kostenbewusst“ und „konsumorientiert“ ist und in jeder sozialen Schicht vorgefunden wird. Diesen Herausforderungen stellen sich die Marketingaktivitäten der nahen Zukunft.

Als klassischer Wettbewerber des ÖPNV würde sich auch in den nächsten Jahren der Pkw als Konkurrent aus Kundensicht darbieten. Der Ansatz in diesem NVP verstärkt aber die Bemühungen, einen kombinierten bzw. integrativen Ansatz aller Mobilitätsdienstleistungen zu versuchen. Marketing richtet sich in seiner Grundzielsetzung daher nicht bedingungslos gegen den Wettbewerber Auto, sondern vereint sinnvoll die Stärken und Schwächen aller Mobilitätsvarianten inkl. Fahrradnutzung und Fußwege zur Nutzenmehrung für die Kunden und zur Steigerung der Tarifeinnahmen. Das Eingeständnis wahrgenommener Schwächen des ÖPNV soll ihn so aus Kundensicht attraktiver machen.

1. Marktforschung

Ausgangslage / Rahmenbedingungen

Unter der Vorgabe der Aufwandsminimierung bzw. Ertragsmaximierung kommt der Konzeption und Umsetzung kundenorientierter Maßnahmen, die eine optimale Kundenzufriedenheit und damit einen maximalen finanziellen Erfolg erbringen, eine sehr hohe Bedeutung zu. Die Erfolgsaussichten neuer und größerer Maßnahmen werden daher durch entsprechende Marktforschungsstudien vorbereitet und begleitet.

Die Region als Aufgabenträger für ÖPNV und SPNV hat sich auf die strategische Marktforschung konzentriert, die sie in die Lage versetzt, die vom Markt gewünschten Leistungen und Qualitäten unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit zu berücksichtigen. Hierzu gehören bspw. Potenzialermittlungen für Planungsarbeiten oder Überprüfungen der Erfüllung festgelegter Qualitätsstandards.

Leitlinien und Standards

Die Inhalte der Marktforschung des Verbundes werden in den Standards und Leitlinien im Partnervertrag festgelegt. In den folgenden Ausführungen werden ausgewählte Vereinbarungen aus diesem Vertrag ergänzt um weitergehende Anforderungen des Aufgabenträgers, die in zukünftigen Vereinbarungen angestrebt werden.

- Zur Planung und Durchführung von Marketingprozessen und -projekten des Verbundes werden permanent Informationen über den relevanten Markt eingeholt.
- Die Ermittlung, Aufbereitung und Interpretation der Marktdaten erfolgt im Verbund nach mit allen Partnern abgestimmten Methoden.
- Der Verbund setzt zur Marktbeobachtung und -analyse einen Mix aus inhaltlich notwendigen und nach wirtschaftlichen Kriterien sinnvollen Methoden der Primär- und Sekundärforschung ein.
- Hauptbestandteil der Marktforschung ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger die Erfassung der Kundenzufriedenheit über eine periodisch zu wiederholende Befragung von Nutzern des ÖPNV in der Region Hannover (Kundenmonitoring).

Die Finanzierung der Verbundmarktforschung erfolgt über den vom Aufgabenträger finanzierten Ansatz des Verbundhaushaltes.

Es wird zwischen Studien unterschieden, die zur generellen Markteinschätzung dienen und solchen, die konkrete Maßnahmen begleiten.

Als Grundlagenuntersuchungen, die im Aufbau des zukünftigen Entwicklungskonzeptes starke Berücksichtigung finden, sind während der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplans eine erste Welle der Erhebung der Kundenzufriedenheit durchgeführt worden sowie Erfahrungen mit dem Einsatz von Testkunden gesammelt worden. Beide Studien wurden in Erfüllung der vertraglich vereinbarten Marktforschungserhebungen gemeinsam von Region und Unternehmen vorbereitet, durchgeführt und ausgewertet. Weitere grundlegende Daten liegen der Region und den Unternehmen durch die Beteiligung an der vom Bundesverkehrsministerium durchgeführten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID) vor, durch deren Erkenntnisse bspw. eine Neubewertung der Modal-Split-Werte für die Region erfolgte.

Wichtige Maßnahmen begleitende Untersuchungen, die Auswirkungen auf zukünftige Marketingaktivitäten haben, waren bspw. eine Preisschwellenanalyse zur Ermittlung der Zahlungsbereitschaften der Kunden bei Tarifmaßnahmen, eine Akzeptanzuntersuchung zur Umstellung der GVH-Gemeinschaftsfahrpläne auf Bereichsfahrpläne, die Begleitung der Einführung des Jahresfahrplanes, eine Untersuchung zum neuen Angebot HANNOVERmobil oder auch die Erfolgs-

Kontrolle einer Testausstattung ausgewählter GVH-Verkaufsstellen.

Auch bei der weiteren Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in der Region Hannover wird der Aufgabenträger die begleitende Markterkundung von allen Akteuren fordern. In Zeiten knapper finanzieller Ressourcen kann sich die Region bei der Einführung neuer Angebotsformen oder der Durchführung von Marketing-Projekten keine Flops leisten, die die Ertragskraft schmälern. Marktstudien werden die Kunden-Potenziale von Leistungsausweitungen aber auch die zu erwartende Resonanz auf notwendige Angebotseinschränkungen eruieren. Marktforschung kommt aber auch zur Überprüfung der von der Region gesetzten Qualitätsstandards in allen Bereichen zum Einsatz. So werden regelmäßige Erfolgskontrollen beim Kundenservice erwartet (z. B. Testanrufe oder Testkäufe bzw. Messungen von Erreichbarkeiten oder Rückmeldezeiten).

Grundsätzlich ist es das Ziel des Aufgabenträgers, durch vermehrte Erfolgskontrollen in allen Bereichen des Marketing-Mix zukünftig eine verbesserte Wirkungsorientierung zu gewährleisten. Bei allen eingesetzten Instrumenten sollte daher festgehalten werden,

- auf wen und wie das Instrument wirken soll (Zielgruppe, Ziel).
- wann das Ziel als erreicht gelten soll (Kenngrößen, Kennzahlen).
- in welcher Intensität (z. B.: flächendeckend, räumliche Schwerpunkte, bestimmte Zielgruppen) es eingesetzt werden soll.
- ob und wie Fahrgäste darüber informiert werden.
- welche Effekte das Verkehrsunternehmen bzw. die Region beobachten.
- welche Effekte auf Fahrgäste festzustellen sind.

Diese Vorgaben müssen sowohl die Region als auch die Verkehrsunternehmen beachten.

1.1 Ermittlung der Kundenzufriedenheit

Die Ermittlung der Kundenzufriedenheit wird über ein periodisches Kundenmonitoring durchgeführt. Die Region legt dabei größten Wert auf die Einbeziehung der subjektiven Urteile der Kunden, da für die Kauf- und Nutzungsentscheidungen der Kunden die wahrgenommene Dienstleistungs-

Qualität im Fokus steht und nicht die objektiv erbrachte.

Methodisch wird nach den Erfahrungen der ersten Erhebungswelle und als Ergebnis aus der Diskussion mit den Verkehrsunternehmen folgendes Verfahren empfohlen:

Zur eindeutigen Zuordnung der Befragten zu den jeweiligen Verkehrsunternehmen erfolgt die Rekrutierung der Probanden im Rahmen einer repräsentativen Stichprobe in den Fahrzeugen der Unternehmen. Da während der möglicherweise kurzen Fahrtabschnitte den Kunden nicht alle relevanten Fragen gestellt werden können, wird dann zeitnah nach der Adressermittlung ein längerer Fragebogen per Telefoninterview abgearbeitet. Alternativ ist auch eine Telefonbefragung ohne Rekrutierung in den Fahrzeugen möglich, wenn die Befragten eindeutig dem jeweiligen Verkehrsunternehmen und dem benutzten Verkehrsmittel zugeordnet werden können. Die Fragen orientieren sich an den vorgegebenen Qualitätskriterien der Region sowie weiteren interessierenden Fragestellungen. Ermittelt wird hier die Zufriedenheit der Kunden mit den entsprechenden Leistungsbereichen.

Bei Verkehrsunternehmen, die ein solches Verfahren bereits für unternehmensindividuelle Entwicklungskonzepte einsetzen, wird die kostengünstige Adaption bzw. Kombination mit den Fragestellungen des Aufgabenträgers angestrebt.

1.2 Testkundenverfahren

Neben der Erforschung der Zufriedenheit mit den subjektiven Qualitätskriterien sowie direkten Leistungsmessungen sind auch Erhebungen durch den Einsatz von Testkunden notwendig. Als objektiviertes Verfahren wird im Rahmen von Testkundeneinsätzen die vom Aufgabenträger vorgegebene Qualität anhand standardisierter Erhebungskriterien beobachtet und gemessen.

In den Verkehrsverträgen und Finanzierungszusagen sind verschiedene Leistungsbereiche aufgelistet, die für den Testkundeneinsatz in Frage kommen. Nach den Erfahrungen der letzten Testkundenstudie erfolgt bei weiteren Einsätzen eine Reduzierung der Qualitätskriterien, die durch externe Teams überprüft werden. Es ist sinnvoll, nur personalgerichtete Kriterien auch durch die sog. „mystery-shopper“ zu überprüfen. Wenn nur das reine Vorhandensein geforderter Fahrzeug- oder Haltestellenausstattungen geprüft werden muss bzw. die Aufzeichnung der Funktionsfähigkeit oder des Ver-

schmutzungsgrades von Ausrüstungsgegenständen erfolgen muss, können auch hier Synergien zu bereits vorhandenen unternehmensinternen Verfahren hergestellt werden. Hier wird die Region zukünftig das Testkundenverfahren der üstra in das gesamte Testsystem mit einbeziehen sowie zusammen mit der RegioBus ein entsprechendes System aufbauen. Mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen werden außerhalb der bestehenden Verkehrsverträge Testkundeneinsätze diskutiert.

1.3 Maßnahmenbegleitende Marktforschung

Neben den oben beschriebenen speziellen Verfahren, die in Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verbundunternehmen hauptsächlich zur Qualitätsüberprüfung eingesetzt werden, sollen größere Marketing-Maßnahmen auch zukünftig mit einer Vorher-Marktforschung zur Einschätzung der Erfolgchancen vorbereitet und als Erfolgskontrolle ebenso nach Durchführung mit einer Untersuchung begleitet werden. Die Unternehmen des Verbundes sowie die weiteren Verkehrspartner verwenden dazu abgestimmte Untersuchungsmethoden (z. B. Pre-Tests für Werbe- und Kommunikationsmittel, Werbeerfolgskontrollen bei größeren Werbekampagnen oder Potenzial-Abschätzungen bei der Einführung neuer Produkte), um verbundweite Effekte beurteilen zu können.

Die Marktstudien werden nach einheitlichen Methodiken durch neutrale Institute durchgeführt, um verbundweite Ergebnisse zu erzielen und Vergleichswerte im Zeitablauf zu erhalten. Die Ergebnisse der Verbund-Marktstudien werden dem Aufgabenträger im Rahmen des mit den Verkehrsunternehmen vereinbarten Berichtswesens zur Verfügung gestellt.

Besonderes Augenmerk wird hier auf die Ermittlung der Zahlungsbereitschaften der Kunden bei den notwendigen regelmäßigen Tarifanpassungen des GVH gelegt. Im Rahmen der Verfolgung der Nutzerfinanzierung des ÖPNV sind auch weiterhin in geeigneten Abständen bzw. vor größeren Preissprüngen die Preisschwellen der Kunden zu erforschen, um einerseits ergiebige andererseits aber auch aus Kundensicht verträgliche Tarifmaßnahmen am Markt platzieren zu können.

Von den Marktforschungsverantwortlichen der Unternehmen

und der Region wird ebenso im Bereich der sekundärstatistischen Marktforschung die Beobachtung relevanter Kennzahlen und Benchmarkwerte sowie die kritische Verfolgung aktueller Entwicklungen in anderen Verkehrsregionen bzw. Verbundräumen erwartet.

2. Tarif

Tarifgestaltung ist für den Aufgabenträger und den Verkehrsverbund das Mittel, um Tarifeinnahmen zu erzielen und durch Einnahmensicherung dazu beizutragen, für nahezu alle Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr einen Teil der erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. Mit zunehmender Ausrichtung auf den Wettbewerb im ÖPNV wird sie künftig noch stärker als bisher die Möglichkeiten der Gestaltung des ÖPNV beeinflussen und über ihre wesentlichen Stellgrößen „Tarifstruktur“ und „Tarifniveau“ den Finanzierungsbeitrag zur Sicherung des vorhandenen Bedienungsangebotes im Tarifgebiet des GVH und seiner Weiterentwicklung prägen.

2.1 Tarifentwicklungen

Die nachfolgenden Betrachtungen beziehen sich auf den Gemeinschaftstarif des GVH in seiner Komplexität als Verbundtarif, während auf die speziellen Fragestellungen zu Tarifkooperationen über das originäre Tarifgebiet hinaus im Abschnitt 2.2 eingegangen wird.

2.1.1 Ausgangslage / Der Gemeinschaftstarif

Die Federführung beim Tarif liegt bei der RegioBus Hannover. Ausgangslage für die hier erforderliche Betrachtung ist der Gemeinschaftstarif für den Großraum-Verkehr Hannover, wie er in seiner Struktur und Systematik seit dem 01.02.1997 besteht und bisher weiterentwickelt worden ist. Die Tarifstruktur (Stand 01.01.2006) kann wie folgt beschrieben werden:

- **Tarife für Gelegenheitskunden**

Das originäre GVH-Tarifgebiet ist im Tickettarif für Gelegenheitskunden (alle Fahrausweise mit Gültigkeit bis zu einem Tag) in drei Tarifzonen eingeteilt; dabei umfasst die Stadt Hannover die eine Tarifzone „Hannover“. Das übrige Regions-

gebiet außerhalb der Stadt Hannover ist in die zwei Tarifzonen „Umland“ und „Region“ unterteilt. Das Überschreiten einer Tarifzone führt zur nächst höheren Preisstufe. Ausnahmen: Ziel und Quelle der Fahrt liegen in einer Stadt/Gemeinde, so gilt der Einzonenpreis. Insgesamt gibt es damit drei Preisstufen/Zonenpreiskategorien für Ticketnutzer.

Daneben gibt es den Kurzstreckentarif, der unabhängig von Tarifzonen für das Befahren von bis zu drei Haltestellen nach dem Einstieg (Stadtbahnen) bzw. fünf Haltestellen nach dem Einstieg (Busse) gilt. Dieser Tarif gilt nicht im Bereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio AG und metronom Eisenbahngesellschaft mbH.

Für Erwachsene (ab 15 Jahren) gibt es Kurzstreckentickets, Einzel- und Sammeltickets, TagesEinzel- und TagesGruppen-Tickets.

Für Kinder ab sechs Jahren gibt es den Ermäßigungstarif als EinzelTickets (Einheitstarif). Die Heraufsetzung der altersmäßigen Nutzungsmöglichkeit von „bis inkl. 11 Jahre“ auf „bis 14 Jahre“ zum Tarifwechsel 15.12.2002 hat die Nachfrage und die Familienkomponente im Tarif in Analogie zu bundesdeutschen Verbundtarifen verbessert.

- **Tarife für Stammkunden**

Das Tarifgebiet ist im Card-Tarif für Stammkunden (Fahrausweise mit einer Gültigkeit von mehr als einem Tag) in vier Tarifzonen eingeteilt; dabei wird die Stadt Hannover in die zwei Zonen Hannover 1 (H1) und Hannover 2 (H2) und das übrige Regionsgebiet - wie im Tickettarif - in die Zonen Umland und Region unterteilt. Das Überfahren einer Tarifzone führt dabei in die nächsthöhere Preisstufe. Insgesamt gibt es damit vier Preisstufen/Zonenpreiskategorien für Cardnutzer.

Für Erwachsene gibt es die Monatskarten (übertragbar) auch als Monatskarte im Abonnement (übertragbar und persönlich als Jahres- oder HalbjahresAbo), als Monatskarte (persönlich) im FirmenAbo und im SammelBestellerAbo für Großkunden. Darüber hinaus sind folgende Tarife, für die es keine bundes- oder landesrechtlichen Vorgaben oder Ausgleichszahlungen gibt, in die Tarifstruktur mit aufgenommen: Die Monatskarten für Senioren im Einzelverkauf und im Abonnement und der HannoverPass für Sozialhilfe- und Arbeitslosenhilfeemp-

fänger der Stadt Hannover.

Cards für Auszubildende und Jugendliche sind die Schüler-Monatskarte im Einzelverkauf und im Abonnement, die Wochenkarte, die SemesterCard für Studierende, die SparCard Schüler (bis inkl. 22 Jahre) für Schüler allgemeinbildender und berufsbildender Schulen ohne Anspruchsberechtigung auf Schulwegkostenerstattung sowie gleichgestellte Schulformen an Schulen in freier Trägerschaft, die GVH-SchulCard als SchuljahresCard für Schülergruppen allgemein- und berufsbildender Schulen im Rahmen der gesetzlichen Schülerbeförderung sowie die U21-Cards für Fahrgäste unter 21 Jahren (Freizeitkarte).

- **Besondere Tarife**

Der Gemeinschaftstarif beinhaltet bzw. ist im Rahmen zeitlich befristeter Sonderangebote ergänzt um folgende Tarifarten (Stand 01.01.2006): Hoteltarif, CongressCard, StadtBus-Tarif Barsinghausen, Aufpreise für bestimmte Verkehrsangebote (1. Klasse Züge des Nahverkehrs; InterCity-Nutzung in Regional- und Sonderstreckentarifen (s. Abschnitt 2.2.); ÜbergangsCard 1.Kl. für Schwerbehinderte (bis 09.12.06); Kooperationstarife mit anderen Verkehrsunternehmen (Schönes-Wochenende-Ticket der DB; Niedersachsen-Tickets DB Single und Gruppe; DB-City-Ticket; DB-SemesterTicket), Verbänden (VDV: SchülerFerienTicket Niedersachsen/Bremen); Veranstaltern wie Konzert- und Eventagenturen; Messe-Veranstaltern; Reiseveranstalter sowie Autohäusern mit angeschlossenen Werkstätten. In diesem Kontext ist auch auf das geplante Tarifangebot der Metropolregion Hannover- Braunschweig-Göttingen zu verweisen. Es ist angestrebt, ein Metropolticket auf Basis des o.g. Niedersachsen-Tickets zu vertreiben. Dieses soll in sämtlichen Bussen und Bahnen der relevanten Verbände und Landkreise Gültigkeit besitzen.

Ferner werden bestimmte Tarifstellen genutzt, um ausgewählte Zusatzleistungen der Beförderung mit einem Entgelt zu belegen: Ermäßigungsticket für Hunde; zum Hannover-Pass je Fahrt; Einzel-, SammelTickets oder MobilCard (Einzelverkauf) des 1-Zonenpreises für die Fahrradbeförderung in Zügen des Regional- und Nahverkehrs im GVH-Tarifgebiet.

Abb: D IV.1: Tarifzonen im Tickettarif

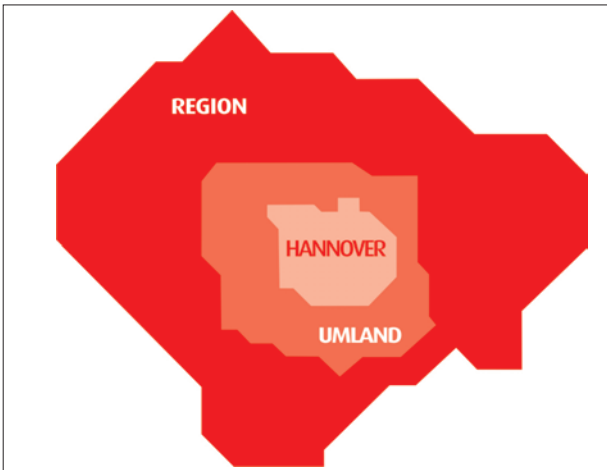
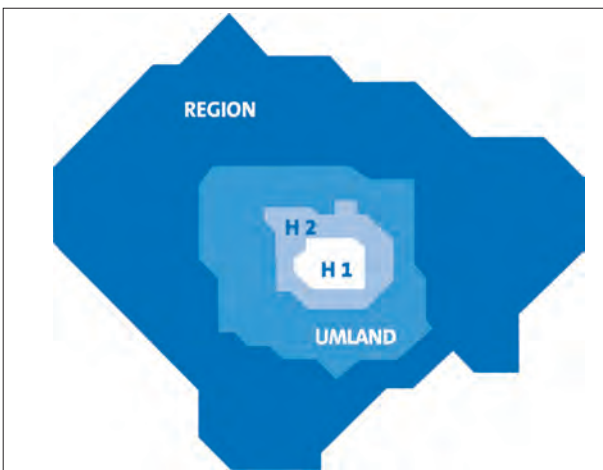


Abb. D IV.2: Tarifzonen im Cardtarif



Tarifangebote wurden und werden u. a. im Rahmen von Modellversuchen zusammen mit auf den Individualverkehr ausgerichteten Mobilitätsdienstleistern offeriert als „GVH-Mobilpaket“, wo dann auch preislich rabattierte MobilCards im Abonnement als ein Leistungsbaustein bis zum 30.6.2007 integriert angeboten wurden.

Mit dem seit dem 01.02.2006 begonnenen Modellversuch zur „Abo-StartCard“ wird Kunden der sofortige Einstieg in die GVH-Abonnements ermöglicht, in dem sie die Zeit bis zum ersten Vertragsmonat mit einer günstigen MobilCard tagesgenau und preislich vergünstigt überbrücken können. Hier ist es gelungen, Aspekte der Stammkundenbindung in Tarifgestaltung umzusetzen.

2.1.2 Leitsätze zum Tarif

Im Zuge der Neustrukturierung der Regelungen zum öffentlichen Personennahverkehr in 2001 im Raum Hannover hatten sich die in der Hannover Region tätigen Verkehrsunternehmen (Verbund) und die Region Hannover als Aufgabenträger auf folgende Leitlinien (Grundsätze und Ziele) für die Weiterentwicklung der beschriebenen Tarifstruktur verständigt:

- Der vorhandene Verbundtarif bleibt im Sinne eines Gemeinschaftstarifs erhalten.
- Die Tarifstruktur berücksichtigt die siedlungsstrukturelle Entwicklung der Region Hannover.
- Die jährliche Überprüfung des Verbundtarifes dient dem Ziel einer Anpassung an die Aufwands- und Ertragsentwicklung unter der Maßgabe mindestens gleich bleibender Einnahmen.
- Die Tarifweiterentwicklung dient dem Ziel der Sicherung und des Ausbaus der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV.
- Die Tarifweiterentwicklung hat das Ziel höchstmöglicher Marktausschöpfung (Kundenbindung und -gewinnung) unter Berücksichtigung von Marktforschung und Kundenzufriedenheitsuntersuchungen (kundenorientierter Tarif).
- Die Tarifweiterentwicklung hat das Ziel der Herstellung größtmöglicher Einfachheit und Transparenz in seiner Anwendung durch Kunden und sonstige Beteiligte (...).
- Die Tarifweiterentwicklung steht im Einklang mit einem serviceorientierten Vertriebskonzept des Verbundes.
- Tarifierhöhungen sollen nicht zu Fahrgastverlusten führen.
- Die Entwicklung des Tarifs dient der Stärkung der Eigenwirtschaftlichkeit der Verbundunternehmen.
- Das Anwendungsgebiet für den Tarif (=Tarifgebiet) soll im Interesse einer die regionalen Verkehrsbeziehungen berücksichtigenden Weise erweitert werden:
- Kooperationen mit der Landesnahverkehrsgesellschaft im Bereich SPNV sowie mit angrenzenden Aufgabenträgern im Bereich ÖPNV (Sonderstreckentarife, Übergangstarife, Tarifkooperationen etc.)
- Schrittweise Einführung eines Regionaltarifes
- Die Gestaltung, das Niveau und Änderungen in den Tarifen unmittelbar angrenzender Verbundräume (z. B. Verkehrsverbund Region Braunschweig) sind zu berücksichtigen.

- Durch den Abschluss von Tarifkooperationen sollen Zugangshemmnisse zur Nutzung zum ÖPNV stetig abgebaut werden:
 - Kooperationen mit der Deutschen Bahn AG in den Bereichen Nah- und Fernverkehr.
 - Kooperationen mit Veranstaltern und Institutionen zur Erleichterung des Einstiegs von speziellen Zielgruppen in die Nutzung des ÖPNV; Abbau von Zugangsbarrieren durch nur eine Karte mit verschiedenen Nutzen.
 - Fortführung und Neuabschlüsse von Kooperationen mit Großkunden (SemesterCard; FirmenAbo u. a.) als Maßnahmen zur Verstetigung von Tarifeinnahmen und verbesserter Ausschöpfung von Kundenpotenzialen.

Diese beschriebene Weiterentwicklung des Tarifsystems erfolgt jährlich im Rahmen der gemeinsamen Erarbeitung der Tarifmaßnahme. Die Federführung beim Tarif liegt bei der RegioBus Hannover GmbH.

Ferner wurden neben den genannten wirtschaftlichen Rahmenlagen, die zu berücksichtigen sind, Preiskorridore vereinbart, innerhalb dessen sich die Tarifierhöhungen bewegen können. Basis hierfür ist jeweils die allgemeine Entwicklung der Lebenshaltungskosten seit dem Zeitpunkt der letzten Preisanpassungsmaßnahme im Verbund.

- Darauf bezogen können Einzelpreise bisher um +6 % abweichen und darf die durchschnittliche Preisanpassung über alle Preisänderungen eine Abweichung von +1 % nicht überschreiten, ohne dass hierzu die Zustimmung des Aufgabenträgers erfolgt ist.
- Preissenkungen und Veränderungen in der Tarifstruktur und -systematik bedürfen grundsätzlich der Zustimmung der Region Hannover.
- Vorgesehene Maßnahmen müssen dem Aufgabenträger rechtzeitig vor Beschlussfassung der Aufsichtsräte der Verkehrsunternehmen und vor dem Antrag auf Tarifgenehmigung vorgelegt werden.

2.1.3 Ausgewählte Daten zur Verkehrsnachfrage im GVH in 2005

Die nachfolgenden Auswertungen erlauben Einblicke in strukturelle Aspekte des Tarifs.

Der Umfang und die Tiefe der GVH-Tarifstruktur ist vielfältig und wird nahezu allen Kundenwünschen gerecht.

Tab D IV 1: Elemente der Tarifstruktur GVH im Jahr 2006 * (ohne Regional- und Sonderstreckentarife)

Angaben zu....	Wert/e	Erläuterung
Anzahl der Zonenpreise bei Tickets	3	zzgl. 1 für die Kurzstrecke
Anzahl Fahrausweiskategorien Tickets	6	
Ticket-Tarifstellen insgesamt	15	inkl. 3x Einzeltickets bargeldlos bei Geldkarten-Zahlung und StadtBusTicket Barsinghausen
Anzahl der Zonenpreise bei Cards	4	
Anzahl Fahrausweiskategorien bei Cards	32	
Card-Tarifstellen insgesamt	144 Inkl. 16 GVH-MobilPaket	ohne Abo-StartCards
wichtigste Angebote als „Einheitstarif“	- ErmäßigungsTicket - U21-Card (Monat und Jahr) - SemesterCard - KombiTickets (im Regelfall) - Hoteltarif - CongressCard	

* alle Angaben für den Tarifstand 11.12.2005 bzw. 01.02.2006 soweit nicht anders gekennzeichnet

Tab D IV 2: Tickets und Cards in Nutzung durch die Kunden (Anteile an Gesamtfahrten/Einnahmen)* in 2005

	Fahrten Anteile in v.H.	Einnahmen Anteile in v.H.
Tickets		
1 Zone/Kurzstrecke	65,47	59,26
2 Zonen	14,72	18,24
3 Zonen	19,81	22,50
Cards		
1 Zone	20,38	19,05
2 Zonen	30,83	29,11
3 Zonen	24,22	25,38
4 Zonen	24,57	26,46
Tickets (1-3 ZP)	23,62	36,65
Cards (1-4 ZP)	76,38	63,35

* ohne Sonderstrecken- und Regionaltarif-Cards Quelle: GVH-Umsatzstatistik 2005 / Stand: 28.03.06

Während bei den Tickets tendenziell kürzere Fahrten dominieren, ist die Verteilung der Fahrten bei den Cards eher gleichgewichtig auf alle vier Zonen verteilt. Insgesamt werden aufgrund des hohen Stammkundenanteils die Mehrzahl aller Fahrten mit Cards durchgeführt, die auch zu rd. 63 % zu den erzielten Tarifeinnahmen beitragen. Wie sich die Nutzungen von Tickets und Cards auf aggregierte Tarifgruppen verteilen, ist nachfolgend erkennbar.

Deutlich wird, dass nur rd. 22% aller Fahrten mit Tickets (Fahrausweise mit Gültigkeit bis zu einem Tag) durchgeführt werden. Sie tragen mit rd. 33% zu den Tarifeinnahmen bei. Andererseits tragen die rd. 78% der Fahrten mit Cards zu rd. 67% zu den Einnahmen bei. Wie die Tabelle D IV 4 ausweist, haben bei den Cards wiederum die Stammkunden mit längerfristiger Bindung (Kunden in Abonnements und sonstiger Vertragsbindung) einen Anteil von rd. 70% an den Fahrten mit und an den Einnahmen aus Cards.

Tab D IV 3: Tarifnutzung 2005 nach Tarifnutzerguppen (Anteile in v.H.)

	Fahrten Anteile in v.H.	Einnahmen Anteile in v.H.
Tickets (ohne KombiTarife)	21,81	33,21
Cards Erwachsene I	28,88	27,13
Cards Erwachsene II / Senioren	6,21	4,98
Cards Großkunden	9,08	6,63
Cards Schülertarife	29,16	21,33
Zwischensumme	95,16	93,28
Cards in Regional- und Sondertarifen	2,15	3,78
Tickets und Cards sonstige	2,70	2,94
Alle	100	100

Quelle: GVH-Statistik 2005; Berechnungen Region Hannover

Tab D IV 4: Card-Nutzungen nach Vertriebswegen

Vertriebsweg	Fahrten	Einnahmen
	Anteile in v.H.	Anteile in v.H.
Einzelverkauf	30,26	29,02
Einzel-Abo	31,60	34,78
Vertragskunden (Großkunden; SemesterCard, SchulCard)	38,13	36,20

*ohne Cards Sonder- und Regionaltarife Quelle: GVH-2005; Berechnungen Region Hannover

Tab D IV 5: Erlösstruktur 2005 (Erlös/Fahrt)

Fahrausweisart/en	Erlös/Fahrt
	in Euro
EinzelTicket	2,21
SammelTickets	1,98
ET / ST gemittelt:	2,09
Kurzstreckenticket	1,11
TagesEinzelTicket	1,34
Alle Tickets für 1 Person gemittelt	1,59
TagesgruppenTicket	1,12
Vorgenannte Tickets gesamt	1,55
Cards 1- 4 ZP *	0,81
Erlöse je Fahrt GVH-Tarife *	0,98
Erlöse je Fahrt Pool	0,99

*ohne Cards Sonder- und Regionaltarife Quelle: GVH-2005; Berechnungen Region Hannover

Tab D IV 6: Entwicklung der Fahrten und Einnahmen ab 1992* (basiert 1992 = 100)

Jahr	Fahrten	Einnahmen
	in %	in %
1992	100,00	100,00
1995	109,55	118,59
1998	108,07	128,60
2000	107,02	138,91
2005	116,47	167,83

* gesamt aus Fahrausweisnutzungen; ohne Freifahrer und Schwerbehindertenfreifahrt Quelle: GVH-2005; Berechnungen Region Hannover

Mit dem Durchschnittserlös je Fahrt aus Fahrausweisnutzungen (Tarifentgelte) liegt der GVH im oberen Feld im Verbundvergleich. Damit ist ausgewiesen, dass markt- und kundengerechte Tarifbildung erfolgreich zur Ertragskraft des Tarifs beitragen kann. Täglich wurden in 2005 rd. 429.094 Fahrten mit GVH-Tarifen durchgeführt.

Gegenüber 1992 sind die Fahrten um 16,5 % gestiegen, die Einnahmen dagegen um rd. 68 %. Hierzu haben nicht zuletzt die kontinuierlichen Preisanpassungen seit 1997 beigetragen.

2.1.4 Ansatzpunkte zur Tarifentwicklung

Die Frage, wie der Öffentliche Personennahverkehr genutzt und wahrgenommen wird, dokumentiert sich nicht nur in den „harten“ Fakten der Struktur nachgefragter und genutzter Fahrausweise und über die Zählungen beförderter Personen, sondern letztlich lässt sie sich in Bezug auf die Qualitätsaspekte des ÖPNV nur dadurch beantworten, dass die Fahrgäste selbst um eine Einschätzung gebeten werden.

Die Fortführung der im Großraum-Verkehr Hannover durchgeführten Kundenbefragungen zur Erfassung der "Gesamtzufriedenheit" des ÖPNV ist dabei von grundsätzlicher Bedeutung als Handlungsmaxime zur Tarifgestaltung. Gefragt ist die subjektive Einschätzung zum Thema Fahrpreisbildung, die im Vergleich zur Nutzungsentscheidung IV oder ÖV – neben anderen Aspekten – eine Rolle spielt. In den bisherigen Befragungen waren dabei folgende Gesichtspunkte immer wieder von Bedeutung:

- Preis-Leistungsverhältnis
- Tarifgerechtigkeit
- Übersichtlichkeit der Tarifzonenabgrenzungen
- Übersichtlichkeit der Tarifangebote
- Gestaltung der Fahrausweise.

In Abhängigkeit von den befragten Kundengruppen (Repräsentativbefragung in der Bevölkerung; Befragung von Stammkunden oder Gelegenheitskunden) wird deutlich, dass die Zufriedenheit aller Befragten mit diesen Kriterien durchweg als niedrig einzustufen ist, während ihr Einfluss auf die Gesamtzufriedenheit in Nuancen je nach Kundengruppe variiert.

Die genannten Qualitätsaspekte sind weiterhin relevante Handlungsfelder, in denen aus Sicht der Kunden bzw. definierter Kundengruppen Verbesserungen anzustreben sind bzw. in denen die bereits vorhandene Qualität den Kunden vermittelt werden muss, um ihre "Globalzufriedenheit" mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere mit dem Tarifsystem zu verbessern.

Preis-Leistungsgerechtigkeit und Zahlungsbereitschaft

Mit der Tarifreform 1997 sollte nicht nur aus unternehmerischer Sicht, sondern auch im Hinblick auf die Wünsche der

Kunden, eine bessere Preis-Leistungsgerechtigkeit dahingehend erzielt werden, dass längere Fahrten tendenziell teurer sind. Gerade dieser Qualitätsaspekt wurde jedoch auch nach der Tarifreform immer noch mit "geringer Zufriedenheit" bewertet. Wenn die Kunden im Rahmen der Befragung zum "Tarif" ihre Einschätzung zum Preis-Leistungsverhältnis abgeben sollen, dokumentierte sich in der Frage "Welchen Betrag ist der Kunde bereit, für eine Fahrt im öffentlichen Personennahverkehr zu zahlen?" letztlich die Frage "Was ist mir der öffentliche Personennahverkehr wert?" auch im Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeiten anderer Verkehrsmittel.

Tiefergehende Erkenntnisse zur Einschätzung der „Zahlungsbereitschaft“, auch nach Kundengruppen, erbrachte die hierzu durchgeführte „Preisschwellenanalyse Öffentlicher Nahverkehr“ im Herbst des Jahres 2003 mit Fahrpreisen zum Tarifstand 2003 (Quelle: „Preisschwellenanalyse Öffentlicher Nahverkehr“ im Auftrag der Region Hannover, Institut e-mares; 03/2004).

In die subjektive Bewertung zu dem für den einzelnen Kunden „richtigen“ Fahrpreis fließt immer auch das Gesamturteil zum benutzten Verkehrssystem und auch der Vergleich mit konkurrierenden Verkehrsmitteln ein. Neben der Frage: „Ist der GVH zu teuer?“ konnte ermittelt werden, welcher Preis je Tarifangebot aus Kundensicht der „richtige“ wäre, zu dem der ÖPNV noch genutzt werden würde.

Marktgerechtes Tarifniveau

Diese Analysedaten sind Grundlage der Preisberatungen geworden. Es ist das im Konsens zwischen Region und Verbund beratene Ziel, das Tarifniveau im weitesten Sinne „marktgerecht“ zu gestalten. D.h., dass auch im Einklang mit der Maßgabe, dass Preis- und Tarifgestaltung nicht zu gravierenden Fahrgastrückgängen führen soll, die Preisanpassungen vorzunehmen sind.

Gerade vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, verbunden mit den sich daraus abzeichnenden finanziellen Möglichkeiten künftiger Kunden des ÖPNV und des veränderten Nutzungsverhaltens zur Verkehrsmittelwahl, ist im Spannungsfeld der Einnahmenmaximierung (Stichwort: Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs) und der Kundenbindung und –gewinnung das Augenmerk in der Zukunft auf letzt genannte Aspekte zu richten.

Tarifgestaltung im „Lebenszyklus der ÖPNV-Nutzung“

Junge Menschen müssen früh an Busse und Bahnen herangeführt werden; sie sollten durch Tarifangebote dort gebunden werden, solange sie in der Ausbildung sind; sie sollten die Vorteile des ÖPNV schätzen gelernt haben, wenn sie als Berufstätige eigenes Einkommen erzielen und sie sollten den ÖPNV über alle Jahre eines persönlichen „Nutzungszyklus ÖPNV“ die Vorteile der Inanspruchnahme der Busse und Bahnen für alle Wegezwecke erkannt haben, um auch in der Nach-Erwerbsphase die Möglichkeiten des ÖPNV nicht aus dem Auge zu verlieren.

Umso mehr gilt es, die Stammkundenbindung in der schon begonnenen Weise fortzusetzen und dennoch oder gerade dadurch die Erlösposition der Unternehmen zu stärken. Hierzu sind geeignete Tarifangebote zu entwickeln, die für alle Altersgruppen auch die Heterogenität der täglichen Wegezwecke in Abhängigkeit von der jeweiligen soziodemografischen und sozioökonomischen Situation potenzieller Nutzer und Nutzerinnen berücksichtigen und somit der „Mobilität im Lebenszyklus“ Rechnung tragen. Die Überprüfung der Tarifangebote unter dieser Zielsetzung sollte im Rahmen der Erarbeitung der jährlichen Tarifmaßnahme vorgenommen werden.

Im Großraum-Verkehr Hannover ist die Zielgruppenorientierung in der Tarifgestaltung im Einklang mit dem tatsächlichen Nutzungsverhalten priorisierte Grundlage der Tarifgestaltung. In dem Widerstreit der Ansätze, Tarife „transparent“, „übersichtlich“ und für jeden „nachvollziehbar“ und dabei auch kundenfreundlich im Sinne von „nichtbenachteiligend“ zu gestalten (Stichwort: „Das richtige Angebot für jede/n“), ist die Abwägung zwischen Umsetzungsfähigkeit und Finanzierbarkeit vorzunehmen.

Ein erster Schritt in diese Richtung ist die MobilCard 60plus, die ab Dezember 2004 nunmehr von allen Bürgerinnen und Bürgern ab 60 Jahren genutzt werden kann. Bereits für noch Berufstätige ermöglicht sie so einen Übergang auf DEN richtigen Fahrausweis für die Nach-Erwerbszeit.

Nicht nur die demografische Entwicklung wird bei der Tarifbildung zu berücksichtigen sein, sondern auch der im steten Wandel befindliche Lebensstil der Menschen, der ihren Anspruch an die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen

verändert hat und weiterhin verändern wird. Hinzuweisen sei auf veränderte Haushalts- und Familienstrukturen, Veränderungen in den Erwerbsquoten der Frauen und mittelfristig älterer Menschen (Lebensarbeitszeit bis 67), flexible Arbeitszeitgestaltung am Tage aber auch über die Woche bis hin zu Wochenend-Arbeit, verändertes Verbraucherverhalten (Ladenöffnungszeiten; Internetshopping) etc. korrespondieren unmittelbar mit einer höheren Komplexität der Fahrtzwecke und schlagen sich in den kundenspezifischen Wegekettennieder.

Dieser Tatsache tragen im größten Ausmaß Monatskarten mit ihrer uneingeschränkten Fahrtmöglichkeit ebenso Rechnung wie freizügig nutzbare Tageskartenangebote, sei es für Einzelpersonen oder Gruppen.

Wo es immer schwieriger wird, außerhalb von Sonn- und Feiertagen Fahrtzwecke unabhängig von reinen Berufsverkehren zu identifizieren, spielen auch in der Tarifgestaltung die Aspekte eine Rolle, die eine flexible ÖPNV-Nutzung ermöglichen.

Nicht nur im Hinblick auf reine „Freizeit-Verkehre“ ist dabei auch die Frage der Mitnahme weiterer Personen sowie die unkomplizierte Möglichkeit, festgelegte räumliche Gültigkeiten von Fahrausweisen auszudehnen, ins Blickfeld der Tarifstruktur und Preisbildung zu rücken. Ausbaufähige Ansatzpunkte wären z. B. die räumliche Freigabe der MobilCards auf das Tarifgebiet an Wochenenden; die Ausdehnung der werktäglichen Mitnahmeregelungen (bisher montags bis freitags ab 19:00 Uhr für einen weiteren Erwachsenen und drei Jugendliche bis zu inkl. 17 Jahren im Geltungsbereich der Card).

Tarifkooperationen mit Veranstaltern z. B. sind deshalb weiterhin ebenso zu forcieren, wie die Ausdehnung des Geltungsbereichs der in Kooperation angebotenen HannoverCard (Touristenangebot für Einzelpersonen und Gruppen für einen oder drei Tage) auf das Tarifgebiet zum Jahr 2006 ein Schritt in die richtige Richtung war. Flexible Wegekettengehen zunehmend einher mit flexibler Verkehrsmittelwahl. Die auch schon tarifliche Einbindung der Fahrradmitnahme ist dabei der richtige Weg ebenso wie die übergreifende Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen (DB Regio) und Mobilitätsdienstleistern (Teilauto, GVH-MobilPaket etc.) und sollte ausgebaut werden. Mobilität aus einer Hand - Ver-

kehrsmittel und Fahrausweis - erleichtert den Zugang zum ÖPNV und bindet durch die Vermittlung positiver Erfahrungen die Kunden (Kundenbindung/- gewinnung).

Die Frage, ob unter Berücksichtigung der seit 2005 eingetretenen Veränderungen in der sozial- und arbeitsmarktpolitischen Gesetzgebung mit der Zusammenführung von Arbeitslosen- und Sozialhilfe zum Arbeitslosengeld II eine auf den Kreis der Betroffenen ausgerichtete Angebotserweiterung durch die Schaffung eines speziellen GVH-Sozialtarifs stattfinden soll, ist in 2006 ausführlich beraten worden. Auf Basis der in den Gremien der Region beschlossenen Prüfaufträge hat die Verwaltung der Region alle Varianten und Aspekte einer möglichen Tarifgestaltung und deren finanzielle Konsequenzen für den GVH-Einnahmenpool mit dem Verkehrsverbund erörtert. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass unter der Maßgabe bestehender rechtlicher und finanzieller Rahmenbedingungen ein besonderer Sozialtarif zurzeit als nicht wirtschaftlich vertretbar durch den GVH gestaltet werden kann. Ohne die Mitfinanzierung Dritter oder der Bereitstellung konkreter Finanzierungspositionen im Haushalt der Region zum Ausgleich entstehender Einnahmenverluste bei den Verkehrsunternehmen ist eine solche Maßnahme nicht umsetzbar.

Im Einklang mit sich verändernden Vertriebsstrukturen und neuen Möglichkeiten der Fahrausweisgestaltung (s. zu Abschnitt 3. Vertrieb) ist dort die Zielrichtung der Erschließung bisheriger Nicht-Nutzer und der stärkeren Bindung von Gelegenheitskunden (Kundenkarte für Gelegenheitskunden anstelle von z. B. Sammeltickets) zu verfolgen. Welche Bedeutung einzelne Komponenten im Ertragsmanagement der Verkehrsunternehmen haben werden, ist der Darstellung zu entnehmen.

Tab D IV 7: Bedeutung der Komponenten künftigen Ertragsmanagements

(Rangfolge der als zunehmend eingeschätzten Bedeutung der Instrumente durch ÖPNV-Anbieter)

Kundenbindungsmanagement
Erschließung neuer Kundenpotenziale
Bessere Abschöpfung von Vertriebspotenzialen
Verbesserte Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft
Eindämmung des Schwarzfahrens (Erlössicherung)
Nachfragesteuerung durch Preise

Quelle: Delphi-Studie „ÖPNV-Markt der Zukunft“, 2005, Berlin, Ergebnisband S. 122

Dem Aspekt marktgerechter und zielgruppenfreundlicher Tarifgestaltung gebührt dabei aus Sicht der Region das Primat vor dem Vertrieb.

Die Gesamtheit des Tarifsystems, bestehend aus der Anzahl der Tarifangebote und der Differenziertheit der Preise (Rabattierungen, Zielgruppen etc.), ist vom Grundsatz her transparent und für die Kunden und vor allem auch für potenzielle Kunden übersichtlich und durchschaubar zu halten.

Insofern sind weitere mögliche Tariffdifferenzierungen nach Kriterien wie z. B.

- Preis (Rabattierungen für Zielgruppen oder Vertriebswege)
- Fahrzeit (Kapazitätssteuerung im Tagesverlauf und auch „Reisezeit“ einer Fahrt)
- Komfort
- Takt
- Zusatzleistungen (Basis- und Premiumangebote)

in ihrem Kosten-Nutzenverhältnis abzuwägen.

Bereits im Nahverkehrsplan 1997 ist ansatzweise auf das Spannungsfeld hingewiesen worden, in dem sich Tarifgestaltungen als "Maßnahme zur Einnahmenerzielung der Verkehrsunternehmen" bewegen und in welchem Kontext als Quelle der Einnahmenerzielung sie einzuordnen sind. Im Rahmen der völligen Neustrukturierung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Raum Hannover, den zugehörigen Verträgen und der nachfragebezogenen Einnahmenverteilung zwischen den Verbundunternehmen wirkt die Region Hannover nun sowohl an dem Tarifsysteem als auch an der Höhe der Fahrpreise mit. Die Ziele der Tarifreform 1997 sind mitgetragen worden. Der Gemeinschaftstarif des GVH, wie er sich

aktuell darstellt, ist in seiner Konzeption und in den Tarifänderungen seit 1997 mit geprägt durch das Ziel, Tarifgerechtigkeit herzustellen und zu verbessern, wobei die Tariftransparenz nicht immer „ungeschoren“ blieb.

Dies hat auch die Auswertung einer „Mängelliste ÖPNV“ ergeben, die im Rahmen der schon angeführten „Preisschwellenanalyse“ erfasst worden ist, um Handlungsfelder aus Kundensicht zu identifizieren.

Anfang des Jahres 2005 haben die Region und der GVH eine Untersuchung beauftragt, die die finanziellen Folgen ermitteln sollte, die sich aus einer Veränderung der Anzahl der Tarifzonen ergeben würden. Untersucht wurde die Umstellung von 4 auf 3 Cardzonen (Modell 3+3) und die Umstellung von 3 auf 4 Ticketzonen (Modell 4+4) bei gleich bleibenden Preisen bzw. bei einem neuen Mischpreismodell. Hierbei sind die Kaufentscheidungen bzw. -verlagerungen finanziell zu bewerten, die sich über die Veränderungen der Zonenstruktur aus anderer Zonenpreis-Wahl je Fahrausweis ergeben.

Die Folgen aus der Nutzung günstigerer Fahrausweise (weniger Tarifeinnahmen) sind den Effekten aus dem Zwang, einen teureren Fahrausweis zu wählen (Abwanderung, Verlagerung, weniger Tarifeinnahmen), in der Weise gegenübergestellt worden, dass der Umfang der Be- oder Entlastung der Kundinnen und der Kunden und die Folgen für die Verkehrsunternehmen dargestellt werden. Im Ergebnis wurde deutlich, dass eine für die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen und damit für die finanziellen Gewährträger des ÖPNV in der Region aufkommensneutrale Tarif-Umgestaltung nicht möglich ist, ohne Nachfragerückgänge (= weniger Kunden) zu provozieren.

Eine noch übersichtlichere Tarifstruktur als heute mit den 3 Ticketzonen und 4 Cardzonen ginge zu Lasten der Gesamtnachfrage nach Leistungen des ÖPNV in der Region, die nicht zuletzt auch Angebotsveränderungen nach sich ziehen müsste.

Die Weiterentwicklung der Tarifstruktur in Richtung Übersichtlichkeit bleibt weiterhin Ziel der Region. Allerdings muss hier zunächst die Entwicklung der relevanten Rahmenbedingungen, wie z. B. der Einfluss der Kürzungen von Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr, beobachtet werden. Daher wird die Neustrukturierung der Tarifzonen, die auch Folgen für die Preisbildung der Cards in den Sonderstrecken- und Regionaltarifen hätte, nicht als aktuell vorrangige Maßnahme eingestuft. Eine Überprüfung der bestimmenden Rahmenfaktoren sollte dennoch jährlich erfolgen.

In der Preisgestaltung selbst ist im Hinblick auf die entfernungsbezogene Preis-Leistungsgerechtigkeit erkennbar, dass die Abstände zwischen den Zonenpreisen noch nicht in der Weise gleichmäßig sind, wie sie mit der Tarifreform angestrebt wurden. Hier besteht noch Handlungsbedarf sowohl bei Tickets als auch bei den Cards.

Es sollte geprüft werden, ob durch Abschaffung von Fahrausweisen in den Segmenten, in denen eine Nachfrage kaum stattfindet (Zonenpreiskategorien), die Transparenz des Tarifangebotes erhöht werden könnte oder ob diese tendenzielle ertragschwächeren Fahrausweisarten system- und strukturbedingt beizubehalten sind. Dies kann auch für Tarifstellen gelten, die z. B. primär eine den Vertrieb lenkende Funktion haben (z. B. den sog. „tix-Tarif“ bei bargeldloser Zahlung an Automaten).

Der aktuelle Gemeinschaftstarif des GVH in seiner Vielfalt weist keinen offensichtlichen Mangel an Tarifangeboten für die unterschiedlichsten Zielgruppen und Fahrtbedürfnisse aus. Die aufgezeigten Randbedingungen künftiger Jahre bieten dennoch Spielraum offensiver Tarifgestaltung im Sinne der Leitlinien. Diese sollten genutzt werden.

Nutzerfinanzierung

Vor dem Hintergrund sinkender Dritt-Mittel und der finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte mit schon eingeleiteten bzw. angestrebten Kürzungen von Zahlungen in die Finanzierung öffentlichen Personennahverkehrs (§45a-PBefG-Ausgleichsleistungen zur Schülerbeförderung, Restriktionen für Ausgleichsleistungen für Schwerbehindertenbeförderung, Revision der Regionalisierungsmittel) geht die allgemeine Tendenz zu einer stärker „Nutzerfinanzierten Tarifgestaltung“. Von einem an den Verkehrsraum adäquat ausgerichteten Angebot öffentlicher Verkehrssysteme haben alle Bewohner und Bewohnerinnen sowie ein- und auspendelnde Personen einen Nutzen. Im Weiteren wird nur auf die konkreten Nutzer und Nutzerinnen des ÖPNV und ihren Finanzierungsbeitrag Bezug genommen. Ihre finanzielle Leistung ist zu erhöhen, um Angebotsquantität und -qualität auf dem anerkannt hohen Niveau zu halten.

Wiederholt hat der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seit 2004 hierauf das Augenmerk unternehmerischen Handelns für seine Mitgliedsunternehmen gelegt. Unter der Maßgabe „Ertrag geht über Volumen“ gilt seine Maxime der

optimalen Abschöpfung von Zahlungsbereitschaften, d.h. der Ausschöpfung aller Potenziale der (Teil-) Märkte. Selbstverständlich dient hierbei die Beachtung von Nachfrageelastizitäten zur Wahrung der Sozialverträglichkeit weiterer Tarifmaßnahmen. Die Region wird sich bei Berücksichtigung der vorgegebenen Leitlinien und Standards dieser grundsätzlichen Zielrichtung nicht verschließen und erwartet die Erarbeitung von Strategien zur stärkeren Nutzerfinanzierung im Vorfeld der jährlichen Tarifmaßnahmen.

Dabei sind folgende Aspekte richtungsweisend und bei künftiger Gestaltung des Verbundtarifes zu beachten:

- Abbau von Rabattierungen bei Tickets und Cards

Tickets und Cards sind mit dem Ziel zu überprüfen, Rabattierungen zu reduzieren. Dies gilt auch für Angebote an Stammkunden in Abonnements und an Vertragskunden (Firmen-Abos und SemesterCards). Ziel ist es, die Nutzenschwellen bei Mehrfahrten-Angeboten (Tages und MehrtagesTickets sowie Cards) bezogen auf den EinzelTicketpreis als tariflichem „Eckwert“ heraufzusetzen bzw. zu stabilisieren.

Auch die Preisgestaltung von Ermäßigungstarifen für Kinder kann hier schon deswegen kein Tabu sein, da er als Einheits-tarif angeboten wird und durch Altersgrenzenveränderungen in den letzten Jahren eine stetige Ausweitung möglicher Nutzer und Nutzerinnen erfahren hat.

- Überprüfung „vertriebswegesteuernder“ Rabattierungen

Soweit Ticket-Rabattierungen bestehen (Zahlungen mit Geldkarte an Automaten) sind sie bezüglich künftiger Vertriebsausrichtungen zu überprüfen und mit diesen im Hinblick auf Kosten-Nutzenaspekte in Einklang zu bringen.

Bei Cards in Abonnements oder bei Umstellung auf Jahreskartenangebote sind die Abo-Faktoren „10 für 12“ zu mindern auf z. B. „10,5 für 12“. Preisunabhängige Angebotsteile sind entsprechend stärker zu kommunizieren.

- Kundenbindungskarten für Gelegenheitskunden

Diverse Modelle von Kundenbindungskarten (Grundkarte mit Einzelfahrtermäßigung; „Tage-Wahlkarte“ als Ersatz für Wochenkarten- oder SammelTickets) sind bereits von anderen Verkehrsverbänden entwickelt. Auch im GVH sollten sol-

che Ansätze zur Ausschöpfung bisher nicht erreichter Kundenpotenziale geprüft werden, um die Angebots-Preis-Lücke vom „Seltenfahrer“ zum „Stammkunden“ zu schließen. Auch hier sind Vertriebsentwicklungen zu beachten, die andere Formen der Preisbildung ermöglichen.

- Bepreisung gewährter Zusatznutzen

Die bisher ohne Aufpreis gewährten Zusatznutzen wie Mitnahmeregelungen bei Cards (weitere Personen; Hunde) und die Möglichkeit der Übertragbarkeit auf Dritte, die eine nachfragesteuernde Wirkung für die Auslastung in Schwachlastzeiten haben sollten, wären dahingehend zu beraten, ob eine zielgruppendifferenzierte Ausrichtung erfolgen kann (z. B. Familienkomponenten) oder ob eine Splittung in Basisangebote und „Mehr-Wert-Angebote“ mit entsprechendem Preisaufschlag vertretbar wären. Die Einbindung der ÖPNV-Nutzung in einen Gesamtmix des Verkehrsmittelwahlverhaltens ist dabei derart zu berücksichtigen, dass einerseits der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel positive Alleinstellungsmerkmale zugerechnet werden können (Umweltimage; Entlastung von Straßeninfrastruktur etc.), dass andererseits aber auch der realen Verflechtung von Wege- und Verkehrsmittelketten (Auto und ÖPNV; Fahrrad und ÖPNV) Rechnung getragen wird.

- Tarifgestaltung für Verkehre mit Wachstumspotenzial

Im Sinne der schon angesprochenen Veränderung von Wegezelen, die heute und künftig in noch stärkerem Maße mit Bussen und Bahnen zurückgelegt werden und der Veränderung der Potenziale demografischer Zielgruppen sind bestehende Angebote bezüglich ihrer Ausrichtung für Freizeitverkehre vom Preisniveau her zu beraten (Preisbildung Gruppenkarten) und stärker in Kooperationen zu vermarkten (KombiTarife). Das wachsende Potenzial älterer Menschen, denen eigene PKW-Nutzung ständige Gewohnheit ist, ist durch Tarifgestaltung und rechtzeitige Ansprache der noch im Erwerbsleben stehenden Personen auszuschöpfen. Dieser neuen Gruppe der sog. „Wahlfreien“ bei der Verkehrsmittelwahl ist auch bezüglich ihrer flexibleren Wegeketten (Fahrziel und Fahrtlängen) durch bewertete „Komfort“-Bestandteile im Tarifangebot Rechnung zu tragen.

- Tarifgestaltung für schrumpfende Märkte / Ausbildungstarife

Für die Entwicklung der für den Ausbildungsmarkt konzipierten Tarifangebote, die vielfach historisch gewachsen sind und die ihre finanziellen Grundlagen in spezifischer Bundes- und Landesgesetzgebung haben, ist in der tarifstrategischen Ausrichtung besondere Bedeutung zuzumessen. Die Reduzierung der §45a-PBefG-Ausgleichsleistungen, absehbar sinkende Schülerzahlen, Kürzung der Ausbildungsgänge an Gymnasien um eine Klassenstufe („Abitur in zwölf Jahren“), derzeit noch steigende Schülerzahlen in vollschulischen Maßnahmen aufgrund des mangelnden Angebotes an Ausbildungsplätzen, Motorisierung der Zielgruppe, weisen das Spektrum der restriktiv wirkenden Einflussgrößen. Hinzu kommen haushaltsbezogene Einkommenskürzungen (Kindergeld bis 25 Jahre statt bisher 27 Jahre) sowie die generelle Einführung von Studiengebühren, die auch die Zahl der Studierenden mittelfristig beeinflussen wird.

Die Nachfrageelastizitäten für Cards des Ausbildungstarifs sind eher höher als bei anderen Zielgruppen, sodass Mindereinnahmen hier nicht durch alleinige Preisanpassungen in diesem Tarifsegment aufzufangen sind. Für die Region als Trägerin der Schülerbeförderung und als Aufgabenträgerin des Öffentlichen Personennahverkehrs wird dabei insbesondere deutlich, dass hier beide Aspekte in ihren Haushaltswirkungen zu betrachten sind, soweit nicht durch geänderte Rahmenbedingungen Finanzierungsbeiträge Dritter (z. B. Elternbeiträge zur Schülerbeförderung) erschlossen werden. Soweit der in die allgemeinen Verkehrsleistungen integrierte Schülerverkehr dazu beiträgt, an Schultagen Verkehrsangebote für alle Bewohnerinnen und Bewohner in der Fläche in ausreichendem Maße zu bieten, sind der Preisbildung bei Schülerfahrkarten Spielräume genommen (Finanzierung Schülerfahrkarten und Verkehrsangebot für alle versus finanzierungsfreigestellte Schülerverkehre). Gleichwohl muss es über attraktive Tarifangebote gelingen, die altersmäßig relevanten Zielgruppen für den ÖPNV zu gewinnen, um sie beim Übertritt ins Erwerbsleben als Kunden halten zu können.

2.1.5 Grundlagen der Tarifsteuerung

Die geltenden Leitlinien und die vorgenannten Rahmenbedingungen mit dem Ziel, Kunden zu binden und neue Kunden zu gewinnen, sind dabei mehr als nur eine Restriktion, die im Sinne einer allen Bürgerinnen und Bürgern gerecht werden den bezahlbaren Mobilität zu beachten ist.

Die Region prüft ihre Einhaltung. Hierzu stellt der Verbund eine regelmäßige Daten- und Kennziffernübermittlung an die Region sicher, die für Eckwerte wie verkaufte Fahrausweise, Tarifeinnahmen, Fahrgäste und Nutzerstrukturen des Tarifs, Abschluss von Kooperationen mit Dritten, Strukturdaten aus Fahrgasterhebungen sowie Betriebsleistungen kontinuierlich vereinbart wird oder die im Bedarfsfall angefordert werden. Hierzu wird der Verbund ein Tarif-Benchmark mit der Region ebenso vereinbaren wie die Übermittlung erstellter Marktprognosen und deren Grundlagen. Es wird eine permanente Berichterstattung je nach Anfall der Datengrundlage erwartet, mindestens jedoch halbjährlich.

Über geplante Tarif- und Vertriebsmaßnahmen ist ein stetiger Informationsaustausch gemäß den Leitlinien sicherzustellen, bevor es zur Umsetzung von Maßnahmen mit Verbundwirkungen und damit auch auf die Partner mit GVH-Verbundtarifanwendung kommt.

2.2 Der Regionaltarif

2.2.1 Darstellung Status Quo

Der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) hat mit der Region Hannover, den Eisenbahnverkehrsunternehmen DB AG, metronom und eurobahn sowie einigen an das Gebiet der Region Hannover angrenzenden Landkreisen Tarifkooperationen abgeschlossen.

Anfang 1992 wurde mit dem Landkreis Schaumburg der "Schaumburg-Tarif" aus der Taufe gehoben und am 01.06.1995 ist mit den Vertragspartnern Stadt und Landkreis Peine der "Peine-Tarif" eingeführt worden. Diese beiden erfolgreich umgesetzten Vereinbarungen dienten als Basis einer strukturellen Überprüfung weiterer nutzvoller Tarifkooperationen mit entsprechenden Gebietskörperschaften, die an das Tarifgebiet des GVH angrenzen. In Zusammenarbeit mit den relevanten Beteiligten wurde mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und einer beauftragten Unternehmung ein Gutachten erstellt, das die weitere mögliche Vorgehensweise unter Darstellung von Alternativen aufzeigt. Auf Grundlage dieser Untersuchung ist am 01.08.2001 mit dem Landkreis Soltau-Fallingb. der „Schwarmstedt-Tarif“ und am 01.04.2002 mit dem Landkreis Celle der „Celle-Tarif“ eingeführt worden; diese gelten als Vorstufe des Regionaltarifs.

Am 12.12.04 ist es dann gelungen, diese vier Kooperationen mit einheitlichen Preisen und Konditionen zu einem Gesamt-konstrukt zu vereinen: Der GVH-Regionaltarif wurde mit den großen Vorteilen, die später noch dargestellt werden, verwirklicht. Die Tarifsystematik des GVH blieb in Form des Ring-zonenmodells unverändert. Zu den bisherigen vier Zonen im Zeitkartenbereich wurden weitere drei um das ursprüngliche GVH-Tarifgebiet hinzugefügt. Der Regionaltarif beinhaltet zunächst die Nutzung von Schienenstreckenabschnitten in den Landkreisen sowie von GVH-Verkehrsmitteln ausschließ-lich für Cards.

Auf dieser Basis erfolgte mit dem Landkreis Nienburg/Weser am 01.02.05 die Einführung des „Nienburg-Tarifs“. Eine sofortige Integration in den Regionaltarif war nicht möglich, da zunächst die Entwicklung der Fahrgastzahlen zur Berechnung der Durchtarifierungs- und Harmonisierungskosten vorliegen musste. Diese zeigen dann die Ausgleichszahlungen der Gebietskörperschaft auf.

Nach gleichem Beispiel ist am 01.02.06 der „Hildesheim-Tarif“ eingeführt worden, in den auch neben der DB AG die Eisenbahnverkehrsunternehmen metronom und eurobahn einbezogen sind.

Eine Einbindung in den Regionaltarif ist für beide Kooperati-onen schnellstmöglich geplant. Am 01.10.06 ist dann schließ-lich auch noch mit dem letzten an das Regionsgebiet angren-zenden Landkreis Hameln-Pyrmont eine Vereinbarung geschlossen worden. Er wurde sofort in den Regionaltarif integriert.

Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass die Durchtarifierungs- und Harmonisierungskosten sehr gering sind und aufgrund der Erfahrungen mit den anderen Sondertarifen auch sicher durch zusätzliche Fahrgäste kompensiert werden. Daher wur-de ein festgeschriebener Zeitraum mit fixen Ausgleichsbeträ- gen zwischen den Beteiligten vereinbart.

Abb. D IV 3: Region Hannover mit angrenzende Gebietskörperschaften und Schienenstrecken



2.2.2 Ziele und Vorteile des Regionaltarifs

Der Ausgangspunkt für die oben genannte Untersuchung war die Einführung des S-Bahn-Systems in der Verkehrsregion Hannover. Da der Großteil der Endpunkte dieser S-Bahnstrecken außerhalb des GVH-Tarifgebietes liegt, war die Diskussion zur Erweiterung des Gemeinschaftstarifs nahezu unumgänglich. Es sollte zunächst für das Verkehrsangebot auf der Schiene ein einheitliches Tarifsystem geschaffen werden, das insbesondere den Regionalpendlern im SPNV zwischen dem GVH und den benachbarten Landkreisen Nutzen bietet. Die Harmonisierung des 1997 reformierten GVH-Tarifsystems mit den anderen (insbesondere den DB-) Fahrpreisangeboten führte zu einer starken Vereinfachung des für ÖPNV-Kunden oft nicht leicht verständlichen Gesamtsystems diverser Anbieter. Dadurch ist ein attraktives Konzept generiert, das derzeitigen und potenziellen Nutzern sehr gut zu kommunizieren ist.

Aber nicht allein die Verringerung der Komplexität als vielmehr auch die angestrebte Reduzierung des Preises auf den entsprechenden Relationen wirkt positiv auf die Wahl des Verkehrsmittels der Pendler. Das primäre Ziel ist somit eine Modal-Split-Veränderung in Form von weniger motorisiertem Individualverkehr und mehr öffentlichem Personennahverkehr. Durch diese Verlagerung lassen sich auch weitere – insbesondere volkswirtschaftliche – Vorteile aufzählen. Ein Rückgang der Unfallzahlen auf sämtlichen Bundesstraßen zwischen den Landkreisen und Hannover ist hier zu erwarten. Weiterhin ergeben sich durch weniger Schadstoff-Emissionen geringere Umweltbelastungen, die zu einer höheren Lebensqualität in den Landkreisen und der Region führen. Außerdem ist auch unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten eine bessere Ausnutzung der vorhandenen ÖPNV-Infrastruktur anzustreben, was mit einer Verlagerung vom MIV unterstützt wird.

Die Vorteile für alle Beteiligten lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Durch die Attraktivitätssteigerung in Form eines günstigeren Preises und einfacheren Systems erhöht sich die Nachfrage auf den Regionaltarifstrecken. Diese Steigerung führt zu einer Überkompensation der Mindereinnahmen des gesenkten Tarifs.

Daraus resultiert, dass die Gebietskörperschaften keine Ausgleichsbeträge mehr aufbringen müssen. Außerdem erhöhen

sich die Einnahmen im GVH deutlich, ohne dass zusätzliche Kosten entstehen. Hieraus ergibt sich ein höherer Kostendeckungsgrad der Verkehrsunternehmen, was letztlich zu geringeren Zuschusszahlungen des Aufgabenträgers führt.

Daneben sind marketingspezifische Vorteile deutlich zu erkennen. Der Tarif ist leicht verständlich, daher gut zu kommunizieren. Er gilt auch für SPNV-Fahrten von Landkreis zu Landkreis und er ist auch daher in kürzester Form in den verschiedenen Medien darzustellen. Dies führt zu einer Erhöhung der Tariftransparenz und wirkt einer unnötigen Aufblähung der Verkaufstatistik entgegen.

2.2.3 Ausblick/potenzielle Umsetzung

Die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in den benachbarten Landkreisen wurden in ein dem jetzigen GVH-Tarifsystem kompatibles Ringzonenmodell transformiert. In diesem Kontext war es wichtig, die Anzahl der zusätzlichen Zonen sowie die Lage der SPNV-Halte in diesen richtig zu bestimmen. Hier ist stets das Dilemma "so übersichtlich und gerecht wie möglich" zu beachten. Bei der Umsetzung des Regionaltarifs ist deshalb die Entscheidung auf drei zusätzliche Tarifzonen um das bestehende GVH-Modell gefallen. Die Umsetzung erfolgt nicht durch einen zusätzlich aufgesetzten Übergangstarif mit eigener Tarifsystematik, sondern durch eine Integration in das GVH-Tarifgefüge.

Die zeitliche Abfolge sieht dafür folgendes Stufenkonzept vor:

1. Zeitkarten
2. Bartarif
3. Integration der Landkreis-Busverkehre.

Aus dieser Prioritätenliste ergibt sich, dass im **Zeitkartenbereich** sukzessive die noch nicht im Regionaltarif integrierten SPNV-Strecken vom GVH in die Landkreise Nienburg/Weser und Hildesheim umgesetzt werden.

Für diese erfolgt die Integration, wenn keine Kosten mehr auftreten oder nach Vereinbarung fester Beträge; aufgrund des bedeutend geringeren Volumens sowie kleineren Differenzbetrages zwischen Status-quo-Preisen und neuem Tarif ist dies für den Nienburg-Tarif viel früher als für den Hildesheim-Tarif zu erwarten. Beide Umsetzungen werden noch während der Laufzeit dieses NVP angestrebt.

In einem nächsten Schritt werden – basierend auf den ausgewählten Zeitkartentarifen – die Fahrausweise für den **Bar-tarif** (Einzel-, Sammel-, TagesTickets) angeboten. Dieses Segment weist bei der potenziellen Umsetzung größere Probleme als das der Monatskarten auf, da bei der Preisgestaltung Sonderangebote der DB AG wie "Schönes-Wochenende-Ticket" oder "NiedersachsenTicket" sowie die BahnCard Berücksichtigung finden müssen. Daher sind die notwendigen Kalkulationen zur Ermittlung der Status-quo-Einnahmen aller betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedeutend aufwändiger und komplexer. Außerdem treten hier aufgrund der nicht zu vermeidenden prozentualen größeren Preisreduzierungen je Fahrt vom Status quo zum Regionaltarif höhere Kosten als bei den Zeitkarten auf.

In diesem Kontext ist auch auf vertriebliche Belange zu verweisen, die insbesondere durch fehlende Entwerfer in den benachbarten Landkreisen relevant sind. Auch im GVH wird schon seit geraumer Zeit über die Abschaffung dieser veralteten Technik, bisher ohne Ergebnis, beraten. Für den Regionaltarif bietet sich daher an, nur bewertete, für beim Erwerb bestimmte Tage, Tickets anzubieten. Dies würde bedeuten, dass auf SammelTickets verzichtet wird und nur Einzel- und/oder TagesTickets vertrieben werden.

Die Preise je durchfahrener Zonen sind in sämtlichen Landkreisen natürlich identisch. Damit ist auch die Voraussetzung geschaffen, um einheitliche Fahrausweise für alle beteiligten Landkreise aufzulegen mit der Berechtigung, diese auch für Fahrten von Landkreis A nach Landkreis B zu nutzen. Die Erfüllung dieser Prämissen ermöglicht die Einführung eines der größten tariflich abgestimmten Nahverkehrssysteme Norddeutschlands mit einer damit verbundenen Attraktivitätssteigerung, die fast zwangsweise zu einer Nachfragesteigerung im ÖPNV führen wird und einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Dies sollte zunächst für (möglicherweise zwei) kleinere Relationen in Pilotprojekten getestet werden, um dann entsprechende Erfahrungen für die gesamte Umsetzung zu sammeln. Entsprechende Anfragen interessierter Gebietskörperschaften liegen bereits vor und werden nach der kompletten Umsetzung des gesamten Zeitkartensektors in Angriff genommen. Ein Zeithorizont lässt sich aufgrund der Komplexität noch nicht festlegen.

Nach der Einführung beider Fahrausweisgattungen wird untersucht, wie der jeweilige **Landkreis-Busverkehr** (in tariflicher Hinsicht) und das GVH-System harmonisiert werden können; diesbezüglich sind die bestehenden Spezifika der Landkreise, die eine große Heterogenität aufweisen, besonders zu berücksichtigen. Mögliche Kooperationsformen können vermutlich zunächst nur in unterschiedlichen Ausprägungen vollzogen werden. Das für den GVH optimale Ringzonenmodell ist wegen der monozentrischen Ausrichtung auf die Landeshauptstadt Hannover so beispielsweise nicht auf die Landkreise Peine oder Hildesheim übertragbar. Hier wird einerseits bereits das vom Verbundtarif Region Braunschweig präferierte Wabenmodell angewendet oder im anderen Fall angestrebt. Kooperationen in Form einer Integration in das GVH-Tarifsysteem scheiden so praktisch aus. Daher können andere Möglichkeiten herangezogen werden. So ist in vielen Landkreisen ein erster Schritt der Attraktivitätssteigerung der lokalen Busverkehre geschaffen worden, in dem es eine Ermäßigung (bspw. 20 %) für entsprechende Monatskarten bei Vorlage einer Regionaltarif-Card im freien Verkauf oder Abo gibt.

Dieses sind erste Schritte, die mit Sicherheit noch weiter zu entwickeln sind. Diese könnten zunächst in der Zusammenführung zu einem Fahrausweis bestehen, was zumindest ein weiterer Vorteil aus Kunden- bzw. Marketingsicht wäre.

3. Vertrieb

„Vertrieb“ wird hier definiert als die Gesamtheit der Strukturen und Maßnahmen, die es den Kunden im öffentlichen Personennahverkehr ermöglichen, in den Besitz eines Fahrausweises zu gelangen.

Die Inanspruchnahme einer Beförderungsleistung ist an die Entrichtung des Fahrpreises gebunden. Diese Zahlung wird im Regelfall durch einen Fahrausweis belegt (Quittungsfunktion). Somit ist der Vertrieb ein unmittelbares Bindeglied zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen. Die Qualität der Vertriebskomponenten trägt entscheidend dazu bei, die Marketingziele Kundenbindung, Kundengewinnung und Umsatzsteigerung zu erreichen.

Unter der Vertriebsstruktur verstehen wir die Gesamtheit der Möglichkeiten, den Kunden Fahrausweise für die bezahlte Fahrt des ÖPNV zugänglich zu machen. Sie umfasst daher auch die Vertriebswege sowie die personellen und technischen Medien, Vertrieb abzuwickeln.

3.1 Ausgangslage

Der Vertrieb wird von den im Verkehrsverbund Großraum-Verkehr Hannover (GVH) zusammenarbeitenden Verkehrsunternehmen üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und der RegioBus Hannover GmbH sowie den Partnern DB Regio AG, metronom Eisenbahngesellschaft mbH und eurobahn jeweils eigenverantwortlich durchgeführt. Bereits mit der organisatorischen Neustrukturierung 1994 und aktuell seit 2001 obliegt auch die konzeptionelle Weiterentwicklung der Gesamtaufgabe "Vertrieb" (hierzu gehören die Entwicklung der Vertriebsstruktur, des Vertriebsnetzes und der Vertriebs-techniken) den Verkehrsunternehmen unter Federführung der üstra AG.

Der Fahrausweisverkauf ist im GVH durch eine breite Heterogenität für die Fahrausweisarten Tickets und Cards gekennzeichnet. Diese resultiert aus einer Vielzahl von Vertriebskanälen sowie großen Qualitätsunterschieden zwischen diesen. Nachfolgend werden verschiedene Vertriebswege im GVH dargestellt:

- in Bussen über Fahrerinnen und Fahrer
- über Automaten mit verschiedenen Geld-Akzeptanzen (Bargeld in Form von Scheinen oder Münzen, Kreditkarten, EC-Karten, Geldkarten)
- Abonnement
- „Direktvertrieb“ wie SchulCard oder SemesterCard
- KombiTickets
- eigene Verkaufsstellen
- Fremdverkaufsstellen (Service- und Verkaufsstellen).

An dieser Auflistung lassen sich die vielfältigen Möglichkeiten des Erwerbs von Fahrausweisen deutlich erkennen. Da dem Kunden jedoch auch alle Kanäle kommuniziert werden müssen, um die oben aufgeführten Marketingziele möglichst umfassend zu erreichen, ist hier die Bedeutung und Abhängigkeit zwischen den Komponenten des Marketingmix offensichtlich.

3.2 Leitsätze

Der Aufgabenträger Region Hannover hat seine Vorstellungen zum Verbundvertrieb in den Verträgen zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs im Raum Hannover konkret dargestellt.

1. Den Nutzern des Verbundes wird von den beteiligten Verkehrsunternehmen ein kundenfreundliches Vertriebssystem angeboten. Dieses wird permanent durch Marktuntersuchungen kontrolliert, um ständig auf Änderungen der Kundenpräferenzen reagieren zu können.
2. Die Verkehrsunternehmen beobachten (...) neue Vertriebst Technologien.
3. Das derzeitige Vertriebssystem wird harmonisiert, um den Kunden einen verbund einheitlichen, problemlosen Fahrausweiserwerb zu ermöglichen.
4. Die Anzahl der momentanen Verkaufsstellen wird optimiert. Bei der Optimierung (und auch bei Neuverträgen) wird primär auf hohe Qualität geachtet. Dabei werden Aspekte wie soziales Umfeld, Flächendeckung oder Kompetenz als Auswahlkriterien herangezogen.
5. Verkaufsstellen werden mit einheitlichem Equipment versorgt, um somit verbundweit leicht erkennbar zu sein.
6. An besonders geeigneten Stellen werden Verkaufsstellen mit höchstem Qualitätsstandard installiert.
7. Es wird eine hohe Verständlichkeit von Informationen, auch für fremdsprachige Gäste, an den Automaten sicher gestellt.
8. Vertriebsarten, die stetige Einnahmen gewährleisten und wirtschaftlich erfolgreich sind, werden durch entsprechende Maßnahmen besonders unterstützt. Hierzu zählen insbesondere das Abonnement, FirmenAbonnement oder die SemesterCard.

Wesentliche Vorgabe der Region an die Unternehmen ist der Abbau der Zugangshemmnisse zum ÖPNV durch ein einheitliches, kundenfreundliches Vertriebssystem, dessen Qualität durch messbare und in Marktuntersuchungen zu prüfenden Kriterien geprägt sein wird. Diese Kriterien sind:

- zeitliche Verfügbarkeit
- örtliche Verfügbarkeit
- Sortimentsverfügbarkeit
- Schnelligkeit/Einfachheit des Erwerbs
- Zuverlässigkeit des Systems
- Zustand/Sauberkeit (von Automaten oder Vertriebsstellen)
- Verständlichkeit (auch für fremdsprachige NutzerInnen) bei Automaten
- fachliche Kompetenz des Verkaufspersonals.

Zielsetzung ist damit die Schaffung von Fahrausweis-Erwerbsmöglichkeiten, die für alle heutigen und potenziellen Kunden transparent, leicht anwendbar und einheitlich im Verbund, auch mit den kooperierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, sind. Neue Vertriebsysteme werden zukunftsweisend und als Grundlage moderner Fahrgeldmanagementsysteme geplant und soweit vorhanden auf ihre Anwendungsmöglichkeiten im GVH geprüft werden.

3.3 Ausblick/Ziele

Im GVH soll die bestehende Heterogenität im Vertrieb sukzessive gemindert werden. Gelegenheitskunden und Touristen haben einen anderen Anspruch als Stammkunden, die im Umgang mit dem ÖPNV vertrauter sind. Beiden Gruppen soll jedoch ein homogenes, leicht verständliches Vertriebssystem angeboten werden. Hierbei ist jeder einzelne oben beschriebene Vertriebszweig zu berücksichtigen.

Ein Schritt in die richtige Richtung ist die neue Ausstattung sämtlicher üstra-Vertriebsstellen mit einem elektronischen Verkaufssystem. Zuvor fand eine zahlenmäßige Optimierung des Fremdverkaufstellennetzes statt. Danach konnten alle dieser ca. 200 verbliebenen Läden oder Kioske mit einem einheitlichen Kassensystem ausgestattet werden, sodass diese nahezu sämtliche GVH-Fahrausweise anbieten können; lediglich die Fahrkarten für die 1. Klasse der EVU sowie für den Regionaltarif fanden noch keine Berücksichtigung. Es scheint jedoch nicht problematisch, dies in naher Zukunft zu ändern.

Der Vorteil ist klar ersichtlich: Die Kommunikation mit den Kunden kann sich auf das Wesentliche konzentrieren, denn sämtliche üstra-Verkaufsstellen vertreiben einheitlich das gleiche GVH-Sortiment. Die zuvor nötige Klassifizierung zwischen Service- und Verkaufsstellen, die nur ausgewählte Fahrausweise vorrätig hielten, ist aus diesem Gesichtspunkt nicht mehr so wichtig. Somit sind Auskünfte über die örtliche Verfügbarkeit und Sortimentsverfügbarkeit einfach zu geben. Auch Tarifwechsel lassen sich sehr viel einfacher, bspw. ohne Rückgabe von Fahrausweisen aller Verkaufsstellen, durchführen.

Eine Ausdehnung dieses Systems auf das Umland und die Region sollte bis Ende 2008 geprüft - und wenn betriebswirtschaftlich vertretbar - umgesetzt werden. Im Rahmen

dieser Prüfungen müssen neben dem Ziel der Wirtschaftlichkeit jedoch immer auch die Kundenanforderungen mit berücksichtigt werden, um entsprechende Zielkonflikte zu erkennen.

Eine Verbesserung des Fahrausweisverkaufs ist auch der bereits bei den Verkehrsunternehmen in Ansätzen praktizierte Verkauf über elektronische Fahrausweisdrucker. Für die Unternehmen gibt es Vorteile in der Dauer der Verkaufsvorgänge und Erleichterungen in der finanziellen Abwicklung. Hier ist eine sukzessive Ausdehnung dieser Vertriebshilfen sinnvoll.

Neben den Verbesserungen im personalbedienten Verkauf sind auch verschiedene im Automaten Sektor umzusetzen. Kunden im GVH bewerten den Erwerb von Fahrausweisen über Automaten erfahrungsgemäß im Vergleich zu anderen Vertriebskanälen nicht gut. Dies liegt auch an der Einführung der Ticketsäulen tix seitens der üstra im Jahr 1996. Der strategische Ansatz sah vor, den Fahrausweiserwerb bei Stadtbahnfahrern (sukzessive) einzustellen und den Kunden nur noch die Möglichkeit zu offerieren, per Geldkarte Fahrausweise zu bezahlen. Die Erwartungen einer schnellen Verbreitung weiterer Akzeptanzstellen der Geldkarte im Handel und bei Dienstleistern haben sich bis heute nicht annähernd erfüllt. Daher wurde mit der zusätzlichen Aufstellung von Bargeldsäulen (müx) auch die geforderte Bargeldakzeptanz, zunächst jedoch ohne Rückgabe von Wechselgeld bei Überzahlung des Tickets, umgesetzt. Bis heute kann aber nicht von einer echten Marktdurchdringung gesprochen werden.

Für die Zukunft ist daher die Abkehr von dieser tix/müx-Ausstattung anzustreben. Dies ergibt sich auch aus dem Nachteil, dass eine Erweiterung der Bezahlungsfunktion, wie bspw. mit EC-cash oder Kreditkarten aufgrund des geringen Platzes nicht möglich ist. Somit wäre der Erwerb von Zeitkarten mit dieser Automaten generation praktisch auch in Zukunft ausgeschlossen.

Daneben steht auch weiterhin das Problem, dass dieses Betriebssystem nicht kompatibel zur heutigen IT-Landschaft ist.

Aus dieser Auflistung erfolgen während der Laufzeit dieses NVP die Vorgaben für künftige Automaten generationen:

Es müssen primär Zugangsbarrieren reduziert bzw. abgeschafft werden. Diese würde u.a. durch Automaten mit allen gängigen Zahlungsfunktionen wie Münz-/Geldscheinakzeptanz sowie EC-cash und Kreditkartenakzeptanz erreicht. Wenn es nicht möglich ist, im gesamten GVH-Tarifgebiet einheitliche Automaten anzuschaffen, sollte zumindest die Bedienoberfläche homogen und natürlich einfach verständlich sein. Auf diese Weise wären viele der oben genannten Kriterien eines kundenfreundlichen Vertriebssystems positiv zu bewerten.

Eng mit den Vorgaben zur Ausstattung der zukünftigen Automaten-Generation ist die Problematik der technisch veralteten Entwerter zu betrachten. Es besteht eine relativ hohe Störfälligkeit und Ersatzteile sind nicht einfach zu beschaffen. Eine Neubeschaffung ist relativ kostenintensiv und im Zusammenhang mit einer neuen Automaten-Generation erscheinen die Entwerter antiquiert.

Notwendig sind diese Entwerter insbesondere für die Entwertung von SammelTickets; aber gerade dieses Teilsegment im Tickettarif hat nach Einführung der TagesTickets immens an Bedeutung verloren.

Hier könnten durch Abschaffung der SammelTickets gleich mehrere positive Aspekte umgesetzt werden; zum einen könnten die Entwerter überflüssig werden und zum anderen wäre eine größere Tariftransparenz geschaffen.

Außerdem wäre eine Erweiterung des Regionaltarifs um den Tickettarif ohne zusätzliche Ausstattung von Entwertern im sog. 2. Ring möglich.

Vor einem solchen Einschnitt in das Tarifsortiment ist eine entsprechende repräsentative Erhebung unter den Fahrgästen nötig; insbesondere muss ermittelt werden, ob die SammelTickets primär aus finanziellen Vorteilen im Vergleich zu EinzelTickets oder eher aus Bevorratungsaspekten erworben werden.

Sollten aus Kundensicht keine gravierenden Gründe gegen eine Abschaffung sprechen, plädiert die Region Hannover für die intensive Prüfung einer Abschaffung der SammelTickets im GVH. Dies könnte innerhalb von zwei Tarifmaßnahmen mit einer preislichen Heranführung von Einzel- und SammelTickets erreicht werden.

Nach der möglichen Abschaffung der SammelTickets sollte dann im nächsten Schritt eine Prüfung der Abschaffung von Entwertern erfolgen.

Die GVH-Abonnementzentrale regelt diesen Vertriebszweig seit über 20 Jahren für alle Verkehrsunternehmen sehr erfolgreich. Auch der Regionaltarif sowie der Hildesheim- und Nienburg-Tarif werden von dieser Stelle nach einheitlichen Vorgaben bzw. Standards bedient. Seit Februar 2006 ist durch die Abo-StartCard auch ein schnellerer Einstieg in das Abonnement möglich. Dieses Pilotprojekt ist aber derzeit nur im ServiceCenterCity „erhältlich“. Eine Ausdehnung auf alle Verkaufsstellen sollte ebenso untersucht werden wie die für Kunden optimale Möglichkeit des „flexiblen Abonnements“ nicht nur zum Ersten eines Monats.

Eine weitere Optimierungsmöglichkeit besteht in der Ausstattung der Vertriebsstellen bezüglich der Erkennbarkeit durch den Kunden bzw. zur Steigerung des Umsatzes durch Verkaufsförderungsmaßnahmen. Eine Attraktivitätssteigerung des Erscheinungsbildes für den gesamten GVH könnte am POS durch zeitgemäßere Werbemittel oder Promotionartikel erreicht werden. Hierfür sollten alle Verkaufsstellen eine „Basisausstattung“ erhalten, um somit den Wiedererkennungswert zu steigern. Darüber hinaus gibt es diverse Möglichkeiten der Erweiterung und möglichen Finanzierung dieser Mittel. Vor einer groß angelegten Neuausstattung müssen aber unbedingt Ziele wie Imageverbesserung oder Umsatzsteigerungen definiert werden, um die richtigen Artikel auszuwählen und den Zielerreichungsgrad ermitteln zu können.

Auf die Beschreibung und Erörterung anderer zukunftsgerichteter Arten des Ticketerwerbs, wie beispielsweise e-Ticketing, e- oder m-Commerce wird hier nicht näher eingegangen. Wie bereits unter den Leitlinien erwähnt, sollen neue Vertriebstechnologien beobachtet werden. Es soll insbesondere unter Kostengesichtspunkten jedoch nicht angestrebt werden, bundesweit eine Vorreiterrolle mit Einführung verschiedener Pilotprojekte einzunehmen. So wird bspw. die Einführung von Fahrausweisen mit Chip-Technologie, die u.a. die Grundlage für „multimodale Mobilitätskarten“ (vgl. Kap. D IV, Abschnitt 4.9.2) darstellen könnte, in der Erprobung und ersten Anwendung bei anderen Verbänden und Unternehmen zunächst beobachtet und die Erfahrungsberichte abgewartet.

4. Kommunikation und Service

Ausgangslage/Rahmenbedingungen

Kommunikation wird in diesem NVP nicht nur als klassische „Werbung“ definiert, sondern beinhaltet in der Sichtweise des Aufgabenträgers ein Bündel an Interaktionen mit Kunden und potenziellen Kunden. Neben grundlegenden Festschreibungen von Mechanismen zur Marktbearbeitung und Richtlinien zum Marktauftritt werden Rahmen des Kundenservices und der Fahrgastinformation beschrieben, ein Beschwerdemanagement als wichtige Kommunikationsform dargestellt und die Notwendigkeit von Kundenbeteiligung, Fahrgastrechten und Fahrgastsicherheit herausgestellt.

Nimmt man die Aussagen aus der vom Bundesministerium für Forschung geförderten Expertenbefragung „Delphi-Studie: ÖPNV 2015“ sowie die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Rahmenbedingungen zusammen, so gibt es folgende wesentliche externe Einflüsse, die die Herausforderungen an die ÖPNV-Kommunikation stellen:

- Stagnation des ÖPNV-Marktanteils auf heutigem Niveau
- Zunehmende Flexibilität im Arbeitsmarkt
- Wachsender Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung
- Verlängerte Schulwege, sinkende Schülerzahlen
- Individualisierung der Mobilitätsansprüche
- Hohe Pkw-Dichte verringert den Anteil der ÖPNV-Zwangskunden

4.1 Marktbearbeitung

Die Marktbearbeitung durch die Unternehmen erfolgt unter Wahrung folgender Leitlinien:

- Die Marktbearbeitung erfolgt unter strenger Markt- und Kundenorientierung.
- Die Kundenorientierung sieht die Ausrichtung der gesamten Unternehmensstrategie sowie des strategischen Denkens und Handelns an den Bedürfnissen und Wünschen der Kunden vor.
- Als übergeordnete Strategie muss neben der Fokussierung auf die Kunden die klassische Marktorientierung berücksichtigt werden, d.h. die Berücksichtigung der Aktionen von Wettbewerbern auf dem Mobilitätsmarkt.
- Maßnahmen und Strategien zur Kundenorientierung müssen sich einbetten in ein ausgewogenes Verhältnis

zwischen Kundennähe und Wirtschaftlichkeit.

- Als Kunden des Verbundes werden neben den Bürgerinnen und Bürgern der Region Hannover und ihren Gästen ebenso die Medien/Öffentlichkeit, Kooperationspartner, Sponsoren behandelt. Auch die Zielgruppe der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen muss mit geeigneten Maßnahmen in das Marketingkonzept eingebettet werden.
- Ziel der Marktbearbeitung ist die Erweiterung des Marktvolumens für den ÖPNV. Dabei wird das gesamte Volumen des Nahverkehrs- bzw. Mobilitätsmarktes betrachtet und durch die Entwicklung der ÖPNV-Angebote bzw. Dienstleistungen sowie auch kombinierter Mobilitätsangebote bearbeitet.
- Zur Ausschöpfung weiterer Marktpotenziale werden Kooperationen mit Dienstleistern anderer Branchen als der Mobilitätsbranche angestrebt.
- In der Kommunikation sind neue Werbemaßnahmen durchzuführen, die sich in der Realisierung durch Fahrgastzuwächse amortisieren.

Neben diesen allgemeinen Leitlinien, die die strategische Marketing-Ausrichtung aller handelnden ÖPNV-Akteure in der Region Hannover festlegen, wird die Umsetzung dieses strategischen Ansatzes nach folgenden Standards angestrebt:

- Sämtliche Grundlagendaten und strategischen Marketing-Überlegungen werden im Rahmen der Marketing-Strategie jährlich auf ihre Aktualität und marktkonforme Ausrichtung hin überprüft.
- Als Basis für die Marktbearbeitung wird periodisch die strategische Ausgangslage des Verbundes ermittelt und dem Aufgabenträger mitgeteilt.
Hierzu gehören:
 - Die Bestimmung des Marktanteils des Verbundes am gesamten Nahverkehrsmarkt in der Region Hannover wird periodisch mit geeigneten Messverfahren ermittelt.
 - Die Ermittlung und Aufstellung eines Leistungsprofils des Verbundes unter Berücksichtigung der Kundenmeinung.
 - Die Aufstellung mittel- und langfristiger Marktprognosen. Hierzu gehören u.a. gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen, Kundenbedürfnis-Trends und Wettbewerbs-Trends.

- Die Kundenorientierung findet im Marketingkonzept ihren Niederschlag durch Strategien zur Kundenbindung und Gewinnung von Neukunden.
- Das Marketingkonzept enthält eine Auflistung von Marketing-Zielen und -Strategien mit einer zeitlichen Zuordnung.
- Ziele und Strategien werden in einer Chancen-Risiken-Analyse bewertet.
- Als Ziel wird u.a. eine Aussage zur angestrebten Marktanteilsteigerung des Verbundes definiert (in der Periode t um x % von Wert a auf b).
- Das Marketingkonzept enthält Strategien zur Individualisierung und Standardisierung der Marktbearbeitung.
- Voraussetzung für Maßnahmen zur Kundenorientierung ist eine Segmentierung der Kunden zur Marktbearbeitung bzw. die Bildung homogener Kundensegmente.
- Das Marketingkonzept muss die Segmentierungskriterien nach geografischen Kriterien (z. B. Stadt/Umland; Differenzierung nach Teilnetzen oder Linien), demografischen Kriterien (z. B. Kinder, Schüler, Erwachsene, Senioren) oder psychografischen Kriterien (Nutzungsanlass/Fahrtzweck oder Verwendungsgewohnheit/Viel-/Seltenfahrer) berücksichtigen.
- Die operativen Maßnahmen des Marketingkonzeptes werden in einem abgestimmten Marketing-Mix zwischen den Bereichen Produkte/Angebote, Preise/Tarife, Kommunikation und Vertrieb differenziert. Abgeleitet aus den mittel- und langfristigen Marketingzielen und Strategien stimmt der Verbund, wie bereits zur Zeit praktiziert, inhaltliche Schwerpunkte mit der Region ab.
- Zur differenzierteren Marktbearbeitung werden die Leistungen der Verbundpartner da wo es sinnvoll ist, in homogene Produkte unterteilt. Die Produktbildung sowie Produkt-Hierarchisierung erfolgt dabei bei allen Verbundpartnern nach den gleichen, für die Kunden nachvollziehbaren Kriterien, berücksichtigt allerdings auch die strukturellen Unterschiede zwischen den Bedienungsgebieten der Unternehmen.
- Die im Marketingkonzept verankerten Strategien sowie die größeren Maßnahmen werden im Vorfeld mit Marktuntersuchungen zur Potenzialabschätzung sowie nach Durchführung der Maßnahmen als Erfolgskontrollen begleitet.

Die Kommunikationsmaßnahmen aller Akteure des ÖPNV-Marktes in der Region Hannover müssen sich auch zukünftig in einen Kommunikationsplan einbetten, der über mehrere Jahre die strategische Zielrichtung der Kommunikation beschreibt, dabei aber auch jährlich flexibel an die aktuellen Marktgegebenheiten angepasst wird. Dieses Kommunikationskonzept ist integraler Bestandteil des gesamten übergeordneten Marketingkonzeptes. Die globalen Zielsetzungen werden im Rahmen der Steuerungsfunktion des NVP vom Aufgabenträger mit dem Verbund zusammen festgelegt und operativ vom Verbund umgesetzt. Dabei erfolgt eine enge Abstimmung mit den unternehmensinternen Kommunikationsplänen sowohl der Verbundunternehmen als auch der weiteren Verkehrsunternehmen in der Region. Bestimmend für die Kommunikation in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes sind dabei folgende grundsätzliche Zielsetzungen:

4.1.1 Marktsegmentierungskriterien

Die Basis für die ÖPNV-Kommunikation bildet eine Aktualisierung der Zielgruppendefinition durch eine grundlegende Marktsegmentierung. Nur durch eine Differenzierung der ÖPNV-Kunden und -Potenziale kann eine zielgerichtete Ansprache erfolgen. Dabei entsteht ein Zielkonflikt zwischen der einerseits möglichst hohen Differenzierungsschärfe, um die wesentlichen individuellen Bedürfnisse verschiedener Kundengruppen zu erkennen und darauf zu reagieren und andererseits den begrenzten finanziellen Ressourcen, die für eine möglichst geringe Segmentierungstiefe sprechen.

Der Verbund entwickelt die Kundensegmentierung weiter. Bis dahin gilt die bereits gebräuchliche und in den Standards und Leitlinien beschriebene Segmentierung aus einem Mix von Lebenszyklusphase der Kunden, Fahrtzweck und Nutzungshäufigkeiten.

Die Lebenszyklusphasen sind nach der MID („Mobilität in Deutschland 2002“), einer bundesweiten Studie vom Bundesverkehrsministerium, an der sich die Region Hannover und die Verkehrsunternehmen mit einer gesonderten Fallzahlen-Aufstockung beteiligt hat, grundsätzlich wie folgt zu unterscheiden:

- Kind zu Hause betreut
- Kind in Kita oder anderer Einrichtung
- Schulbesuch

- Ausbildung
- Studium
- Erwerbstätigkeit
- Erwerbslosigkeit
- Hausfrau, Hausmann
- Rentnerin, Rentner

Neben den daraus zwangsläufig entstehenden Fahrtzwecken:

- Fahrt zur Kindertagesstätte
- Fahrt zur Schule
- Fahrt zur Ausbildungsstätte
- Fahrt zur Universität/Hochschule
- Fahrt zum Arbeitsplatz

sind noch ganz wichtige weitere Fahrtzwecke, die mit steigenden Wachstumsraten belegt sind:

- Erledigungsverkehr
- Einkaufsverkehr
- Freizeitverkehr

4.1.2 Kundenbindung als Marketing-Oberziel

Vor dem Hintergrund der segmentierten Kundengruppen ist das oberste Ziel der Marktbearbeitungsmaßnahmen im Bereich der Kommunikation die Kundenbindung und nicht primär die Neukundengewinnung. Die knappen finanziellen Ressourcen lassen keine aufwändige Neukundengewinnung zu, da die entsprechenden Rahmenbedingungen dagegen sprechen. Die Ergebnisse der MID dokumentieren in den aufgezeigten Trends:

- zunehmende Motorisierung der privaten Haushalte
- steigende Anteile des PKW-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen
- stagnierendes absolutes Aufkommen im öffentlichen Verkehr

die Schwierigkeit, hier bei jedem einzelnen Marktteilnehmer die für ihn individuellen Vorteile des ÖPNV in den Focus zu stellen. Die Zielerreichung der vom Verbund veranlassten Kundenbindungsmaßnahmen wird dem Aufgabenträger anhand verfügbarer Kontrollmittel jährlich mitgeteilt.

4.1.3 Prioritäten der Zielgruppenansprachen

Erfolgversprechender sind die Optimierung der Fahrgelderlöse über den Fahrgastlebenszyklus durch verbesserte und kontinuierliche Kommunikation mit bestehenden Kunden und der Versuch des „upgradings“ von Gelegenheitskunden zu Stammkunden.

Priorität in der zukünftigen Marktbearbeitung haben dabei die Zielgruppen der Schüler und Senioren. Dies sollte sich bereits in entsprechenden Maßnahmen bis Ende 2008 widerspiegeln. Weitere Erkenntnisse aus gemeinsam zu erarbeitenden aktuellen Segmentierungsstrategien werden diese Priorisierung aktualisieren.

Aus den Ergebnissen der MID und eigenen Studien der Region in Zusammenarbeit mit dem VCD Hannover ist bekannt, dass die Kommunikation der ÖPNV-Vorteile für Fahrten im Vorschulbereich nicht effektiv sind, da hier die Fußwege und die Fahrten mit dem Pkw dominieren und der ÖPNV noch nicht in den Köpfen ist.

Wichtiger ist der gesamte Schülerverkehr. Hier wird das Bewusstsein für auch spätere ÖPNV-Nutzung gelegt. Durch geeignete Kommunikation der aktuellen ÖPNV-Möglichkeiten, aber auch der zukünftigen in der an den Schulbesuch anschließenden Lebensphase muss der automatische Verlust dieser Kundengruppe an das Auto bei Erreichen der Volljährigkeit vermieden werden. Die Kommunikation läuft hier über die Schulsekretariate, diese Kontakte müssen gepflegt und vertieft werden. Im Bereich des GVH-Jugendmarketings und bei den Unternehmen sind bereits viele gute Ansätze zur Kundenbindung gelaufen (Internetauftritt „surfing-GVH.de“, Busbegleiter-Einsatz, Erstellung von Unterrichtsmaterialien und Filmen). Drohende Unzufriedenheiten durch steigende Preise (u.a. begründet durch den Verlust der Ausgleichszahlungen) müssen aufgefangen werden durch zielgruppengerechte Ansprachen. Der Focus sollte hier vermehrt in der Kommunikation von Übergangslösungen gesucht werden, weniger in aufwändigen Schulbesuchen unterer Klassen.

Für die Zielgruppe der Studierenden ist im Rahmen des Angebotes GVH-SemesterCard bereits eine kostengünstige Kommunikationsmöglichkeit über den Kanal der Studierendenvertretungen aufgebaut worden. Hier könnte dieser Kommunikationskanal zwar optimiert ausgenutzt werden, es soll-

te jedoch eher auf Tarifausschöpfung geachtet werden als auf zu aufwändige Kommunikation mit Personen, die teilweise durch den SemesterCard-Beitrag Zwangskunden sind oder auch nach Studiumsende durch Umzug dem GVH sowieso verloren gehen.

Bei den berufstätigen ÖPNV-Pendlern ist durch die Großkundenbetreuung der FirmenAbonnenten und Sammelbesteller eine effektive Kommunikation zu den Einzelnutzern über die zentralen Ansprechpartner in den Firmen möglich. Nach den Erfahrungen mit der Schwierigkeit der Neukundenakquise und dem bereits hohen Ausschöpfungsgrad in diesem Bereich sollte auch hier die Kundenbindung das erste Ziel sein. Bei drohenden Kundenverlusten durch Kündigungen ganzer Firmen sind die bereits angefangenen „Rückholgespräche“, mit den einzelnen Mitarbeitern verbunden mit der Kommunikation der Vorteile anderer individueller GVH-Angebote zu intensivieren.

Ausgaben für Kundenbindung amortisieren sich, weil Abonnenten sichere, planbare Einnahmequellen bedeuten. Zudem geben zufriedene Stammkunden ihre Zufriedenheit durch Mund-zu-Mund-Propaganda weiter und ersparen dadurch dem GVH viel Geld für aufwändige Kommunikation.

Generelles Ziel ist die Steigerung des Wertes des Verkehrsverbundes durch die Vertiefung der Beziehung zum Kunden und die daraus bedingte Erhöhung seiner Loyalität sowie letztlich der Steigerung des Ertrages. Um dieses Ziel zu erreichen, empfiehlt sich die Aufstellung eines CRM-Konzeptes (CRM = Customer Relationship Management) auf Strategie-, Prozess- und Informationstechnologieebene. Zur Kontaktaufnahme mit den Kunden ist Voraussetzung, dass genaue Kenntnisse über seine Bedürfnisse und Motive bekannt sind. Derzeit kennt der GVH nur seine Abonnenten über die Abo-Verwaltung. Diese Daten sollten zukünftig in Verbindung mit den Erkenntnissen aus dem Beschwerdemanagement für zielgerechte Direkt-Ansprachen besser aufbereitet und eingesetzt werden. Ziel ist dabei nicht der gläserne Kunde, vielmehr sollte unter Wahrung des Datenschutzes die Kommunikation zwischen dem GVH und den Kunden optimiert werden. Die technische Unterstützung für ein verbessertes CRM-System ist hierfür aufzubauen. Dies ist wichtig für die Sicherstellung der Informationsflüsse, die Automation von Prozessen und die vereinfachte Analyse der Kundendaten. Dadurch kann innerhalb bestimmter bekannter Nutzergruppen eine

weiter differenzierte Clusterung zur internen Bearbeitung erfolgen.

Eine gepflegte Datenbank ermöglicht auch die Durchführung von Kündigeranalysen, um die Fluktuationsursachen im Stammkundensegment zu erforschen und zielgerichtet durch Rückholaktion die Nutzerschaft zu halten.

Die Gruppe der Nichtkunden bildet wie oben bereits angesprochen nicht den Schwerpunkt der Marktbearbeitung, darf allerdings auch nicht vernachlässigt werden. Die schwierige Gewinnung von Neukunden ist am besten zu realisieren, wenn sich potenzielle Kunden in sozialen Wechselsituationen befinden wie beispielsweise Umzug oder Arbeitsplatzwechsel. Bereits durchgeführte Neubürgeraktionen sollten analysiert und zielgerichtet mit eindeutigem ÖPNV-Bezug neu geplant werden.

Auch der Arbeitsplatzverlust sowie das Ende der Lebensarbeitszeit stellen Wechselsituationen dar, auf die der ÖPNV reagieren muss. Es entfällt der tägliche Fahrzweck „Arbeit“. Hier ist nicht durch hoch subventionierte Tarifangebote sondern durch geeignete Kommunikation das vorhandene GVH-Angebotsortiment zu den Menschen zu transportieren, um die ÖPNV-Nutzung auch für andere Fahrzwecke zu penetrieren.

Die demografischen Rahmenbedingungen für die nächsten Jahre bedingen als Schwerpunkt der Kommunikation die Versorgung der älteren Bürgerinnen und Bürger in der Region mit zielgruppengerechten Informationen über die ÖPNV-Angebote. Der ÖPNV-Anteil muss mit diesem sich entwickelnden Markt mitwachsen und bestenfalls eine höhere Marktausschöpfung als heute erreichen. Eine steigende Gesundheit und damit Mobilität und der höhere Führerscheinbesitz als in früheren Jahren lässt diese Gruppe nicht mehr zwangsläufig dem ÖPNV zufallen. Zur Aktivierung der momentan noch relativ hohen Kaufkraft dieser Gruppe für GVH-Fahrkarten ist eine alters- und vor allem erwartungsgerechte Ansprache in Information und Werbung notwendig.

Die Kommunikation ist zunächst dann Erfolg versprechend, wenn die zu kommunizierenden Produkte altersgerecht sind. Mit der Einführung der MobilCard Senioren ab 60 sowie dem barrierefreien Ausbau des ÖPNV-Netzes in der Region sind hier die Grundlagen geschaffen. Die Marktbearbeitung dieser Zielgruppe bedingt den Ausbau des bereits beim GVH beste-

henden Key-Account-Managements. Unter der Verantwortung einer Person sollten bspw. die ausgebildeten Mobilitätsberater der üstra nicht nur in Firmen präsent sein, sondern verstärkt Treffpunkte älterer Menschen zu Beratungsaktivitäten aufsuchen.

4.2 Marktauftritt

Für den Erfolg von Marketing-Maßnahmen ist Grundvoraussetzung, dass die Kunden und potenziellen Kunden die Vorteile des vom Aufgabenträger gewünschten Zusammenschlusses der Unternehmen in einem Verkehrsverbund zunächst einmal überhaupt wahrnehmen. Dies bedeutet, dass die Unternehmen für alle Verbundmaßnahmen auch als einheitlicher Verkehrsverbund auftreten. Folgende Leitlinien sollen diesen Auftritt zukünftig regeln:

- Der Verkehrsverbund wird sämtliche Maßnahmen, die das Erscheinungsbild des Verbundes beeinflussen können, nach einheitlichen Kriterien gestalten.
- Die Kriterien werden im Verbund erarbeitet und mit dem Aufgabenträger abgestimmt. Die Ergebnisse werden in einer schriftlichen Gestaltungsrichtlinie festgehalten. Diese Gestaltungsrichtlinie wird u.a. Grundlage für die Beurteilung der Einhaltung von Qualitätsstandards im Rahmen von Kontroll- und Messverfahren.
- Der Verbund verwendet für seine Außendarstellung gegenüber dem Markt ein einheitliches Verbund-Logo (z. B. Wort-Bildmarke) in festgeschriebenen Größen, Formen, Farben und Schriften und wendet dieses Logo auf allen Informations- und Werbemitteln sowie auf allen Elementen der Fahrgastinformation an Haltestellen und in Stationen sowie an und in Fahrzeugen des Verbundes an.
- Der Verbund tritt neben der einheitlichen Verwendung eines Verbund-Logos auch unter einem einheitlichen Verbundnamen (z. B. GVH) auf.
- Alle gedruckten Informationen des Verbundes (Fahrpläne, Netzpläne, Übersichtskarten, Faltblätter, Broschüren, Fahrausweise etc.) werden nach einem einheitlichen, modular zu benutzendem System gestaltet.
- Für Informationsmedien, die von den Einzelunternehmen über Verbundthemen wie Produkte und Angebote herausgegeben werden, soll die Integration in den Verbund erkennbar sein.

Die Gestaltungsrichtlinie orientiert sich an den bereits vorliegenden Arbeiten zum Styleguide aus einem zur EXPO 2000 initiierten Forschungsprojekt und weist u.a. folgende Inhalte auf:

- Basiselemente und Grundsätze (Corporate Design)
- Gestaltungsraster für gedruckte Informationsmedien allgemein – zum Mitnehmen
- Gestaltungsraster für gedruckte Informationsmedien zum Aushang an Haltestellen und in Fahrzeugen
- Systematik des Zielführungs- und Orientierungssystems (Beschilderung)
- Informationsgestaltung von dynamischen Anzeigen an Haltestellen und Fahrgastlenkungssystemen
- Informationssystematik für Infosäulen von Auskunftssystemen (insbesondere Bedienungsoberflächen)
- Informationssystematik von Lautsprecherdurchsagen an Haltestellen und in Fahrzeugen
- Informationssystematik von Informationsmedien in Fahrzeugen (Ziel- und Haltestellenanzeigen)
- Mitarbeiterschulungen im Bereich Fahrgastinformation (Mitarbeiter in Leitzentralen, Auskunfts-, Verkaufs- und Servicepersonal)
- Standorte für alle Informationsmedien und -stellen
- Sonstige Themen der Gestaltungsrichtlinie (Dienstkleidung, Fahrzeuggestaltung, Haltestellen- und Informationsdesign etc.)

Die Verwendung einer einheitlichen Piktogrammfamilie, wie sie bereits im vorliegenden Styleguide beschrieben wurde, fördert für die Bewohnerinnen und Bewohner der Region und auch für auswärtige Gäste die Wiedererkennbarkeit und Verständlichkeit des Nahverkehrsangebotes des Verbundes. Gemeint ist hier reines Informations-Design und nicht klassische Werbung.

Diese Maßnahmen zur Förderung eines Corporate Design des Verkehrsverbundes müssen sich selbstverständlich einpassen in alle anderen Maßnahmen, die eine Corporate Identity des Verbundes erzeugen.

Der Marktauftritt der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die noch nicht Verbundpartner sind, jedoch den GVH-Verbundtarif anwenden, soll sich für die Kunden erkennbar stark am GVH-Auftritt orientieren.

Für die zukünftige Gestaltung des Marktauftritts des ÖPNV sind nach wie vor auch hier die Standards und Leitlinien gül-

tig. Die Darstellung aller ÖPNV-Aktivitäten sollte sich hauptsächlich in der Präsentation des Verbundes gegenüber den Kunden ausdrücken.

Solange die weiteren in der Region am Markt tätigen Unternehmen noch nicht vollständig in den Verbund integriert sind, müssen auch deren Marketingaktivitäten mit dem Verbundauftritt synchronisiert werden. Für die Wahrnehmung der Kunden darf es hier zu keinen Irritationen kommen, welche Unternehmen welche Leistungen anbieten, sondern gefordert ist Nahverkehrskommunikation aus einem Guss.

Zielsetzung des Aufgabenträgers ist die eindeutige Stärkung einer Verbundmarke und eines entsprechenden einheitlichen Auftritts gegenüber individuellem Unternehmensmarketing. Nur so kann bei einem potenziellen Betreiberwechsel die für den Verkaufserfolg wichtige Kommunikation ohne Reibungsverluste weiterlaufen.

Die Nahverkehrsunternehmen und der GVH sollten zukünftig eine stärkere Markenbildung fördern, um die Identifikation der Kunden mit dem ÖPNV in der Region zu stärken. Dabei kommt es wesentlich auf die Stärkung alteingesessener und bei den Kunden bekannten Marken mit einem starken Markenwert an und es sollten Irritationen vermieden werden, indem Subunternehmer oder die Marke des Aufgabenträgers zu dominant penetriert werden.

Den Verkehrsunternehmen wird dabei selbstverständlich die Kommunikation der eigenen Marke im Rahmen unternehmerischen Handelns erlaubt, es sollte hier jedoch eine klare Trennung erfolgen zwischen individueller Unternehmensprofilierung und einheitlicher Werbung und Information mit den Vorteilen des Verbundes. Hierdurch wird keine Priorisierung von Verbund- oder Unternehmensmarketing gefordert, sondern nur die gleichbedeutende Kommunikation individueller und verbundweiter ÖPNV-Vorteile stärken die Wahrnehmung des Nahverkehrs in der Region Hannover.

Für den weiteren Marktauftritt des Verbundes sind unter Würdigung der geschilderten Rahmenbedingungen zur Marktsegmentierung neue zielgruppenorientierte Produktbezeichnungen oder neue Werbelinien zu entwickeln. Zum effizienten Einsatz der dafür knappen zur Verfügung stehenden Mittel sind hier mit den Mitteln der Marktforschung evtl. Namenstests bzw. Werbepretests und Posttests durchzuführen.

4.3 Kundenservice

Im Fachausschuss K3 (Kundenservice, -information und -dialog) des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wird „Kundenservice“ folgendermaßen beschrieben: „Alle Dienstleistungen und Angebote, die die Nutzung von Bus und Bahn erleichtern, zusätzliche Anreize schaffen und die Kundenzufriedenheit erhöhen.“

In diesem Nahverkehrsplan wird nicht auf alle möglichen Ausprägungen dieser Definition eingegangen. Ergänzende Angebote, wie beispielsweise Unterwegsausstieg, Platzreservierung, Gepäck-, Fahrradservice oder das Angebot von Park + Ride, werden hier nicht beschrieben. Auch auf Kooperationsangebote, wie kombinierte Mobilitätsangebote oder KombiTickets, wird an anderer Stelle dieses Nahverkehrsplanes eingegangen (vgl. Kap. D IV 4.9).

Der Schwerpunkt liegt hier bei den Dienstleistungen, die die Nutzung von Bus und Bahn erleichtern. Hierbei ist es wichtig, den Fahrgästen und den potenziellen Kundinnen und Kunden die Kontaktaufnahme mit dem Verkehrsverbund zu ermöglichen.

Folglich schafft der Verbund seinen Kundinnen und Kunden einfache Möglichkeiten, Kontakt aufzunehmen bzw. Informationen zu bekommen. Diese Kontaktaufnahme kann persönlich/mündlich über Servicestellen oder Telefon, schriftlich per Post oder E-Mail sowie indirekt übers Internet geschehen. Die Kontaktmöglichkeiten werden offensiv kommuniziert. Basierend auf den Leitlinien und Standards des Partnervertrags wird im Folgenden auf den Kundenservice für Fahrgäste und potenzielle Kundinnen und Kunden des Verkehrsverbundes eingegangen.

4.3.1 Status Quo

Vertriebsstellen

Im Jahre 2002 hat die üstra in der hannoverschen Innenstadt das Service Center City (SCC) eröffnet, das in der weiteren Planung als zentrale Anlaufstelle des GVH vorgesehen ist. Des Weiteren gibt es ca. 140 Servicestellen als dezentrale Kundenbüros und ca. 135 einfache Verkaufsstellen. Die Servicestellen werden teilweise von den Verkehrsunternehmen selbst betrieben.

Telefon

Die GVH-Hotline 01803-19449 ist erreichbar montags bis samstags von 4:00 bis 24:00 Uhr und sonntags von 7:00 bis 24:00 Uhr, für 9 Cent pro Minute. Diese Servicenummer ist aus ganz Deutschland und über Mobiltelefon zu erreichen und wird je nach Vorwahlbereich des Anrufenden und Tageszeit dezentral auf sieben Auskunftsstellen von üstra und RegioBus verteilt.

Zudem werden 13 verschiedene direkte Telefonnummern der unterschiedlichen Einrichtungen der Verkehrsunternehmen veröffentlicht.

Post/E-Mail

Der GVH veröffentlicht die Anschrift des SCC als Verbundadresse. Die dort eingehende Post wird an die entsprechenden Stellen bei üstra, RegioBus, DB und metronom weitergeleitet. Das gleiche gilt für die E-Mails, die an info@gvh.de geschickt werden.

Internet

Alle Verkehrsunternehmen und der Verbund haben eigene Internet-Auftritte: www.uestra.de, www.regiobus.de, www.bahn.de, www.der-metronom.de und www.gvh.de. Diese Internetseiten enthalten umfangreiche Informationen über Fahrpläne, Tarife, Netzpläne, etc. Außerdem bekommen die Kundinnen und Kunden auch die Möglichkeit, Kontakt per E-Mail aufzunehmen.

Alle Internetangebote, außer die der DB AG und metronom, bieten den Kundinnen und Kunden direkten Zugriff auf die Angebote der elektronischen Fahrplanauskunft EFA (www.efa.de). Auf der Homepage der metronom wird u.a. nach www.efa.de verlinkt. Die Soll-Fahrplandaten werden ständig aktualisiert. Es können neben der Fahrplanauskunft von A nach B der persönliche Fahrplan, Aushangfahrpläne und die Fahrplanbuchseiten abgerufen werden.

Auch im Portal der Landeshauptstadt und der Region Hannover www.hannover.de stehen alle o.g. Angebote direkt oder indirekt zur Verfügung.

Kommunikation der Kontaktmöglichkeiten

In den Printmedien, Pressemitteilungen und in der Werbung des Verbundes werden der Bevölkerung die beschriebenen Möglichkeiten der Kontaktaufnahme zum GVH bekannt gemacht.

4.3.2 Qualitätsstandards und Ziele

Für diese im Jahr 2006 erreichten Standards im Kundenservice hat der GVH aus Sicht des Aufgabenträgers ein hohes Niveau erreicht. Nur in wenigen Bereichen können noch Verbesserungen erzielt werden, vorausgesetzt, die finanziellen Gegebenheiten lassen dies zu.

Hauptservicestelle

Das zentrale Kundenbüro steht für alle verbundspezifischen Fragen sowie für andere Angebote kombinierter Mobilität zur Verfügung. Gedruckte Standard-Informationen zum Verbund gibt es hier kostenlos, z. B. alle Broschüren zum Tarif, Netzpläne, persönliche Fahrpläne und Aushangfahrpläne. Alle GVH-Fahrkarten können hier erworben werden. Die barrierefreie Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ist zu gewährleisten. Die Öffnungszeiten und die Anzahl des Personals richten sich an den Kundenwünschen aus.

Telefon

Die Kundinnen und Kunden erreichen den Verbund über eine einheitliche Service-Telefonnummer, möglichst rund um die Uhr. Von allen eingehenden Anrufen werden mindestens 80 % erfolgreich getätigt. Das bedeutet, dass der Anrufende tatsächlich das Gespräch mit der Auskunft gebenden Person führt und kein Besetztzeichen bzw. dauerhaftes Freizeichen erhält. Die Kundinnen und Kunden bekommen telefonisch Fahrplan- und Tarifauskünfte, können persönliche, Aushang- und Sonderfahrpläne sowie sämtliche Broschüren bestellen oder Anregungen und Beschwerden vorbringen.

Post/E-Mail

Unter der einheitlichen postalischen Anschrift und E-Mail-Adresse des Verbundes können die Kundinnen und Kunden schriftlich Fahrplan- und Tarifauskünfte bekommen, persönliche, Aushang- und Sonderfahrpläne, Broschüren, Abo-Bestellscheine etc. bestellen sowie Anregungen und Beschwerden vorbringen. Schriftlich gestellte Anfragen/Beschwerden sind in der Regel auch in schriftlicher Form zu beantworten. Eine Reaktionszeit seitens des Verbundes bei E-Mails von drei Tagen und bei Briefen von acht Tagen soll angestrebt werden.

Internet

Der Verbund ist mit umfassenden und aktuellen Informationen und Fahrkartenbestellmöglichkeiten im Internet präsent.

Er bietet alle Vorzüge und Neuerungen der elektronischen Fahrplanauskunft (www.efa.de) auch über sein Internetportal an. Barrierefreiheit ist Voraussetzung.

Qualifikation des Personals

Für die Aufgaben im Kundenservice verfügt der Verbund über kompetentes und freundliches Personal. Das eingesetzte Personal ist als Repräsentant des Verbundes qualifiziert. Zur Qualifikation des Verbundpersonals im Bereich Kundenbetreuung gehören:

- sicherer Umgang mit dem Auskunftssystem, Linienführungen und Fahrplan
- fundiertes Wissen über alle Fahrkarten, Preise und Bestellmöglichkeiten
- Umgang mit dem Beschwerdemanagement
- Kenntnisse über die Strukturen des Verkehrsverbundes und der Kooperationspartner (DB Regio und metronom)
- freundliches und sicheres Auftreten
- möglichst fremdsprachliche Kenntnisse (orientiert an den Muttersprachen der Kundengruppen)
- Teilnahme an regelmäßigen Schulungen zu den vorgenannten Themen

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Verbundes für Kundenanfragen sollte der Region in einem jährlichen Bericht dargelegt werden.

4.4 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element der Kommunikation und eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des Verkehrsangebotes. Mit einem attraktiven Informationsangebot können Barrieren zur ÖPNV-Nutzung abgebaut und damit auch die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des ÖPNV beeinflusst werden.

Die Darstellung des Verkehrsangebotes setzt sich aus Angaben zu Fahrzeiten und Linienverläufen zusammen. Diese werden durch ein vielschichtiges Informationssystem kommuniziert. Es umfasst gedruckte Fahrgastinformationssysteme, Auskunftssysteme (elektronischer, persönlicher und telefonischer Service), statische und dynamische Informationssysteme an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie Presse- und sonstige Medienmitteilungen für die Zeit vor, während und nach der Fahrt. Presse- und sonstige Medienmitteilungen, Kommunikationskampagnen und Imagewerbung werden in diesem Kapitel nicht betrachtet.

4.4.1 Allgemeine Leitlinien

Ein verbundweit einheitliches Erscheinungsbild der Fahrgastinformation ist wichtig. Dazu bedarf es der Abstimmung aller beteiligten Verkehrsträger über verbundeinheitliche Gestaltungsrichtlinien und einem einheitlichen Auftreten gegenüber sämtlichen Kundinnen und Kunden. Weitere Ausführungen zu den Gestaltungsrichtlinien sind im Kapitel D IV unter 4.4.2 zu finden.

Die Elemente der Fahrgastinformation müssen für alle Fahrgäste und potenzielle Kundinnen und Kunden verständlich, vollständig, schnell zugänglich und immer aktuell sein. Es ist eine einfache Orientierung und Wiedererkennbarkeit im ÖPNV-System sowohl für Stammkunden als auch für Gelegenheitskunden und Gäste sicherzustellen. Die Nutzung des ÖPNV-Systems ist generell zu erleichtern. Auch Personen mit eingeschränkter Wahrnehmungsmöglichkeit oder Mobilität ist der Zugang zur Fahrgastinformation zu ermöglichen.

4.4.2 Gedruckte Fahrgastinformation

Mit der Fahrgastinformation in klassischer, gedruckter Form werden die Kundinnen und Kunden an den verschiedensten Orten konfrontiert. Der Prozess der Informationsbeschaffung beginnt mit den Grundinformationen vor Fahrtantritt (z. B. in Broschüren), setzt sich mit den Informationen an Haltestellen und in Fahrzeugen fort und endet mit den Umgebungsinformationen an einer Umsteige- oder Zielhaltestelle. Dieser situationsgebundene und standortspezifische Informationsbedarf muss durch ein vielseitiges Angebot erfüllt werden und für die Kundinnen und Kunden als durchgängige Informationskette erkennbar sein.

Bei den gedruckten Fahrgastinformationen im GVH können folgende Pläne bzw. Medien (bspw. an Haltestellen, in Broschüren, Internet) unterschieden werden:

- Schematische und topografische/geografische Liniennetzpläne in verschiedenen Formaten
- Umgebungs- und Haltestellenübersichtspläne
- Fahrpläne
- Spezielle Broschüren (z. B. für Mobilitätseingeschränkte, Nachtverkehr)

4.4.3 Auskunftssystem / Neue Medien

Seit über einem Jahrzehnt werden die Fahrplandaten des GVH über die elektronische Fahrplanauskunft im Internet angeboten. Die Zahl der erfolgreich gegebenen Auskünfte ist seither um das 25-fache gestiegen und hat Ende 2005 erstmals monatlich die 2-Millionenmarke überschritten. Die elektronische Fahrplanauskunft ist im Vergleich zu den anderen Angeboten auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und des Verbundes der mit Abstand am meisten genutzte Service.

Die Gründe für den Anstieg der Abrufzahlen liegen zum einen in der allgemeinen Entwicklung bei der Internetnutzung, zum anderen wird der Service geschätzt. Im Gegensatz zu gedruckten Medien können Fahrplandaten tagesaktuell vermittelt werden. Zudem hat eine kontinuierliche Verbesserung und Weiterentwicklung des Auskunftssystems stattgefunden. Dazu gehören vor allem die Eingabemöglichkeit von Straße/Hausnummer statt der Haltestelle sowie die Orientierung mit Hilfe geografischer Karten.

Aus Gründen der Qualitätssteigerung und zur Verbesserung des Services sind via elektronischer Fahrplanauskunft auch Auskünfte über die Verbundgrenzen hinaus zu erhalten.

Die Mitarbeit bei landes- und bundesweiten Auskunftprojekten ist fortzuführen und weiter zu entwickeln.

Eine weitere Qualitätssteigerung ist durch die Übermittlung von Echtzeit-Fahrplandaten im Internet und vor allem über mobile Endgeräte zu erreichen. Die mobile Kommunikation gewinnt aufgrund der technologischen Entwicklung und der steigenden Verbreitung immer mehr an Bedeutung und steht nahezu flächendeckend zur Verfügung. Aus diesem Grund ist die Nutzung und Realisierung der dynamischen Fahrgastinformation über neue Medien, vor allem per Mobiltelefon, anzustreben. Diese Art der Kommunikation ermöglicht eine ortsunabhängige aktuelle Information über die Abfahrtszeiten von Bus und Bahn in der gesamten Region an jeder Haltestelle zu jeder Zeit.

4.4.4. Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen

Aus Anlass der Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover wurden im Jahr 2000 die ersten Bausteine eines integrierten Fahrgastinformationssystems in der Region Hannover in Betrieb genommen. Ziel der gemeinsamen Initiative der Verkehrsunternehmen üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, RegioBus Hannover GmbH und DB AG sowie des Rechtsvorgängers der Region Hannover (Kommunalverband Großraum Hannover) war es, die bis dahin noch weitgehend uneinheitlichen Einzelbereiche der Fahrgastinformation (statische und dynamische Fahrgastinformation sowie gedruckte Medien) unternehmensübergreifend so aufeinander abzustimmen, dass sie sich insbesondere dem ortsfremden oder ungeübten Fahrgast wie „aus einem Guss“ präsentieren. Gleichzeitig wurden die Leitstellen für den Individualverkehr und den ÖPNV räumlich in einer gemeinsamen Verkehrsmanagementzentrale zusammengelegt und damit die organisatorisch-technischen Voraussetzungen für eine durchgängige dynamische Fahrgastinformation geschaffen. Das Gesamtsystem, das in den Folgejahren entsprechend der finanziellen Möglichkeiten schwerpunktartig ausgebaut wurde, hat sich bislang bewährt. Dennoch ist weiterer Handlungsbedarf erkennbar.

Die zukünftige Kommunikation und Darstellung des komplexen Verkehrsgeschehens innerhalb der Fahrgastinformation hat sich an den zur Jahrtausendwende in der Region Hannover realisierten Expo-2000-relevanten Maßnahmen zu orientieren und weiter zu entwickeln. Um eine einheitliche, durchgängige und flächendeckende Fahrgastinformation unter der Berücksichtigung neuer Ansätze der digitalen Kommunikation zu erreichen, ist die Fahrgastinformation zu ergänzen und zu komplettieren:

- Informationen zur Orientierung im Haltestellen-Umfeld und an der Haltestelle selbst
- Mehrsprachigkeit
- Bereitstellung von verschiedenen Elementen zur Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Situation
- Bereitstellung von akustischen und visuellen Informationen über Sondermaßnahmen und Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf an Schnellbahn- und Stadtbahnhaltestellen und wichtigen Bushaltestellen (z. B. zentrale

Umsteigeanlagen)

- Ergänzung und Komplettierung des verkehrsträgerübergreifenden Leit- und Orientierungssystems
- Bereitstellung durchgängiger Information auch bei Steuerungsmaßnahmen für Veranstaltungen und Sonderverkehren.

Bei der Ausstattung von Haltepunkten sind auch dynamische Informationselemente und Informationsmöglichkeiten aus laufenden Projekten zu berücksichtigen. Der Verkehrswert, der sich aus räumlichen, verkehrlichen und betrieblichen Gegebenheiten des jeweiligen Haltepunktes ergibt, bestimmt den Haltestellenstandard. Hierbei wird nach "Grundausrüstung" und "Ergänzungsausrüstung" unterschieden. Zur Grundausrüstung gehören:

- Beschilderung im Rahmen des GVH-Styleguides
- Haltestellennamen, statische Zugzielanzeiger
- Fahrplan, Tarifinformation, Netzpläne, Umgebungspläne
- Streckenband, Linienverläufe, taktile Hilfen, Hinweise auf Verkehrsmittel.

Die Ergänzungsausrüstung kann enthalten:

- dynamische Zugziel- bzw. Buszielanzeiger, LED-Anzeigen und Displays, AIH (autonomer Infopunkt Haltestelle)
- Informationsbildschirme an ausgewählten Orten
- Notruf und Informationssprechstelle, Uhr, Lautsprecher, Videobeobachtung.

Schon heute können sich Fahrgäste verkehrsmittelübergreifende Fahrplaninformation beschaffen – auch in Echtzeit. Mit dem Aufbau von rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen bei den Verkehrsunternehmen üstra AG und RegioBus GmbH, die grundsätzlich über Module zur Anschlusssicherung verfügen, ist zudem die Voraussetzung für eine unternehmensübergreifende Anschlusssicherung geschaffen. Durch den Aufbau eines ÖV-Infopools in der Verkehrsmanagementzentrale gibt es bereits eine von mehreren Unternehmen gemeinsam genutzte Datenbasis. Die von der Region ergänzend einzurichtende Datenschnittstelle zum Reisendeninformationssystem der DB AG kann nach gegenwärtiger Einschätzung gerade im ländlichen Raum zu einer systematischen Anschlusssicherung verwendet und in das bestehende ÖV-Infopoolsystem integriert werden.

Zudem hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

(VDV) inzwischen mit mehreren Empfehlungen das Datenmodell und die Schnittstellen beschrieben, welche die Voraussetzung für einen standardisierten Datenaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen bilden. Unter diesen Gesichtspunkten ist der Aufbau einer unternehmensübergreifenden automatischen Anschlusssicherung auch im Rahmen einer verlässlichen Bedienung der notwendige nächste Schritt. Für die dem Kunden gegenüber zu erteilende Anschlussgarantie ist es zudem erforderlich, dass die automatischen Verfahren nicht nur in der Lage sind, zufällige Anschlüsse zu sichern, sondern dass bereits in der Planungsphase ein Datenaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen vorgesehen wird.

Die Information am und im Fahrzeug ergänzt die Information an der Haltestelle. Für ein durchgängig verständliches Informationssystem müssen die Informationselemente in gleicher Weise wie bei der Haltestelleninformation strukturiert werden. Die Fahrzeuge müssen entsprechend ihres Verwendungszweckes mit gut und unmittelbar wahrnehmbarer und eindeutiger Information ausgestattet werden. Dazu gehören allgemeine Informationen, Tarifinformationen, räumliche Informationen zum ÖPNV-System und die Orientierung am/im Fahrzeug.

4.4.5 Ausblick

Aufgrund der stringenten Ausrichtung des Angebotes auf die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr mit beschränkten Kapazitäten und der hohen Belastung des Individualverkehrs muss die Verkehrsentwicklung und die damit verbundene Verkehrs- und Fahrgastinformation ganzheitlich betrachtet werden. Grundlegendes Ziel muss es sein, die vorhandenen Systeme und Systemkomponenten so effizient zu nutzen, dass bis zum Ende der Laufzeit des NVP eine integrierte und lückenlose Fahrgastinformation erreicht wird.

Mit der beschriebenen Ertüchtigung der Fahrgastinformation in der Region Hannover zur Jahrtausendwende ist ein wesentlicher Meilenstein für eine verkehrsmittelübergreifende, mehrsprachige und flächendeckende Fahrgastinformation gelegt worden.

Auch zukünftig muss die Fahrgastinformation an die Anforderungen der verschiedenen Kundengruppen ausgerichtet und zielgerichtet weiterentwickelt werden. Dazu gehört die

angestrebte Integration aller beteiligten Systeme und der notwendige Ausbau bzw. die Anpassung und Komplettierung der Fahrgastinformation. Dies erfolgt unter Berücksichtigung sich ändernder Rahmenbedingungen (z. B. demografischer Wandel, finanzielle Möglichkeiten) innerhalb der Region Hannover und insbesondere anhand der verbundeinheitlichen Leitlinien.

Die vordringliche Aufgabe der Region Hannover und der Verkehrsunternehmen im Verbund wird es sein, gemeinsam die vertraglichen Vereinbarungen in Bezug auf die unterschiedlichen Ausprägungen der Fahrgastinformation weiterzuentwickeln und zu konkretisieren.

4.5 Beschwerdemanagement

Unter einem Beschwerdemanagement ist nicht nur die Annahme und Beantwortung von Beschwerden gemeint. Das Beschwerdemanagement sollte als Instrument der Kundenbindung genutzt werden und Erkenntnisse über das Erwartungsprofil der Kundin und des Kunden, Defizite in der Qualität sowie Mängel im Servicebereich liefern. Beschwerden sind kostengünstige Verbesserungsvorschläge für das Leistungsangebot und das Beschwerdemanagement bildet den Kern zur Umsetzung der Analyse-Ergebnisse in konkrete Maßnahmen.

Die Region Hannover hat bestimmte Anforderungen an ein aktives Beschwerdemanagement. Diese Anforderungen werden erfüllt, wenn

- Kundinnen und Kunden dazu ermuntert werden, Beschwerden abzugeben.
- Kundinnen und Kunden ihr Anliegen auf einfachem Wege mündlich oder schriftlich vorbringen können.
- Beschwerden strukturiert angenommen werden.
- Kundinnen und Kunden nach einer termingerechten Bearbeitung eine angemessene Antwort erhalten.
- Beschwerdeinformationen qualitativ und quantitativ ausgewertet werden.
- im Zuge des Controllings Soll-Vorgaben anhand der definierten Qualitätsstandards abgeleitet werden.
- Soll- mit den Ist-Werten verglichen werden.
- eine Schwachstellenanalyse durchgeführt wird.
- bei negativen Entwicklungen nach den Ursachen gesucht und entsprechende Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet werden.

- im Reporting die Beschwerden nach definierten Auswertungskriterien in Management- und Steuerungsinformationen umgesetzt und turnusmäßig, tabellarisch und grafisch aufbereitet werden.

Es wird von der Region Hannover erwartet, dass die genannten Anforderungen von den von ihr beauftragten Verkehrsunternehmen umgesetzt werden.

4.5.1 Leitlinien, Standards und Ziele

Die in der Anlage 2 zum Partnervertrag zwischen der Region Hannover und dem Verkehrsverbund GVH aufgeführten Leitlinien und Standards für ein verbundweites Beschwerdemanagement gelten weiterhin. Danach erarbeitet der GVH in Abstimmung mit der Region Hannover ein Konzept für ein EDV-gestütztes verkehrsträgerübergreifendes Beschwerdemanagement als Instrument der Qualitätssicherung und Kundenbindung.

Außerdem schafft der Verbund für die Kundinnen und Kunden einfache Möglichkeiten, Anregungen und Beschwerden mündlich und schriftlich vorzubringen. Adressen und Telefonnummern sollen offensiv kommuniziert werden. Jede schriftliche Beschwerde oder Anregung muss inhaltlich behandelt und beantwortet werden. Erkenntnisse müssen zwischen Verkehrsunternehmen, Verbund und Aufgabenträger austauschbar und öffentlich sein.

Die Leitlinien und Standards dienen als Basis für eine weitere gemeinsame Ausdifferenzierung zwischen Aufgabenträger und Verbund.

Allgemeine Ziele eines Beschwerdemanagements:

- Kundenzufriedenheit herstellen und erhöhen
- Kundengewinnung
- Kundenbindung
- Gewinnung von Marktinformationen
- Imagesteigerung des Unternehmens
- Reduzierung von Fehlern und den damit verbundenen Kosten
- Verbesserung des internen Betriebsablaufes

4.5.2 Status Quo

Großraum-Verkehr Hannover

Kundinnen und Kunden des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr Hannover (GVH) können ihre Beschwerden telefonisch über die Servicenummer 01803/19449 für 9 Cent pro Minute montags bis samstags von 4:00 bis 24:00 Uhr und sonntags von 7:00 bis 24:00 Uhr vortragen. Für schriftliche Beschwerden veröffentlicht der GVH die Anschrift des üstra Service Center City (SCC) in der Karmarschstraße 30/32 sowie die E-Mail-Adresse info@gvh.de. Außerdem steht im Internet unter www.gvh.de ein Formular für Fragen und Anregungen zur Verfügung. Kundinnen und Kunden können das Kundencenter SCC montags bis freitags von 9:30 bis 20:00 Uhr und samstags von 9:30 bis 18:00 Uhr auch direkt aufsuchen.

Die Beschwerdeannahme, -bearbeitung und -auswertung sowie die Erstellung von Reports finden bei den Verbundunternehmen RegioBus und üstra statt (siehe nachfolgende Abschnitte).

RegioBus Hannover GmbH

Die RegioBus Hannover GmbH ist nach DIN EN ISO 9001:2000 Norm zertifiziert. Turnusmäßig überprüft ein externer Gutachter die Einhaltung der Richtlinien. Die Richtlinien zum Thema Beschwerdemanagement mit einem genauen Prozessablaufplan zur Bearbeitung von Kundenreklamationen sind von der RegioBus selbst aufgestellt worden. Für die Erfassung der Beschwerden existiert ein Beschwerdeformular und ein EDV-gestütztes Beschwerdemanagement-Programm. Die Fahrgäste beschwerten sich entweder bei der Beschwerdestelle in der Zentrale oder direkt beim Betriebshof. Wenn das Fahrpersonal angesprochen wird und das Problem vor Ort nicht geklärt werden kann, überreicht es dem Fahrgast eine „Visitenkarte“ mit den Adressen und Telefonnummern der einzelnen Betriebe des Unternehmens RegioBus. Viele Kundinnen und Kunden finden über das Telefonbuch, die gedruckten Fahrpläne, die Aushangfahrpläne oder das Internet den richtigen Betriebshof. Wenige Beschwerden werden von anderen Verkehrsunternehmen an die RegioBus weitergeleitet.

Seit Oktober 2004 erfolgt eine EDV-gestützte statistische Auswertung, strukturiert nach vorgegebenen und gemeinsam mit der üstra definierten Beschwerdekategorien. Die ausgezeichneten Informationen werden hausintern zur qualitätsverbessernden Steuerung verwendet.

Die im Beschwerdemanagement-Programm erfassten Daten werden in eine den Beschwerdekategorien entsprechend aufbereitete Tabelle eingetragen, quartalsweise an die üstra weitergeleitet und von dort als Report mit den Daten beider Verkehrsunternehmen der Region Hannover übermittelt.

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Die üstra kommuniziert offensiv ihre Postanschrift, Telefon- und Fax-Nummer, E-Mail- und Internet-Adresse sowie die Adresse ihres Kundencenters SCC. Über den bei Beschwerden häufig genutzten Eingangskanal Telefon ist die üstra sowohl über die Telefonnummer 0511/ 16680 als auch über 01803/19449 montags bis freitags in der Zeit von 6:00 bis 21:00 Uhr, samstags von 8:00 bis 18:00 und sonntags von 9:00 bis 17:00 Uhr erreichbar.

So informiert die üstra ihre Kundinnen und Kunden über die Möglichkeit, Beschwerden mündlich, persönlich und schriftlich abzugeben. Dazu stehen entsprechende Dialog- und Garantiekarten in den eigenen Verkaufsstellen und im Internet zur Verfügung. Bei Bedarf werden diese auch an die Kundin/den Kunden direkt gesendet.

Für die Beschwerdeannahme und -bearbeitung steht kompetentes, freundliches und geschultes Personal im Customer Care Center der üstra AG zur Verfügung.

Damit alle Informationen einheitlich strukturiert und vollständig erfasst werden können, arbeitet die üstra mit einem EDV-gestützten Beschwerdemanagement-Programm. Das EDV-System gewährleistet eine Kategorisierung der Beschwerden und eine einfache unterstützende automatisierte Bearbeitung. Die Prozesse der Beschwerdebearbeitung sind intern unternehmensweit klar geregelt.

Die Reaktion auf eine Kundenbeschwerde liegt innerhalb von 10 Tagen, sonst erhält der Kunde einen Zwischenbescheid. Die abschließende Beantwortung erfolgt dann innerhalb von 14 Tagen.

Durch eine regelmäßige, systematische (tabellarische und grafische) Auswertung der Beschwerden wird der Handlungsbedarf für die strategische Planung ermittelt. Aufgeteilt in die Unterkategorien des Beschwerdebaums werden quartalsweise die absoluten Zahlen der eingegangenen Beschwerden aufbereitet und u. a. der Region Hannover zur Verfügung gestellt (siehe oben, Abschnitt RegioBus Hannover GmbH). Die üstra ist sowohl nach DIN ISO 9001 als auch nach der Dienstleistungsnorm 13816 zertifiziert.

DB Regio AG

Seit 1997 gibt es in Hannover das RAN-Team (RAN = Regionaler Ansprechpartner Nahverkehr). RAN ist zuständig für Kundenanliegen zum DB-Nahverkehr in Niedersachsen/ Bremen sowie im südlichen HVV-Gebiet im Bereich DB Regio AG, Region Nord.

Das RAN-Team besteht aus 3,5 Vollzeitkräften und ist über die Telefonnummer 01805/194195 montags bis donnerstags in der Zeit von 7:30 bis 18:00 Uhr und freitags von 7:30 bis 16:00 Uhr erreichbar. In der restlichen Zeit ist ein Anrufbeantworter eingeschaltet. Weitere Eingangskanäle sind E-Mail, Brief und Fax. Besucherinnen und Besucher werden auch persönlich empfangen, dies wird jedoch nicht kommuniziert. Das EDV-gestützte Beschwerdemanagement-System BEMAS der Fa. TLC wird von allen RAN-Teams und DB Dialog (Fernverkehr) genutzt. Laut Vorgabe ist eine Reaktionszeit bei fernmündlichen Anfragen von einem Tag, bei Anfragen per E-Mail von fünf Tagen und bei Anfragen per Brief von 10 Tagen einzuhalten. Ansonsten erhält die Kundin/der Kunde einen Zwischenbescheid.

Die Kategorien, wonach die Beschwerdearten ausgewertet werden, sind für alle Teams fest definiert. Regionale Besonderheiten können nur in beschränktem Umfang berücksichtigt werden. Die Administration ist bei der DB-Zentrale in Berlin angesiedelt. Die Daten werden dort für den Vorstand ausgewertet (Online-Betrieb). Für die DB-Regio-Geschäftsführung erstellt der RAN-Teamleiter monatliche Auswertungen, die in den Qualitätsbericht einfließen. Über die Anzahl und die Inhalte der Beschwerden erhält die Region Hannover monatlich Informationen durch den vertraglich vereinbarten Statusbericht.

RAN-Visitenkarten führen die Zugbegleiter und Prüfer mit sich und liegen bei den Service Points der größeren Bahnhöfe aus. Diese werden den Fahrgästen überreicht, wenn das Problem nicht vor Ort geklärt werden kann.

Auf den Regionalen Ansprechpartner Nahverkehr wird im Internet, auf Plakaten, in Kursbüchern, Flyern und in Telefonbüchern hingewiesen.

metronom Eisenbahngesellschaft mbH

Beschwerden und Anregungen werden bei der metronom mit höchster Priorität mit Hilfe eines eigens programmierten Beschwerdemanagementsystems bearbeitet. Dieses System bindet über eine Recherchefunktion andere Abteilungen in den Bearbeitungsprozess mit ein.

Auch Kundinnen und Kunden haben im Internet über die Adresse: www.der-metronom.de 24 Stunden am Tag die Möglichkeit, sich dieses Tools zu bedienen. Im Hause metronom kümmern sich vorrangig drei Personen um die Bearbeitung der Kundenwünsche. Über eine zentrale Rufnummer (0581/97164-32 oder -31) können diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter montags bis freitags im Zeitraum von 7:30 bis 18:30 Uhr auch direkt angesprochen werden.

Die Beschwerden werden regelmäßig ausgewertet. Die so gewonnenen Erkenntnisse finden Verwendung in Mitarbeiterschulungen wie auch in der Fortentwicklung des Produktbildes metronom. Über die Anzahl und die Inhalte der Beschwerden erhält die Region Hannover monatlich Informationen durch den vertraglich vereinbarten Statusbericht.

4.5.3 Optimierung des verbundweiten Beschwerdemanagements

Die vier im Gebiet des GVH verkehrenden Verkehrsunternehmen agieren in Bezug auf das Beschwerdemanagement zu individuell. Das beginnt bei der Stimulierung von Beschwerden und endet beim Reporting. Ein verbundweites Beschwerdemanagement, wie in den Leitlinien und Standards beschrieben, existiert nicht.

Nach den Ausführungen über das Funktionieren eines aktiven Beschwerdemanagements und der Leitlinien, Standards und Ziele (Soll) sowie der Beschreibung des Status quo im Verbund und bei den Verkehrsunternehmen (Ist) wird im Folgenden Soll mit Ist abgeglichen und, daraus resultierend, Optimierungsmöglichkeiten aufgeführt.

Von den Verkehrsunternehmen sind in Zusammenarbeit mit der Region Hannover zu folgenden Themen einheitliche Standards und Konzepte bis Ende 2008 zu erarbeiten:

- Ermunterung der Kundinnen und Kunden zur Abgabe ihrer Beschwerden beim Verbund, einheitlich einfache Beschwerdeabgabe und ständige Penetrierung der Kontaktmöglichkeiten im Namen des Verbundes.
- Einheitliche Vorgehensweise bei der Annahme, Erfassung und Bearbeitung der Beschwerden.
- Gleiche Reaktionszeiten auf Kundeneingaben.
- Auf einheitlich hohem Niveau geschultes, kompetentes und freundliches Personal. Hierzu können gemeinsame Schulungen abgehalten werden.

- Die Auswertung der Beschwerden erfolgt nach dem gleichen Prinzip.
- Einheitliche Vorgehensweise im Controlling.
- Regelmäßig für den Aufgabenträger tabellarisch und grafisch aufbereitete Reports in Papier- und Dateiformat (bspw. Excel).

Erst nach Umsetzung der aufgeführten einheitlichen Standards und Konzepte kann in der Region Hannover von einem verbundweiten Beschwerdemanagement gesprochen werden.

4.6. Kundinnen und Kunden beteiligen

Die Region Hannover versteht die Beteiligung von Kundinnen und Kunden einerseits als Bestandteil der Markterkundung, andererseits als wichtiges Instrument der Qualitäts- und Angebotsüberprüfung.

4.6.1 Ziele der Beteiligung von Fahrgästen

- Zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen findet eine intensive Kommunikation auf verschiedenen Kanälen statt.
- Beschwerden, Mängelhinweise und Anregungen von Fahrgästen werden als Ressource für Qualitätsverbesserungen genutzt.
- Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger beziehen bei der Beseitigung von Mängeln und bei Planungen die Sichtweisen der Fahrgäste und die Fachkompetenz von Verkehrsinitiativen bzw. Interessenvertretungen wesentlicher Zielgruppen ein.
- Das Thema „Nahverkehr“ wird in der Öffentlichkeit noch stärker wahrgenommen.

4.6.2 Leitlinien für die Beteiligung von Fahrgästen

„So interaktiv wie möglich, so repräsentativ wie nötig“ – nach diesem Grundsatz sollen die relevanten Räume und Personengruppen berücksichtigt sein:

- Bei regionsweiten Fragen werden Bewohnerinnen und Bewohner aus der gesamten Region eingebunden.
- Die Beteiligten müssen alle für die jeweilige Frage wesentlichen Zielgruppen repräsentieren. Das heißt: bei Fra-

- gen, die alle Fahrgäste betreffen, sollen z. B. auch Jugendliche und über 60-jährige, Eltern kleiner Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen und MigrantInnen beteiligt sein. Die Hälfte der Beteiligten soll weiblich sein.
- Einzubeziehen sind neben Stammkunden und gelegentlich Nutzenden auch Menschen, die den Nahverkehr nicht nutzen.

4.6.3 Bewährt: ÖPNV-Rat der Region Hannover

Die Region Hannover als Aufgabenträger ist regelmäßig im Gespräch mit Fahrgastverbänden und Zielgruppen, seit sie 2002 die Einrichtung des ÖPNV-Rates beschlossen hat. Im ÖPNV-Rat sind Fahrgastverbände und Interessengruppen vertreten, die den öffentlichen Verkehr besonders intensiv nutzen. Die Region Hannover versteht sich als Partner dieser Akteure, ist aber selbst nicht Mitglied des ÖPNV-Rates.

Der ÖPNV-Rat berät über strategische und langfristige Themen des Öffentlichen Personennahverkehrs - über grundsätzliche Mängel, neue Entwicklungen und spezielle Themen wie Nahverkehrsplan oder Jahresfahrplan. Gefragt sind Einschätzungen zu Vorhandenem sowie Anregungen zu Handlungsmöglichkeiten und Entwicklungsplanungen.

Der ÖPNV-Rat tagt 2-4-mal pro Jahr, vorbereitet und moderiert werden die Sitzungen vom Team ÖPNV-Marketing der Region. In den Sitzungen sorgen Fachleute der Region oder der Verkehrsunternehmen für fundierte Information, im Anschluss können Fragen gestellt und Anregungen gegeben werden. So können Vorschläge und Kritik der beteiligten Interessengruppen bereits in der Planungsphase aufgenommen und damit höhere Qualität und höhere Akzeptanz erreicht werden.

Bei Bedarf verfasst der ÖPNV-Rat Stellungnahmen, die dem Verkehrsausschuss als Anregung für seine Beratungen zur Verfügung gestellt werden.

Das direkte Gespräch führt dazu, dass Anregungen und Kritik bereits in der Planungsphase behandelt werden können. Antworten auf kurzfristige oder inhaltlich weniger umfangreiche Fragen können die Mitglieder des ÖPNV-Rates auch zwischen den Sitzungen einholen. Der Aufwand für die Bearbeitung der Fragen ist relativ gering, der Austausch nutzt beiden Seiten:

- Fahrgastverbände bzw. Zielgruppen Vertretende erhalten verlässliche, zur Weitergabe geeignete Informationen.
- Die Region beziehungsweise die Verkehrsunternehmen gewinnen Hinweise für Qualitätsverbesserungen.

Der direkte Dialog hat sich als Mittel zur Steigerung von Qualität und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs bewährt und wird weiter gepflegt.

4.6.4 Geplant: Fahrgastforen zu Schwerpunktthemen

Als Ergänzung zu den bereits eingesetzten Elementen der Beteiligung beabsichtigt die Region, bis Ende 2008 das Instrument Fahrgastforum einzuführen. Solche Foren können dazu beitragen, zentrale Mängel besser zu verstehen und abzustellen bzw. bei der Reaktion auf neue Entwicklungen die Sicht von Fahrgästen einzubeziehen. Im Unterschied zum ÖPNV-Rat sollen bei den Fahrgastforen nicht nur ohnehin Aktive oder Überzeugte zu Wort kommen, sondern eine Gruppe aus „ganz normalen“ Fahrgästen.

Kennzeichen der Fahrgastforen:

- Die Zusammensetzung der Teilnehmenden soll der Zusammensetzung der Fahrgäste nahe kommen (mehr dazu oben: Leitlinien für die Beteiligung).
- Die Beteiligung erfolgt von vornherein nur zeitlich befristet.
- Das Schwerpunktthema wird vorher festgelegt und ergebnisoffen behandelt.
- Es wird nicht nur bewertet, sondern vor allem an der Entwicklung und Abwägung von Lösungsvorschlägen gearbeitet.
- Eingesetzt werden methodische Elemente aus dem „Bürgergutachten“: Zufallsauswahl der Teilnehmenden, Gruppenprozess, Prozessbegleitung durch Fachleute, Feedback-Garantie.
- Das Fahrgastforum hat gutachterliche Funktion, bietet den Teilnehmenden darüber hinaus aber auch die Möglichkeit zu weiter gehendem Engagement.

Mit den Fahrgastforen geht die Region einen weiteren Schritt in Richtung Bürgerinnenorientierung: Einerseits öffnet sie sich für die Sichtweise von Bürgerinnen, andererseits nutzt sie auch deren Kreativität und Kompetenz, um entscheiden-

1) vgl. D II Das Qualitätskonzept

de Qualitäten des Nahverkehrs zu verbessern. Darüber hinaus ist nach den Erfahrungen vergleichbarer Prozesse zu erwarten, dass die beteiligten Bürgerinnen den Nahverkehr nicht nur besser kennen, sondern auch schätzen lernen und ihr Wissen über die Qualitäten des Nahverkehrs in der Region Hannover engagiert weitergeben.

4.7 Fahrgastrechte

4.7.1 Ausgangslage

Pünktlichkeit ist eine der Qualitäten, auf die Fahrgäste besonderen Wert legen. Kundenmonitore belegen, dass die Zufriedenheit der Fahrgäste mit Pünktlichkeit deren Gesamtzufriedenheit maßgeblich beeinflusst.

In anderen Wirtschaftsbereichen können Kundinnen und Kunden bei Mängeln Rechte einfordern, im öffentlichen Personennahverkehr ist das bisher nicht der Fall. Das kann sich in Kürze ändern - derzeit wird an einem Gesetz für Fahrgastrechte gearbeitet. Anzunehmen ist, dass als Ergebnis zumindest ein grundsätzlicher Rechtsanspruch für Fahrgäste festgelegt wird. Unabhängig davon können Aufgabenträger in Verträgen mit den Verkehrsunternehmen Regelungen vereinbaren, die darüber hinausgehen. Dies beabsichtigt auch die Region Hannover: Sie will bis Ende 2009 Fahrgastrechte in die vertraglichen Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen integrieren und so die Qualitätssteuerung weiterentwickeln.

Übrigens: Als pünktlich gelten Züge oder Stadtbahnen, wenn sie spätestens drei Minuten nach der geplanten Zeit abfahren oder ankommen. Busse gelten nach fünf Minuten Verspätung als unpünktlich.¹⁾

4.7.2 Freiwillige GVH-Garantie – erster Schritt zu Fahrgastrechten

Der Großraum-Verkehr Hannover garantiert seinen Fahrgästen pünktliches Ankommen: Wer sein Ziel mehr als 20 Minuten verspätet erreicht, erhält als Entschädigung ein TagesTicket – natürlich nur, wenn das Verkehrsunternehmen für die Verspätung verantwortlich ist. Diese freiwillige Garantie geben üstra und RegioBus seit 2003 und haben damit gute Erfahrungen gemacht. Zwischen November 2004 und Oktober 2005 wurde die Pünktlichkeitsgarantie 2.150 mal ein-

gefordert – das ist bei 170 Millionen beförderten GVH-Fahrgästen im Jahr ein Anteil von weniger als 0,01 Prozent.

Die Partner des GVH, DB-Regio und Metronom, geben ihren Fahrgästen zwar bisher keine Pünktlichkeitsgarantie, zahlen aber aus Kulanz eine Entschädigung, wenn Fahrgäste diese Garantie einfordern. Verbreitet wird diese Regelung nicht – ein nicht nur aus Fahrgastsicht unbefriedigender Zustand. Eine wesentliche Funktion von Kundengarantien kann damit nicht zum Tragen kommen: die bewusster Wahrnehmung der gebotenen Qualität. Tatsache ist, dass die Nahverkehrszüge im Hauptbahnhof Hannover Spitzenwerte bei der Pünktlichkeit erreichen: Im Jahresdurchschnitt kommen in 2004 97% der Züge pünktlich an und fahren pünktlich wieder ab, die S-Bahnen waren mit 97,8% sogar noch pünktlicher. Die RE/RB-Züge erreichen einen Wert von 94,7%

4.7.3 Anforderungen an Fahrgastrechte

Fahrgastrechte beinhalten - wie alle Kundengarantien - einerseits ein Leistungsversprechen, andererseits eine Wiedergutmachung für den Fall, dass das versprochene Leistungs niveau nicht erreicht wurde. Sie tragen dazu bei, dass Fahrgäste die vorhandene Qualität höher bewerten: Stammfahrgäste sind zufriedener, empfehlen eher weiter. Unzufriedene erfahren, welcher Leistungsstandard gilt und dass sie einen Ausgleich beanspruchen können.

Potenzielle Fahrgäste können davon ausgehen, dass das Risiko, unpünktlich anzukommen, beherrschbar ist. Damit Kundengarantien diese positive Wirkung entfalten können, müssen allerdings zentrale Anforderungen erfüllt sein.

Die Region Hannover erwartet, dass Kundengarantien der von ihnen beauftragten Verkehrsunternehmen den folgenden Anforderungen entsprechen:

- Leistungsversprechen und Wiedergutmachung sind eindeutig und gut kommunizierbar.
- Die Kundinnen und Kunden kennen die Garantie.
- Das Erfüllen der Leistung durch Ersatzleistungen (Info, alternative Verbindungen oder Taxi) hat Vorrang gegenüber Wiedergutmachung.

2) Vgl. Bericht der Bundesregierung zur Qualitätsoffensive im öffentlichen Personenverkehr. Verbraucherschutz und Kundenrechte stärken. Drucksache 16/1484 vom 11.05.2006 und darin enthaltener Endbericht „Verbraucherschutz und Kundenrechte im öffentlichen Personenverkehr“, erstellt im Auftrag des BMVBW von Protrans AG/Basel und Prof. Dr. Tonner/Uni Rostock. Für das Gutachten wurden Erfahrungen im Ausland und in Deutschland ausgewertet. Nur in einem Verbund gab es außerordentlich hohe Entschädigungszahlungen und den Verdacht massiven Missbrauchs – dort wurde das Verfahren inzwischen verändert.

3) Mehr zum Thema Fahrgastinfo bei Störung und Anschlusssicherung im Kapitel 4.4.4.

- Die Inanspruchnahme ist einfach. Der Aufwand zur Einforderung steht in einem angemessenen Verhältnis zur Art und Umfang der Leistung.
- Die Entschädigung erfolgt auf Wunsch des Fahrgasts in Form eines Geldbetrags.
- Die Garantieleistung bezieht sich auf ein wesentliches Leistungsmerkmal. Beim öffentlichen Verkehr bietet sich die Konzentration auf Pünktlichkeit und Anschlusssicherung an.

Die bisherigen Erfahrungen mit Kundengarantien im Nahverkehr sind sehr positiv²⁾:

- Die finanzielle Belastung der Unternehmen ist gering.
- Die Kundenzufriedenheit kann deutlich gesteigert werden.
- Das Fahrpersonal wird für die Anschlussproblematik sensibilisiert.
- Probleme bei der Betriebsabwicklung werden zeitnah erkannt und können behoben werden.

Die Region Hannover strebt an, die Kundengarantien auch in den Beförderungsbedingungen des GVH zu verankern.

4.7.4 Recht der Fahrgäste auf Information - keine Kleinigkeit³⁾

Fahrgäste sind über die Verspätung meist weniger verärgert als über ausbleibende Information. Wenn die Fahrgäste über Störungen Bescheid wissen, können sie selbst dazu beitragen, dass die Leistung trotzdem erfüllt und der Schaden begrenzt wird. Deshalb brauchen Fahrgäste frühzeitig Information über Unregelmäßigkeiten und alternative Fahrmöglichkeiten.

Ausgeglichen wird damit auch ein wesentlicher psychologischer Nachteil des öffentlichen Verkehrs: Wer Auto fährt, kann Startzeit, Route und Geschwindigkeit steuern – und hat damit selbst im Stau noch Handlungsmöglichkeiten. Wer dagegen in einem öffentlichen Verkehrsmittel sitzt und Anschlüsse erreichen muss, gerät bei einer Verspätung nicht nur in Stress, sondern auch in eine Situation des unwissend ohnmächtigen Festsitzens.

4.7.5 Fahrgastrechte ergänzen Qualitätssteuerung

Pünktlichkeit ist in Verträgen der Region Hannover mit den Verkehrsunternehmen bereits ein wichtiges Thema: Die SPNV-Verkehrsverträge regeln, dass die Unternehmen bei Unterschreitung langfristiger Durchschnittswerte weniger Geld vom Aufgabenträger bekommen. Unbeachtet bleiben dabei allerdings einzelne besonders kritische Tage und Situationen sowie verpasste Anschlüsse. Dieses Sanktionierungsdefizit wird durch individuelle Rechte für Fahrgäste geglättet.

Mit Fahrgastrechten wird ein neues Prinzip eingeführt, von dem sich die Region Hannover einen Qualitätsschub erwartet: Wenn Fahrgäste bei Störungen das Recht auf Entschädigung haben, wenn also den Unternehmen durch mangelhafte Qualität Kosten entstehen, lohnt es sich für sie auch finanziell, Anschlusssicherung und Störungsmanagement zu optimieren.

Fahrgastrechte führen dazu, dass Probleme niedrigschwellig und kurzfristig wahrgenommen werden - und damit unmittelbar und kurzfristig Lösungen eingeleitet werden können.

4.7.6 Standard: Leistungsversprechen für den gesamten ÖPNV in der Region Hannover

Die Region Hannover beabsichtigt, spätestens 2009 eine Kundengarantie für den gesamten ÖPNV in der Region Hannover einzuführen, die folgende Leistungsversprechen enthält:

- **Information:** Bei Unregelmäßigkeiten im Fahrbetrieb informieren die Verkehrsunternehmen ihre Fahrgäste in den betroffenen Fahrzeugen und Stationen unverzüglich - spätestens zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit - über die Störung und gegebenenfalls über alternative Fahrmöglichkeiten.
- **Pünktlichkeit:** Bei Ausfall von Fahrten, Anschlussverlust und Verspätung über 20 Minuten am Ankunftsort haben Fahrgäste das Recht auf Minderung des Fahrpreises, im Extremfall Anspruch auf Taxibeförderung (bis zu einem

Betrag von maximal 20 €). Die Pünktlichkeitsgarantie wird in das Qualitätssteuerungssystem⁴⁾ integriert. Das Verhältnis der Kosten für die Pünktlichkeitsgarantie zu den Zuschussminderungen wird dabei eindeutig definiert und die Summe, die ein Unternehmen für Unpünktlichkeit zahlen muss, auf einen Maximalbetrag begrenzt. Dadurch wird das finanzielle Risiko für die Verkehrsunternehmen exakt kalkulierbar.

Die Kundengarantie wird bei Beauftragung von Verkehrsleistungen als Leistungsanforderung vorgegeben. Soweit Leistungen bereits ohne Garantie vertraglich fixiert sind, wird die nachträgliche Absicherung bzw. Einführung der Kundengarantie auf dem Verhandlungsweg angestrebt.

Ziel ist eine einheitliche Regelung für die Region Hannover mit den oben genannten Versprechen bzw. Ansprüchen. Die Abwicklung der Garantie liegt in der Verantwortung der Unternehmen, muss aber einheitlich sein. Überprüft wird die Einhaltung der Kundengarantie durch Auswertung der Beschwerden und entsprechender Fragen in Kundenmonitoring.

4.8 Fahrgastsicherheit

4.8.1 Ausgangslage

Fahrgäste wollen sich sicher fühlen. Wer sich unsicher fühlt, benutzt öffentliche Verkehrsmittel ungern - oder gar nicht. Obgleich die Verkehrsunternehmen in der Region Hannover bereits einiges dafür tun, dass sich Fahrgäste in Bussen und Bahnen sicher fühlen können, bleibt Fahrgastsicherheit ein zentrales Thema - weil diese Qualität für Fahrgäste wesentlich ist:

- Das Leistungsmerkmal Sicherheit hat einen nennenswerten Einfluss auf die Globalzufriedenheit der Fahrgäste.⁴⁾ „Schutz vor Belästigung“, so ergab der Kundenmonitor 2002, ist für Fahrgäste ein Thema von hoher Bedeutung bei gleichzeitig geringer Zufriedenheit.
- In Gruppendiskussionen zum Thema Tarife 2003 wurde bei den Mängeln „Sicherheit“ an dritter Stelle genannt - gleich hinter Preis und Fahrten-Angebot. Sicherheit sei

4) Dies lässt sich aus dem Kundenmonitor der Region 2002 ablesen. Die Region Hannover ist damit keine Ausnahme: Auch andernorts gehören Sicherheitsaspekte zu den Qualitätskriterien, die das Gesamturteil der Fahrgäste negativ beeinflussen. Vgl. Forschungsverbundvorhaben SuSi-Plus. Subjektives Sicherheitsempfinden im Personennahverkehr, gefördert durch das BMVBW, Endbericht 2005.

vor allem für die gelegentlichen und weiblichen Nutzer im Stadtbereich ein wichtiges Thema und betreffe vor allem Bahnen und Haltestellen. Im Bus stelle sie weniger ein Problem dar, weil das Fahrpersonal ständig erreichbar sei. Der Videoüberwachung trauten die Befragten wenig zu: „Da guckt doch eh keiner“, „da kann auch keiner helfen“ lauteten typische Statements. Gewünscht wurde mehr Personal in den Bahnen und an den Haltestellen.

- Unsicherheitsgefühle stellen ein Zugangshemmnis zur ÖPNV-Nutzung dar - vor allem abends und nachts.

Seit 1999 verfügt die Region Hannover über ein Rahmenkonzept „Sicher mit Bus & Bahn“ und hat dessen Grundlinien im NVP 2003 für verbindlich erklärt. Wesentlich an diesem Sicherheitskonzept ist die grundsätzliche Herangehensweise: Das Erleben der Kundinnen und Kunden bestimmt Strategie und Handeln, ihre Qualitätsanforderungen stehen im Mittelpunkt. Daraus ergibt sich auch die herausragende Bedeutung der „weichen Faktoren“ wie Kommunikation und Verhalten.

4.8.2 Meilensteine seit der Aufstellung des NVP 2003

Ausbildung

Kommunikations- und Konflikttraining für Personal mit KundInnenkontakt ist Voraussetzung dafür, dass Personal und Fahrgäste gegen respektloses Verhalten zusammenwirken können. Damit haben alle Verkehrsunternehmen inzwischen begonnen:

- DB Regio schult die Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) bereits seit 2001 im „Vermeiden von Konfliktsituationen“. Die Resonanz bei den KiN ist sehr positiv.
- Metronom führt bei der Schulung neuer Fahrgastbetreuer ein Deeskalationstraining durch.
- Die Fahrer der üstra trainieren Stressbewältigung und verfügen damit über eine notwendige Grundlage für Deeskalation.
- Bei der RegioBus haben mittlerweile alle Beschäftigten im Fahrdienst ein zweitägiges Training zu Kommunikation und Konfliktbewältigung durchlaufen.

Kommunikation der Handlungsmöglichkeiten für heikle Situationen an Fahrgästen

- Info über Verhaltensmöglichkeiten für Fahrgäste wurde gelegentlich verbreitet, vor allem als Teil der Pressearbeit

und über das Fahrgast-Fernsehen. Die von der Region bereitgestellte schriftliche Info für Fahrgäste „Sicher mit Bus & Bahn“ wurde von den Verkehrsunternehmen in ihren KundenCentern ausgelegt.

- Der GVH hat Material zum sicheren Umgang mit Bus & Bahn für Grundschüler, Mittelstufe und ältere Jugendliche in Form von bewegten Bildern, Materialien für den Unterricht und Veranstaltungen entwickelt. Alle Schulen der Region wurden über diese Angebote direkt informiert.
- Die üstra hat gemeinsam mit der Region ein Konzept für Fahrgast-Veranstaltungen entwickelt und bietet dies jetzt im Rahmen der Besucherbetreuung als Standard an. Genutzt wird das Angebot vor allem von bestehenden SeniorInnen-Gruppen.
- Die üstra bietet mobilitätseingeschränkten Fahrgästen Trainings zur sicheren Nutzung von Bus & Bahn an. Dieses Angebot wird über die Presse, per Internet und über direkte Ansprache von Selbsthilfverbänden verbreitet.

Ermutigung

Film als Arbeitsmaterial zum Einüben von Zivilcourage

„Tu was, dann tut sich was“: GVH, Polizeidirektion und Region Hannover haben 2003 einen Film produziert, mit dem Verhalten in heiklen Situationen trainiert werden kann. Einsetzen können ihn alle, die in Gruppen an einer „Kultur des Hinschauens“ arbeiten – in Seminaren, Schulstunden oder Veranstaltungen mit örtlichem Bezug. Der Film zeigt keine Lösungen, sondern regt an, selbst Wege aus „alltäglich gewalttätigen“ Situationen zu finden. Ein Begleitheft mit Hintergrund-Informationen und Anregungen für die Diskussion erleichtert die Arbeit mit dem Film. MultiplikatorInnen können den Film zum Selbstkostenpreis erwerben.

Schülerinnen und Schüler als „Busbegleiter“

Ziel ist vor allem ein besseres Klima auf dem Schulweg. Die RegioBus hat dieses Konzept 2003 mit Erfolg in Springe erprobt und bildet inzwischen in Springe, Uetze, Wunstorf, Wennigsen, Lehrte und Hemmingen jedes Jahr Busbegleiter aus. Mittlerweile sind mehr als 500 Jugendliche dazu ausgebildet, Situationen auf der Fahrt zur Schule einzuschätzen, Konflikte gewaltfrei zu lösen oder gezielt Unterstützung herbeizurufen. Das Konzept und die Arbeit der Busbegleiter kommt bei Kollegien, SchülerInnen und Eltern sehr gut an: Die Kommunikation ist deutlich besser geworden, es gibt weniger Stress und spürbar weniger Schäden durch mutwillige Zerstörung.

Technik

Videokameras in Fahrzeugen

Die üstra hat in 53 Stadtbahnwagen und 34 Bussen Videokameras installiert. Die Bilder werden laufend aufgezeichnet und nur bei Bedarf ausgewertet – dann nämlich, wenn Mitarbeitende oder Fahrgäste innerhalb von 24 Stunden melden, dass Bilder zur Aufklärung oder Beweissicherung benötigt werden. Eine positive Wirkung auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste konnte bisher nicht nachgewiesen werden, als abschreckendes Mittel gegen Sachbeschädigung scheint Videotechnik allerdings geeignet.

Die RegioBus hat im Oktober 2007 einen Testlauf gestartet. Dabei werden in sechs Bussen unterschiedliche Kamerasysteme erprobt.

Durchsetzung

Begleitpersonal

Begleitpersonal gab es bei der S-Bahn Hannover zunächst nur in einem guten Fünftel der Fahrzeuge. Als Reaktion auf den Wunsch der Fahrgäste nach Begleitung – besonders in den Abendstunden – und den positiven Erfahrungen in anderen Ballungsräumen hat die Region Hannover mit DB Regio vereinbart, dass seit Februar 2006 ab 21 Uhr in jeder S-Bahn ein Kundenbetreuer oder eine Kundenbetreuerin mitfährt. Im S-Bahn-Nachtsternverkehr fährt schon seit der Einführung jeder Zug begleitet.

Beim „metronom“, der seit Dezember 2005 auf der Strecke Uelzen – Göttingen fährt, gehört die Beratung und Betreuung in jedem Zug durch Fahrgastbetreuer zum Standard. Diese werden in den Abendstunden und an Wochenenden in einem Teil der Züge von einer privaten Sicherheitsfirma unterstützt – um die Züge vor mutwilliger Zerstörung zu schützen, aber auch um das Rauchverbot durchzusetzen oder Fahrgeld nachzuerheben. Darüber hinaus wird auf Zügen, in denen sich gewaltbereite Fußballanhänger befinden, verstärkt Sicherheitspersonal eingesetzt.

Sicherheit in den Stadtbahnen ist Aufgabe der üstra-Tochterfirma ProTec. Stationen, Haltestellen und Linien wurden 2003 – aufgrund von Fahrgastfrequenz und betrieblichen Erkenntnissen über Gefahrenpotenziale – in Gefährdungskategorien eingeteilt, der Personalbestand daraufhin angepasst. Aus den Gefährdungsstufen wird seitdem die Häufigkeit der Bestreifung abgeleitet.

2006 hat die üstra gemeinsam mit der ARGE ein Pilotprojekt zum Einsatz von „Hartz IV“-Kräften als Fahrgastbegleiter gestartet: 84 ehemalige Langzeitarbeitslose begleiten seit Juni 2006 Stadtbahnen. Es ist zu klären, ob der Einsatz von so genannten Hartz IV-Kräften bei Abwägung aller Nutzen und Kosten tatsächlich das richtige Mittel ist. Die Region legt Wert darauf, dass die Wirkungen dieses Einsatzes sorgfältig geprüft werden: Werden die Fahrgastbegleiter wahrgenommen, fühlen sich die Fahrgäste dadurch tatsächlich sicherer? Stimmt die Qualifikation, stimmt das Auftreten? Welche Kosten entstehen dem Unternehmen, z. B. durch die notwendige Qualifizierung und Anleitung? Wenn der Service ankommt: Wie soll er langfristig angeboten und woraus finanziert werden?

„Einstieg vorn“

Die RegioBus hat im August 2004 eingeführt, dass ihre Fahrgäste in der Regel nur noch vorn beim Fahrpersonal einsteigen dürfen. Aus Sicht der RegioBus hat sich dieses Verfahren bewährt, das Verhältnis zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal und die soziale Kontrolle in den Fahrzeugen hat sich deutlich verbessert. Die Kundenzufriedenheitsmessung RegioBus 2007 hat gezeigt, dass diese Regelung bei den Fahrgästen auf hohe Akzeptanz stößt.

4.8.3 Leitlinien

Die folgenden Leitlinien beschreiben, welche Haltung in den Verkehrsunternehmen eingenommen werden muss, damit Fahrgäste sich grundsätzlich sicher fühlen können. Sie sind sowohl als Botschaft an die Fahrgäste als auch als Werkzeug zur kontinuierlichen Verbesserung zu betrachten. Es entscheidet sich in Schlüsselsituationen, ob ein Unternehmen die Fahrgäste überzeugen kann: Jedes Mal, wenn die erlebte Realität den verkündeten Leitlinien widerspricht, urteilen Fahrgäste, ob sie eine verzeihbare Ausnahme oder aber einen – die Überzeugungskraft widerlegenden – Normalfall erleben. Es geht nicht darum, Probleme oder Fehlverhalten Einzelner auszuschließen – das wäre ein Ding der Unmöglichkeit. Ziel ist vielmehr, überzeugend zu vermitteln, dass das Schutzbedürfnis von Fahrgästen ernst genommen wird und die Verkehrsunternehmen sich für die Sicherheit der Fahrgäste engagieren.

Die Verkehrsunternehmen haben die unten genannten Leitlinien zu beachten – und dafür zu sorgen, dass Kundinnen und Kunden die Chance haben, sie zu kennen. Im Kundenmonitor

der Region wird regelmäßig geprüft, ob die Verkehrsunternehmen noch auf dem richtigen Kurs sind – sodass Kurskorrekturen kurzfristig möglich sind⁵⁾.

Leitlinie: Grenzverletzungen ächten und Respekt einfordern „Kann ich mich sicher fühlen?“ Diese auf die eigene Person bezogene Frage ist es, die Fahrgäste interessiert. Unsicherheit empfindet eine Person, wenn sie befürchtet, seelisch oder körperlich verletzt zu werden. Eine Schlüsselrolle für die Risikowahrnehmung spielen „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, Beleidigen oder Nachgehen. Sie beeinträchtigen das Wohlbefinden einer Person, indem sie Regeln des respektvollen Umgangs brechen. Solche Grenzverletzungen sind (vor allem für Jugendliche, Frauen und ältere Menschen) alltägliche Erfahrungen – natürlich auch außerhalb des öffentlichen Verkehrs. Aber die dadurch verursachte grundsätzliche Angst spitzt sich in geschlossenen Räumen wie Fahrzeugen oder unterirdischen Stationen zu, weil dort fremde Menschen auf verhältnismäßig engem Raum aufeinander treffen und einander nur bedingt ausweichen können. Deshalb sind die Anforderungen an die persönliche Sicherheit in Stationen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs besonders hoch.

Weil Grenzverletzungen für das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste so bedeutend sind, haben sie eine Schlüsselrolle: Sind unangenehme Begegnungen und Grenzverletzungen im öffentlichen Verkehr normal und müssen ertragen werden – oder verstoßen solche Erlebnisse gegen die Regeln für das Umgehen miteinander? Läge die Schwelle für ein Eingreifen erst bei Notsituationen wie Schlägereien, würde dies den Eindruck vermitteln, dass die kleineren Grenzverletzungen zur Normalität gehören und die Fahrgäste diese hinnehmen müssten.

Deshalb ist zu vermitteln:

Grenzverletzungen und unangenehme Begegnungen sind im Öffentlichen Verkehr nicht erwünscht. Der Maßstab für das Umgehen miteinander heißt : Respekt .

Leitlinie: Handeln ermöglichen

Da Grenzverletzungen im öffentlichen Verkehr nicht völlig

auszuschließen sind, muss mit Situationen gerechnet werden, in denen Fahrgäste Hilfe wünschen. Wenn jemand Unterstützung sucht und keine findet, entsteht Angst. Wenn Wege aus der vermeintlichen Ohnmacht erkennbar sind, schwindet sie.

Zu gewährleisten ist deshalb:

- **In Stationen und Fahrzeugen finden Fahrgäste Handlungsmöglichkeiten für heikle Situationen vor** - am besten direkten Kontakt zu Menschen, mindestens aber technische Einrichtungen, um Hilfe zu holen.
- Die eingesetzte Sicherheitstechnik ist leicht zugänglich und einfach bedienbar.
- **Es wird regelmäßig über Handlungsmöglichkeiten für heikle Situationen informiert und zur Nutzung ermutigt** Die Fahrgäste wissen, dass es Notruf-Einrichtungen gibt und dass diese auch bei niedrigschwelligen Grenzverletzungen wie Belästigung und mutwilliger Zerstörung benutzt werden dürfen.

Personen, die wissen, wie sie helfen können, werden eher bereit sein, im Notfall einzuschreiten. Deshalb sind „Handlungsskripte“ zu verbreiten - Handlungsanweisungen, die in Notsituationen ohne großes Nachdenken umgesetzt werden können.

Grenzverletzungen thematisieren, Handeln ermöglichen – das wirkt auch als Prävention gegen Straftaten, die meist mit kleineren Grenzverletzungen beginnen. Wenn es „glimmt“ und noch nicht „brennt“, ist Handeln besonders einfach und erfolgreich. Wird frühzeitig eine Grenze gesetzt oder Unterstützung eingeholt, verhindert dies fast immer, dass es zu einer Notsituation kommt.

Leitlinie: Entscheidend ist, was die Fahrgäste erreicht

Maßgeblich für die Auswahl und Gestaltung der Instrumente ist, was bei den Fahrgästen Wirkung zeigt.

Drei Handlungsfelder können unterschieden werden:

- Ausbildung & Ermutigung
- Technik & Gestaltung
- Durchsetzung.

5) Die Leitlinien und Standards zur Fahrgastsicherheit sind ergebnisorientiert angelegt: Es wird nicht detailliert vorgegeben, was zu tun ist, sondern das zu erreichende Ergebnis beschrieben. Wahl und Gestaltung der eingesetzten Mittel wird den Verkehrsunternehmen überlassen. Dadurch erhält die Messung des Ergebnisses herausragende Bedeutung. Die Region setzt dabei auf Kundenzufriedenheits-Befragungen. Mit den Eisenbahn- Verkehrsunternehmen sind Kundenmonitore bereits vertraglich vereinbart und werden regelmäßig durchgeführt. Für den Bereich Stadtbahn und Bus hat die Region 2002 ein erstes Kundenmonitoring durchgeführt, Folgeuntersuchungen sind geplant. Die Formulierungen in diesem Kapitel wie „im Kundenmonitor wird..“ beschreiben deshalb den aus Aufgabenträgersicht notwendigen Zustand.

Damit das gewünschte Ergebnis erreicht werden kann, ist das Handeln in den verschiedenen Bereichen aufeinander abzustimmen. Maßstab für den Erfolg ist eine positive Antwort der Fahrgäste auf die Frage: „Haben Sie den Eindruck, dass Sie sich sicher fühlen können?“



4.8.4 Standards

Standard: Unsicherheits-Monitoring

Die Verkehrsunternehmen entwickeln bis Ende 2008 Instrumente, mit denen sie erkennen können, was genau die Situationen sind, die Fahrgäste verunsichern:

- Schwerwiegende Grenzverletzungen wie Schlägerei oder mutwillige Zerstörung (solche Situationen werden von den Unternehmen teilweise bereits dokumentiert und ausgewertet ⁶⁾).
- Situationen, in denen sich Fahrgäste unsicher fühlen.
- Situationen und Orte, die Fahrgäste meiden.

Ziel ist, wahrzunehmen, wo, wann und warum sich Fahrgäste dauerhaft unsicher fühlen und wo sich problematische Entwicklungen abzeichnen. Bisher sind Meldungen von Fahrgästen die Ausnahme – sie beschwerten sich erst dann, wenn massive Probleme auftreten. Da das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste meistens durch niedrigschwellige Grenzverletzungen geprägt wird, ist es unerlässlich auch diese zu erfahren. Das setzt voraus, dass die Verkehrsunternehmen ihren Kundinnen und Kunden signalisieren, dass sie Probleme erfahren wollen und dass sie an Lösungen (mit-)arbeiten werden.

7) Die üstra fasst sicherheitsbezogene Daten aus Meldungen von Personal, Beschwerden von Fahrgästen, Notruf-Aufzeichnungen, Vandalismusschäden, Presseberichten etc. zu einem monatlichen Sicherheitsbericht zusammen. DB Regio berichtet über betriebliche Meldungen und Beschwerden zur Un-Sicherheit in ihren monatlichen Statusberichten.

7) Vgl. Kapitel.D IV 4.3.2. Qualitätsstandards und Ziele

8) Hier werden vor allem die bereits eingesetzten Instrumente zu nennen sein.

Es bietet sich an, Daten aus dem verbundweiten Beschwerdemanagement⁷⁾ durch Hinweise von Fahrgästen oder Personal zu ergänzen und mit Hilfe grafischer Informationssysteme auszuwerten. Als Ergebnis sollten die neuralgischen Punkte in der Wahrnehmung der Fahrgäste („hot spots of fear“) ablesbar sein. Dadurch kann das Service- und Sicherheitspersonal dort eingesetzt werden, wo Fahrgäste es besonders wahrnehmen und das Verkehrsunternehmen kann eingreifen, bevor sich die Einschätzung einer Haltestelle oder Linie als Angstraum verfestigt.

Das heißt allerdings nicht, dass von den Verkehrsunternehmen verlangt werden könnte, alle Probleme zu lösen, die sich an Haltestellen und in Fahrzeugen niederschlagen! Sie können aber die Fahrgäste beunruhigende Entwicklungen zur Sprache bringen – sodass Akteure wie Schulen, Sozialarbeit, Präventionsräte oder Polizei faktengestützt Strategien entwickeln und umsetzen können.

Standard: Sicherheits-Konzept

Die Verkehrsunternehmen entwickeln Sicherheitskonzepte, stimmen sie mit dem Aufgabenträger Region Hannover ab und setzen sie um. Die oben genannten Leitlinien sind dabei zu beachten.

Aktivitäten sind vor allem im Handlungsfeld „Ausbildung & Ermutigung“ zu entfalten. Hier wurden inzwischen einige Instrumente entwickelt und erfolgreich erprobt, die Resonanz bei den Beteiligten ist gut. Bisher werden allerdings nur wenige Fahrgäste erreicht, auch fließt die Information über die Angebote der Verkehrsunternehmen eher spärlich. Künftig soll rund um das Thema Fahrgastsicherheit systematisch und kontinuierlich kommuniziert werden.

Die Sicherheitskonzepte enthalten:

- Handlungskonzept: Auflistung der eingesetzten Instrumente⁸⁾.
- Kommunikationskonzept: Welche der Instrumente werden wie kommuniziert? Hauptzielgruppe sind dabei Fahrgäste, die Grenzverletzungen als Zeugen oder Opfer erlebt haben oder zu erleben befürchten. Erreicht werden soll hiermit, dass die Investitionen in das Handlungskonzept sich auszahlen: Erst wenn die Ergebnisse den Fahr-

gästen auch bewusst sind, hat sich der Aufwand gelohnt.

- Erfolgskontrolle für die einzelnen Instrumente.

Das Sicherheitskonzept ist zum ersten Mal bis Ende 2008, danach alle zwei Jahre vorzulegen.

Standard: Durch Erfolgskontrolle Wirkungsorientierung gewährleisten

Für alle eingesetzten Instrumente ist schriftlich festzuhalten und dem Aufgabenträger vorzulegen:

- auf wen und wie das Instrument wirken soll (Zielgruppe, Ziel)
- welcher Nutzen und welche Kosten dem Unternehmen entstehen
- wann das Ziel als erreicht gelten soll (Kenngröße, Kennzahl)
- in welcher Intensität (z. B. flächendeckend, räumliche Schwerpunkte, bestimmte Zielgruppen) es eingesetzt werden soll
- ob und wie Fahrgäste darüber informiert werden
- welche Effekte das Verkehrsunternehmen beobachtet
- welche Effekte auf Fahrgäste festzustellen sind.

In Kundenmonitoren wird abgefragt, wie sich das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste verändert und wie zufrieden sie mit der Haltung und dem Handeln der Verkehrsunternehmen in puncto Fahrgastsicherheit sind. Denkbar sind dabei z. B. Fragen zur Bekanntheit der Sicherheitsangebote, Zustimmung zu Statements wie „Fahrer/innen sind ansprechbar und hilfsbereit – auch wenn’s mal heikel wird“ und „Verkehrsunternehmen XY tut viel dafür, dass ich mich sicher fühlen kann“.

Da das Sicherheitsempfinden durch viele Faktoren beeinflusst wird, auf die Verkehrsunternehmen keinen Einfluss haben, werden diese Ergebnisse nur dazu benutzt, Handlungsbedarf und –möglichkeiten für die Verkehrsunternehmen zu identifizieren.

Die Region Hannover schließt über die Maßnahmen zur Fahrgastsicherheit Zielvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen ab, in denen festgehalten wird, was das Unternehmen wozu und mit welchen Erwartungen unternimmt. Zielvereinbarungen können über einzelne – zum Beispiel neu einzuführende – Instrumente oder über das gesamte Sicherheitskonzept abgeschlossen werden. Damit wird auch ein-

deutig dokumentiert, dass der Aufgabenträger Region Hannover den vereinbarten Maßnahmen zustimmt – was z. B. für die Bewertung als „durchschnittlich gut geführtes Unternehmen“ wichtig ist. Die erste Vereinbarung muss bis Ende 2008 vorliegen, danach wird sie alle zwei Jahre aktualisiert.

Standards im Handlungsfeld Ausbildung & Ermutigung

Zu gewährleisten ist grundsätzlich:

- Das Personal und die Fahrgäste werden über Verhaltensmöglichkeiten in verunsichernden Situationen informiert
- Fahrgäste und beruflich agierende Personen werden ermutigt, aktiv für sich und andere einzutreten.

Für Fahrpersonal, interessierte Fahrgäste und Schulen sind diese Standards wie folgt konkretisiert:

a) Fahrer und Fahrerinnen sind auf den Umgang mit Grenzverletzungen vorbereitet

Die Menschen im Fahrdienst repräsentieren das Unternehmen gegenüber den Fahrgästen, ihr Verhalten in konkreten Situationen beeinflusst das Image des ÖPNV maßgeblich. Ist Kontakt möglich? Leisten sie Beistand, wenn Unterstützung notwendig ist? Um Sicherheit vermitteln zu können, müssen die Fahrer und Fahrerinnen auf schwierige Situationen vorbereitet sein. Je sicherer sie Krisen begegnen können, desto eher setzen sie sich für das Wohlbefinden von Fahrgästen ein. Mit den Verkehrsunternehmen ist vertraglich vereinbart, dass das Fahrpersonal sich freundlich und hilfsbereit zu verhalten hat. Damit die Fahrerinnen und Fahrer auch in heiklen Situationen dazu in der Lage sind, sind sie auf den Umgang mit Grenzverletzungen vorzubereiten, sodass sie heikle Situationen bewältigen und sich gegenüber Unterstützung suchenden Fahrgästen angemessen verhalten können.

b) Informationsangebote für interessierte Fahrgäste werden vorgehalten und beworben

Es sind Veranstaltungen für Fahrgäste anzubieten, in denen über die Leitlinien informiert wird sowie Möglichkeiten für aktives Handeln vermittelt werden. Ansprechen sollen diese Veranstaltungen vorrangig solche Zielgruppen, die besonders sicherheitssensibel sind (z. B. junge Fahrgäste und Seniorinnen). Häufigkeit, Schwerpunkte und Erfolgskontrolle werden im Sicherheitskonzept bzw. in der Sicherheits-Zielvereinbarung festgelegt.

c) Schwerpunkt: Schulen

Bei Aktivitäten zur Steigerung des Wohlbefindens im ÖPNV kommt dem Schulverkehr besondere Bedeutung zu. Deshalb sind Aktivitäten zur "Gewaltprävention in Schulen" Bestandteil der von den Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistung. Die Verkehrsunternehmen stellen sicher, dass gewaltpräventive Aktivitäten für die Zielgruppe Schülerinnen und Schüler durchgeführt werden. Die Entscheidung darüber, wo Instrumente wie Busbegleiter oder Schulbesuche eingesetzt werden, treffen die Verkehrsunternehmen auf Grundlage ihrer Erkenntnisse über Problemschwerpunkte. Häufigkeit, Schwerpunkte und Erfolgskontrolle werden im Sicherheitskonzept bzw. in der Sicherheits-Zielvereinbarung festgelegt.

Sinnvoll sind auch Kampagnen zur Förderung einer Kultur des respektvollen Umgangs und der gegenseitigen Anteilnahme.

Standards im Handlungsfeld Technik & Gestaltung

a) Gestaltung von Stationen und Haltestellen

Stationen und Haltestellen werden so gestaltet, dass sich die Fahrgäste grundsätzlich wohl fühlen können⁹⁾. Grundsätze dafür sind:

- Übersichtliche und einsehbare Gestaltung (offene Bauweise, möglichst Mittelbahnsteige, stützenfrei; transparente Wetterschutzhäuschen).
- Bahnsteige erhalten grundsätzlich zwei Abgänge, damit immer ein Fluchtweg bleibt. Ausnahmen sind zu begründen.
- Hohe Aufenthaltsqualität durch ansprechende Gestaltung; Offenheit für Kunst, Musik, Pflanzen
- ausreichende Beleuchtung (am besten Tageslicht; mindestens helle gleichmäßige Beleuchtung ohne dunkle Ecken), ggf. Aufhellung durch Anstrich oder Reflektoren.
- Werbung darf weder Anstoß erregen (z. B. aufgrund sexistischer oder rassistischer Darstellungen) noch dem Image des ÖPNV schaden.
- Stationen sind regelmäßig zu reinigen und instand zu halten. Massive Beeinträchtigungen wie unbenutzbare Fahrstühle sind zügig zu beseitigen. Details werden in Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen geregelt.

Die Region Hannover erwägt eine nutzerinnen-orientierte Bewertung der Stationen mit dem Ziel der Beseitigung von Schwachstellen (PostOccupancyEvaluation).

9) vgl. Abschnitte „Stationen und Haltestellen“ in den Kapiteln SPNV, Stadtbahn und Busverkehr.

b) Notruf-Info-Sprechstellen

An Stationen und Haltestellen werden technische Einrichtungen vorgehalten, mit denen Fahrgäste Kontakt zu Personal aufnehmen können. Inzwischen sind alle unterirdischen Stationen, die meisten oberirdischen Stadtbahnhaltestellen sowie alle S-Bahn-Stationen mit Notruf-Info-Sprechstellen ausgerüstet. Bei neu- bzw. umgebauten Stationen und Stadtbahnhaltestellen gehört die Ausstattung mit Notruf-Info-Säulen zum Standard.

Zur Komplettierung sinnvoll ist die Installation von Notruf-Info-Säulen an Umsteigeanlagen (vorrangig: ZOB). Alle Bahnhöfe der Region werden zügig mit Notruf-Info-Säulen ausgestattet.

c) Videokameras

Als Personal unterstützendes Element kann auch Videotechnik eingesetzt werden. Damit die Kameras dauerhaft abschrecken, muss die Organisation so angelegt sein, dass Täter gefasst und belangt werden können. Sinnvoll kann es auch sein, mobile Kameras temporär anzubringen – zum Beispiel in Stationen, in denen sich Sachbeschädigungen häufen. Wichtig ist, dass mit der Videotechnik keine falschen Erwartungen geweckt werden: Zwar werden die Bilder aus den Stationen inzwischen aufgezeichnet. Ausgewertet werden sie aber nur, wenn innerhalb von 48 Stunden gemeldet wird, dass sie benötigt werden - zum Beispiel zur Beweissicherung. Dazu kommt, dass in den Leitstellen immer nur ein Teil der Bilder beobachtet werden kann. Videotechnik darf nicht dazu führen, dass Fahrgäste auf eigenes Handeln oder Zeugenschaft verzichten, weil sie davon ausgehen, dass ein Vorfall auf jeden Fall gesehen wird.

d) Fahrzeuge

Der Stadtbahnwagen TW 2000 ist an jeder Tür mit einer Sprechstelle ausgerüstet, über die Fahrgäste mit dem Fahrpersonal Kontakt aufnehmen können. Aus Sicht der Region Hannover muss der Fahrer oder die Fahrerin jedoch in Notfällen auch direkt erreichbar sein. Dies ist zum Beispiel durch das Öffnen der Fahrertür möglich.

Werbung auf Fahrzeugen ist erlaubt, darf aber keinen Anstoß erregen oder dem Image des ÖPNV schaden. Damit Fahrgäste ungehindert hinein- und hinaussehen können, ist die Beklebung von Scheiben mit Werbung fallweise zu prüfen.

Sauberkeit und Instandhaltung sind wichtige Faktoren für das Wohlbefinden der Kundinnen und Kunden. Diesbezügliche Qualitäten werden im Rahmen des Qualitätsmanagements und Leistungscontrollings definiert bzw. sichergestellt¹⁰⁾.

Standards im Handlungsfeld Durchsetzung

Grundsätzlich geht es hier um die Durchsetzung geltender Gesetze und allgemein anerkannter Wertmaßstäbe – vor allem durch den Einsatz von Personal.

Service- und Sicherheitspersonal

soll vor allem dort eingesetzt werden, wo und wann sich Fahrgäste besonders unsicher fühlen. Aus Kundenbefragungen geht hervor, dass dies vor allem abends und nachts der Fall ist. Da zu den wesentlichen Auslösern für das Erleben von Unsicherheit „Unbelebtheit“ gehört, sind auch Stationen und Linien mit niedriger Fahrgastfrequenz einzubeziehen. Es ist zu prüfen, ob Serviceangebote wie „Begleitung in jeder S-Bahn ab 21 Uhr“ ausgebaut und auch im Busverkehr angeboten werden können.

Das Auftreten des Service- und Sicherheitspersonals ist ganzheitlich anzulegen. In den Blick zu nehmen sind nicht nur diejenigen, die Verstöße wie Trinkgelage oder tätliche Auseinandersetzung begehen, sondern auch „normale“ Fahrgäste – solche, die respektloses Verhalten befürchten oder erlebt haben. Ein Beispiel: Vor alkoholisierten Fußballfans sind nicht nur der Betriebsablauf und die Fahrzeuge, sondern auch unbeteiligte Fahrgäste zu schützen.

Damit das Service- und Sicherheitspersonal eine positive Ausstrahlung hat, muss es vor allem respektvoll und höflich auftreten. Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dürfen sichtbar keine Ausrüstung tragen, die als Waffe interpretiert werden könnte.

Die Region Hannover befürwortet Kooperationen zur Gewaltprävention, die über Zuständigkeitsgrenzen hinaus gehen und beteiligt sich daran, soweit Belange des ÖPNV berührt sind.

4.9 Kombinierte Mobilität

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme ist eines der wesentlichen Ziele der Verkehrspolitik. Auch für den ÖPNV ist es sinnvoll, sich mit den anderen Verkehrsträgern zu vernetzen, um durch geeignete Kombinationen die Systemstärken des ÖPNV optimal zu nutzen und so möglichst viel Verkehr auf den ÖPNV zu lenken. Dabei sind zwei Ansätze zu unterscheiden. Neben der Intermodalität, bei der eine Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb eines Weges gewählt wird (z. B. P+R oder B+R) wird nachfolgend die Multimodalität als Vernetzungsziel beschrieben. Dieses bedeutet die Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Zeitraumes. Beispiel: Morgens Fahrt mit dem Rad zur Arbeit, nachmittags Fahrt mit dem ÖPNV zum Einkauf. Wesentliche Maßnahme zur Förderung von Multimodalität ist die angebotsseitige Verknüpfung durch integrierte Mobilitätsangebote.

4.9.1 Integrierte Mobilitätsangebote (Mobilpakete)

Bei der angebotsseitigen Verknüpfung des klassischen ÖPNV mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen handelt es sich um eine relativ neue Entwicklung. Im Kern geht es darum, das Erfolgsmodell des ÖPNV-Verkehrsverbundes (abgestimmte Leistungen, umfassende Informationen, übergreifendes Marketing) durch Einbeziehen zusätzlicher Verkehrsmittel (Car-Sharing, Fahrrad, Taxi etc.) auszuweiten. Ziel solcher „Mobilpakete“ ist es, dem Kunden ergänzend zum ÖPNV einen einfachen Zugang zu weiteren Mobilitätsangeboten und Dienstleistungen zu geben und umfassende „Mobilität aus einer Hand“ zu bieten.

Es liegt im strategischen Interesse von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die Quote des individuellen Autobesitzes möglichst niedrig zu halten. Dieses setzt das Angebot attraktiver Alternativen voraus, die eine vom Kunden zunehmend gewünschte (PKW)- Mobilität auch ohne den Besitz eines eigenen Pkw ermöglichen.

Integration von CarSharing und ÖPNV

Ein strategisch sehr interessantes Angebotselement für den ÖPNV ist das CarSharing. CarSharing macht aus dem Auto

10) Vgl. Kap. D II

eine öffentliche Dienstleistung. Wenn der Kunde ein Auto wünscht, kann er problemlos auf ein CarSharing-Fahrzeug in seiner Nachbarschaft zurückgreifen und es für einen beliebigen Zeitraum nutzen. Gezahlt wird nach Nutzungszeit und gefahrenen Kilometern. CarSharing ist als Produkt weitgehend ausgereift, steht aber noch am Anfang seiner Marktentwicklung. Für den ÖPNV ist diese innovative Form der Autonutzung eine ideale Erweiterung der Leistungspalette: sie bietet dem Kunden die gewünschte Mobilität per Auto, ohne jedoch - wie ein privater Pkw - zum Autofahren anzureizen.

Der GVH und die Verkehrsunternehmen kooperieren daher bereits seit 1999 erfolgreich mit dem lokalen CarSharing-Anbieter teilAuto/Stadtmobil. Diese Kooperation ist weiter zu intensivieren.

4.9.2 Pilotprojekt HANNOVERmobil

Vor dem o.g. Hintergrund enthielt bereits der NVP 2003 das Ziel, die Entwicklung, Bündelung und Vermarktung integrierter Mobilitätsdienstleistungen in der Region Hannover nachdrücklich voranzutreiben und entsprechende Angebote zu konzipieren. Diese Forderung des NVP wurde mit dem Start des Pilotprojektes HANNOVERmobil zum 01.10.2004 umgesetzt.

HANNOVERmobil enthält alle wesentlichen Mobilitätsleistungen, die ein Kunde benötigt, der nicht über einen Pkw verfügt. Im Kern steht die nahtlose Integration von CarSharing und ÖPNV. Diese Erweiterung des klassischen ÖPNV-Angebotes durch einen „Autobaustein“ ist sicher der wichtigste Schritt, reicht aber noch nicht aus.

Zusätzlich zu CarSharing und ÖPNV gehören deshalb Taxi und der Bahn-Fernverkehr zu den Kernangeboten. Die Nutzer profitieren bei Taxi-Fahrten von einem Rabatt, denn mit HANNOVERmobil gibt es erstmals einen genehmigten Taxi-Sondertarif für ÖPNV-Kunden. Und alle Kunden erhalten kostenlos eine BahnCard 25. Auch hier beschreitet der GVH Neuland: HANNOVERmobil ist das erste Angebot in Deutschland, das eine ÖPNV-Jahreskarte mit der BahnCard verknüpft. HANNOVERmobil wurde 2004 zu einem Leitprojekt der Mobilitätsoffensive des Bundesverkehrsministeriums gewählt und 2005 mit dem „König-Kunde-Preis“ des Verkehrsclubs Deutschland und mit dem ÖPNV-Innovationspreis ausgezeichnet.

Erfolgskontrolle

HANNOVERmobil stößt in den Medien und bei den Kunden auf ein hohes Interesse. In einer repräsentativen Befragung äußerten fast 50 % der GVH-Stammkunden ein Kaufinteresse, nachdem ihnen das Produkt vorgestellt wurde. Die tatsächlichen Verkaufszahlen sind jedoch bisher noch gering (nach einem Jahr ca. 500 Kunden). Das ist zum einen auf die nicht ausreichende Bekanntheit zurückzuführen - zurzeit kennt nicht einmal jeder fünfte GVH-Stammkunde das Produkt. Vor allem aber ist zu berücksichtigen, dass grundlegende Änderungen des Mobilitätsverhaltens nicht spontan, sondern nur langfristig erfolgen.

Ermutigend ist, dass HANNOVERmobil bei seinen Nutzern ausgesprochen positive Effekte erzielt: die Quote der Kunden, die im Zusammenhang mit HANNOVERmobil ein neues GVH-Abonnement abgeschlossen haben, liegt bei über 30 %. Mehr als jeder Dritte gibt an, dass er sich ansonsten einen eigenen Pkw angeschafft hätte oder einen vorhandenen Pkw abgeschafft hat. Deutlich über 80 % der Nutzer waren vorher keine CarSharing-Kunden, fast ebenso viele haben vorher keine BahnCard besessen. Damit werden pro Kunden die erwarteten Effekte hinsichtlich Kundengewinnung, Kundenbindung und Verbreitung von CarSharing und BahnCard deutlich übertroffen.

Weitere Entwicklung

Ziel ist es, nach der möglichen Erweiterung des reinen GVH-Fahrausweises zu einer „Multimodalen Mobilitätskarte“ noch während der Laufzeit dieses NVP, diese auch für die Kombination von Mobilitätsdienstleistungen zu nutzen. Diese personalisierte elektronische Karte bietet dem Kunden ergänzend zum ÖPNV den Zugang zu weiteren Mobilitätsangeboten wie z. B. CarSharing, BahnCard oder Taxi sowie besondere Serviceleistungen. Der genaue Leistungsumfang der Karte kann bei Bedarf individuell festgelegt und auf einzelne Zielgruppen adaptiert werden. Je nach enthaltenen Leistungen ergeben sich unterschiedliche Monatspreise für diese Karte. Dieser flexible Ansatz bietet große Entwicklungsmöglichkeiten.

Finanzierung

Ziel ist es, das gesamte operative Geschäft Integrierter Mobilitätsangebote kostendeckend zu betreiben. Einnahmenquellen sind im Wesentlichen der Kaufpreis und zusätzlich absatzbezogene Zahlungen der Partner. Die wesentlichen positiven wirtschaftlichen Effekte ergeben sich aus den Wirkungen auf Kundenbindung und Kundengewinnung im ÖPNV-Kerngeschäft und den daraus generierten Deckungsbeiträgen. Finanzielle oder personelle Unterstützung des Aufgabenträgers sollen grundsätzlich auf Basis von jährlichen Zielvereinbarungen erfolgen.

Kapitel D V



Das Steuerungskonzept –
Wir geben die Richtung vor!
Handlungsbedarf

D V Untersuchungsbedarf

Mittels der folgenden Tabellen werden die Punkte zusammengefasst, bei denen aus Sicht der Region Hannover als Aufgabenträger Handlungsbedarf im Rahmen der Sicherung der Ausreichenden Bedienung besteht.

1. Festsetzung des Untersuchungsbedarfs (räumliches Konzept, Qualitätskonzept und Linienkonzept)

Für die in folgender Tabelle zusammengefassten Punkte werden innerhalb der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrs-

planes Untersuchungen mit dem Ziel umsetzungsreifer Konzepte durchgeführt. Für Maßnahmen, die bereits im Dezember 2009 umgesetzt werden sollen, wird folgender Zeitrahmen festgeschrieben:

- Frühjahr 2008: Verabschiedung des Nahverkehrsplans
- Oktober 2008: Konzeptpräsentation durch die Verkehrsunternehmen
- Januar 2009: Abstimmung im Rahmen der Fahrplangespräche
- Mai 2009: Politischer Beschluss zu den neuen Konzepten
- Dezember 2009: ggf. Umsetzung der Konzepte

Tab. D V 1: Untersuchungsbedarf in Kapitel D I bis D III

Kapitel	Untersuchungsbedarf	Verkehrsunternehmen
D I 1.1.1	Hannover: Neukonzeption der Linie 120 in der Innenstadt Hannovers	üstra
D I 1.3	Überplanung von AST, RufTaxi und Korridor taxi im Hinblick auf die getroffene Vereinbarung zur Verringerung der Produktanzahl.	RegioBus und üstra
D I 2.1	Burgdorf: Erfüllung des Mindestbedienungsstandards in den Burgdorfer Ortsteilen Hülptingsen und Schillerslage	RegioBus
D I 2.1	Lehrte: Erfüllung des Mindestbedienungsstandards in dem Lehrter Ortsteil Sievershausen	RegioBus
D I 2.1	Uetze: Erfüllung des Mindestbedienungsstandards in dem Uetzer Ortsteil Schwüblingsen	RegioBus
D I 2.2	Springe: Erfüllung der Mindestbedienung im Stadtverkehr Springe: Bedienung des östlichen Bereichs (Osttangente)	RegioBus
D I 2.2	Barsinghausen: Erfüllung der Mindestbedienung im Stadtverkehr Barsinghausen	RegioBus
D I 3.3.1 und D I 2.2	Hannover: Neukonzeption Teilbereich Bult / Seelhorst / Südstadt / Waldhausen / Waldheim / Wülfel, endgültiges Bedienungskonzept des Wülfeler Bruchs	üstra
D I 3.3.2, D.I 2.2	Lehrte: Überplanung Teilbereich Stadtverkehr Lehrte Unterbedienung Lehrte/NW, Lehrte/NO und Lehrte/SO	RegioBus
D II 2.3	Laut Verkehrsvertrag mit DB Regio ist bis Ende 2008 gemeinsam zu überprüfen, ob die Möglichkeit der Ergänzung der Qualitätsmessung um das so genannte Testkundenverfahren besteht.	DB und Region

Kapitel D V

D III 1.1	Laufende Überwachung der bedarfsgerechten Verkehrsanbindung in Bezug auf die sich verändernden Ladenöffnungszeiten	DB AG, Metronom, üstra, RegioBus
D III 1.4	Die unterschiedlichen Nutzungsbedingungen zur Fahrradmitnahme bei den Verkehrsunternehmen sollen im Sinne einer einfachen Handhabbarkeit so weit wie möglich beseitigt werden.	DB AG, Metronom, üstra, RegioBus
D III 4.3.1	Langenhagen: Überplanung Teilbereich Langenhagen (Linien 253, 610, 611, 616)	üstra
D III 4.3.1	Hannover/Ronnenberg: Überplanung Teilbereich Wettbergen / Mühlenberg (Linien 129, 130, 254)	üstra
D III 4.3.1	Laatzen: Überplanung Teilbereich Laatzen (Linien 340, 341, 346)	üstra
D III 4.3.1	Garbsen: Überplanung Teilbereich Marienwerder / Havelse / Altgarbsen / Auf der Horst (Linien 126, 420)	üstra
D III 4.3.2	Sehnde: Überplanung Teilbereich Sehnde (Linien 330, 371, 372, 390)	üstra
D III 4.3.2 und D I 2.2	Burgdorf: Überplanung Teilbereich Stadtverkehr Burgdorf	RegioBus
D III 4.3.2	Lehrte: Überplanung Teilbereich Immensen / Hämelerwald / Sievershausen (Linien 946, 948, 949)	RegioBus
D III 4.3.2	Wedemark: Überplanung Teilbereich Wedemark (Linien 692, 697, 460)	RegioBus
D III 4.3.3	Ronnenberg/Hemmingen/Gehrden/Wennigsen: Überplanung Teilbereich Ronnenberg / Hemmingen / Gehrden / Wennigsen (Linien 350, 360, 510, 520)	RegioBus
D III 4.3.3	Barsinghausen: Überplanung Teilbereich Stadtverkehr Barsinghausen (Linie 501)	RegioBus
D III 4.3.3	Hannover/Gehrden: Überplanung Teilbereich Badenstedt-West / Lenthe / Northen (Linie 580)	RegioBus
D III 4.3.4	Wunstorf: Überplanung Teilbereich Stadtverkehr Wunstorf (Linien 701, 790)	RegioBus
D III 4.3.4	Neustadt: Überplanung Teilbereich Stadtverkehr Neustadt (Linie 801 u. a.)	RegioBus
D III 4.3.4	Langenhagen: Überplanung Teilbereich Engelbostel (Linien 460 / 461)	RegioBus
D III 4.3.4	Seelze/Garbsen: Überplanung Teilbereich Seelze (Linien 431, 573)	RegioBus
D III 4.3.4	Wedemark: Erfüllung der Mindestbedienung in Mellendorf	RegioBus

2. Festsetzung des Untersuchungsbedarfs (Marketingkonzept)

Tab. D V 2: Festsetzung des Untersuchungsbedarfs (Marketingkonzept)

Kapitel in DIV	Untersuchungsbedarf	bis wann	durch wen
1.	Begleitung aller wesentlichen Marketing-Maßnahmen durch Marktforschung sowohl in der Planungsphase als auch zur Erfolgskontrolle	projektabhängig jeweils rechtzeitig vor und nach der Markteinführung	Verkehrsunternehmen, GVH, Region
2.1.1.	Einführung eines Metropolitickets für die Metropolregion	abhängig vom Verlauf anderer Projekte	Region, relevante Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen
2.1.2.	GVH-Tarifsystem weiterentwickeln unter Berücksichtigung der Aspekte Übersichtlichkeit, Verständlichkeit, Preis-Leistungsgerechtigkeit, Transparenz und Ergiebigkeit	jährlich im Rahmen der Erarbeitung der Tarifmaßnahme	GVH
2.1.4.	Zielgruppengerechte Tarifangebote zur langfristigen Kundenbindung erarbeiten - für den gesamten Kunden-Lebenszyklus	jährlich im Rahmen der Erarbeitung der Tarifmaßnahme	GVH
2.1.4.	Verbundtarif unter dem Aspekt der Nutzerfinanzierung gestalten	jährlich im Rahmen der Erarbeitung der Tarifmaßnahme	GVH
2.1.5.	Daten und Kennziffern zur Tarifentwicklung an den Aufgabenträger übermitteln	permanent je nach Anfall der Datengrundlage, mindestens jedoch halbjährlich	GVH
2.2.3.	Sondertarife Nienburg und Hildesheim in den Regionaltarif integrieren	in Abhängigkeit von der Kostenentwicklung noch während der Laufzeit des NVP	Region in Zusammenarbeit mit GVH
2.2.3.	Regionaltarif um den Tickettarif erweitern	schrittweise Einführung, zunächst Installation von Pilotprojekten	Region in Zusammenarbeit mit GVH

3.3	Einführung von Kassensystemen in Vertriebsstellen im gesamten GVH-Gebiet prüfen	Machbarkeitsprüfung bis Ende 2008	GVH
3.3	Abschaffung von SammelTickets im GVH prüfen	bis Dezember 2008	GVH
3.3	Abschaffung von Entwertern im GVH prüfen	in Abhängigkeit der Ergebnisse der SammelTicketüberprüfung, Umsetzung ab 2010	Verkehrsunternehmen, GVH
3.3	Vorhandene Fahrausweisautomaten gegen kundentreue Geräte austauschen - mit Entwicklung einer verbundweit harmonischen Bedieneroberfläche	während der Laufzeit des NVP	Verkehrsunternehmen, GVH
4.1	Schriftliches Marketingkonzept (inkl. Grundlagendaten und strategische Überlegungen) dem Aufgabenträger vorlegen	jährlich	GVH
4.1.2	Kundenbindung als Oberziel bei allen Marktbearbeitungsmaßnahmen verfolgen	jährlicher Bericht	Verkehrsunternehmen, GVH
4.1.3	Zielgruppenkonzept erstellen	bis Ende 2008	GVH

4.3.2	Erreichbarkeit des Verbundes für Kundenanfragen verbessern	jährlicher Bericht	GVH
4.4.5	Ausbau einer lückenlosen und integrierten Fahrgastinformation im GVH	bis zum Ende der Laufzeit des NVP	Verkehrsunternehmen, GVH
4.5.3	Verbundweites Beschwerdemanagement erarbeiten	bis Ende 2008	Verkehrsunternehmen, GVH
4.6.3	ÖPNV-Rat weiterführen	Permanent	Region in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und GVH
4.6.4	Instrument Fahrgastforum einführen	bis Ende 2008	Region in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und GVH
4.7.1	Fahrgastrechte bei allen Verkehrsunternehmen einführen und vertraglich fixieren	bis Ende 2008	Region in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und GVH
4.8.4	Unsicherheits-Monitoring einführen	bis Ende 2008	Verkehrsunternehmen, GVH
4.8.4.	Sicherheitskonzept für jedes Unternehmen (Handlungskonzept, Kommunikationskonzept, Erfolgskontrolle)	bis Ende 2008, danach alle 2 Jahre wiederholt	Verkehrsunternehmen mit Region
4.8.4	Zielvereinbarungen über Maßnahmen zur Fahrgast-sicherheit abschließen	bis Ende 2008, danach bei Bedarf oder alle 2 Jahre	Verkehrsunternehmen mit Region
4.8.4	Alle Bahnhöfe der Region werden zügig mit Notruf-Info-Säulen ausgestattet	zügig	Region
4.9.2	„Multimodale Mobilitätskarte“ im GVH einführen und für kombinierte Mobilitätsdienstleistungen nutzen	bis zum Ende der Laufzeit des NVP	GVH

Kapitel E I



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!
Verkehrssystemübergreifende Themen

Kapitel E: Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor

I Verkehrssystemübergreifende Themen

1. Leitlinien, Ziele und Standards

Von den in Kap. A benannten Leitlinien, Zielen und Standards sind bei der Herleitung von geeigneten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV und ÖPNV insbesondere die nachfolgend genannten Aspekte von Bedeutung.

- **Mobilität für alle**

Das langfristige Ziel ist die Herstellung gleichwertiger Mobilitätschancen für alle Personen. Dazu werden bei der Gestaltung von Infrastruktur und Verkehrsangebot die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen berücksichtigt. Nach PBefG und NNVG sind die Bedürfnisse einzelner Gruppen wie mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, Frauen und Senioren besonders zu beachten. Auch die Mobilitätsbedürfnisse anderer Gruppen wie Migranten und Jugendliche sind zu berücksichtigen. Der Nahverkehr soll für alle Fahrgäste barrierefrei nutzbar sein. Dies gilt nach dem NNVG insbesondere für die Fahrzeuge, Verkehrsanlagen und die Zuwegung. Auf dieses Ziel gehen die nachfolgenden Abschnitte E I 2 und E I 3 mit den Themen ‚Gender Mainstreaming‘ und ‚barrierefreier ÖPNV‘ noch detaillierter ein.

- **Aufgabenzuteilung der verschiedenen Verkehrssysteme**

Die verschiedenen Verkehrssysteme sind entsprechend ihren spezifischen Systemeigenschaften in geeigneter Weise einzusetzen. Sie ergänzen sich gegenseitig und stellen somit ein Gesamtsystem dar.

- **SPNV**

Insbesondere der Regionalverkehr und die S-Bahn stellen mit ihren radialen und schnellen Verbindungen vom Umland in das Oberzentrum das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region dar.

- **Stadtbahn**

Die Stadtbahn deckt mit ebenfalls radialen und schnellen Verbindungen den Hauptanteil der Verkehrsnachfrage

innerhalb der Landeshauptstadt Hannover und von den verdichteten Agglomerationsgebieten außerhalb der Stadtgrenze Hannovers in das Stadtzentrum ab.

- **Bus**

Die Buslinien haben verschiedene Funktionen: Zubringerverkehre aus dem Umland zu den S-Bahn-Stationen und den Stadtbahnstrecken, Anbindung der ländlichen Gebiete an den ÖPNV, Tangentialverbindungen zwischen den Schienenstrecken, Abdeckung einzelner Radialverkehre, wo keine Schienenverkehrsmittel vorhanden sind.

- **Orientierung auf die Schiene**

Das seit langem verfolgte Konzept der Orientierung auf die Schienenverkehrsmittel hat sich hinsichtlich der Akzeptanz durch die Fahrgäste und der Wirtschaftlichkeit bewährt. Das Schienennetz ist daher unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der demografischen Entwicklung weiter auszubauen.

- **Parallelverkehr abwägen**

Der Grundsatz des gebrochenen Verkehrs ist nicht starr anzuwenden. Es ist im Einzelfall abzuwägen, ob ein Parallelverkehr von Bussen und Bahnen sinnvoll sein kann (z. B. Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste, Erreichen eines wichtigen Ziel- oder Umsteigepunktes, Direktverbindung der Bedienungsebene 1) oder ob aus wirtschaftlichen Erwägungen zu Gunsten eines Verkehrsmittels auf einen Parallelverkehr verzichtet wird.

- **Hohe Anforderungen an die Verknüpfungsqualität**

Auf Hauptrelationen, die einen Umstieg zwischen Bus und SPNV bzw. Stadtbahn oder S-Bahn und Stadtbahn erfordern, sind höchste Ansprüche an die Umsteigequalität zu stellen.

- **Vernetzung der Verkehrssysteme des ÖPNV**

Die Verkehrssysteme SPNV, Stadtbahn und Bus sind weitestgehend miteinander zu vernetzen und als Gesamtsystem auszubilden, um die Reisezeiten im Gesamtsystem zu minimieren und die Umsteigequalität zu optimieren. Dieses gilt sowohl für die Infrastruktur (Strecken, Stationen) als auch für das Bedienungsangebot (Takt- und Fahrplanabstimmung, Anschlusssicherung) sowie die Ausstattungsqualität der Verknüpfungspunkte. An geeigneten Stationen der Regionalzüge und der Stadtbahn

sind P+R- bzw. B+R-Anlagen vorzuhalten, die den Einzugsradius der jeweiligen Station über die Sekundärverkehrsmittel Pkw und Fahrrad erweitern und das Gesamtsystem sinnvoll ergänzen. Generell sind an den Umsteigeanlagen folgende Qualitätsstandards anzustreben:

- Kurze Umsteigewege:

Der Umstieg soll kurz und witterungsgeschützt sein, anzustreben ist eine Umsteigemöglichkeit am gleichen Bus- bzw. Bahnsteig oder (bei Streckenkreuzungen) unmittelbar übereinander.

- Barrierefreier Umstieg:

Der Umstieg sollte entweder höhengleich am selben Bahnsteig gewährleistet werden oder bei Ebenenwechsel über Aufzug oder rollstuhlgerechte Rampe.

- Angenehme Wartezeit:

Für die wartenden Fahrgäste sind ausreichend dimensionierte Witterungsschutzeinrichtungen und Sitzplätze vorzuhalten.

- Kurze Umsteigezeiten:

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten sollen soweit möglich aufeinander abgestimmt sein, d.h., es soll kurze Übergangszeiten geben. Anzustreben sind zwischen Bus und Stadtbahn Übergangszeiten von drei bis fünf Minuten und zwischen Bus und SPNV fünf bis acht Minuten.

- Gute Fahrgastinformation:

Neben der statischen und gedruckten Fahrgastinformation sollen auch dynamische Informationssysteme Fahrgäste über aktuelle Abfahrtszeiten, Anschlussmöglichkeiten und bei auftretenden Störungen über alternative Fahrmöglichkeiten informieren.

- Anschlusssicherung:

Mit Hilfe von geeigneten Anschlusssicherungssystemen sollen die Fahrer unternehmensübergreifend Informationen über Verspätungen erhalten, auf die sie ggf. reagieren können.

• **Beschleunigung der Verkehrsmittel**

Pünktlichkeit und Reisezeit spielen aus der Sicht der Fahrgäste bei der Beurteilung des ÖPNV eine entscheidende Rolle. Die S-Bahn verkehrt vollständig unabhängig vom

motorisierten Individualverkehr (MIV). Daher sind Beschleunigungseffekte nur innerhalb des eigenen Systems zu erzielen. Mit der Anschaffung der S-Bahn-Fahrzeuge konnten durch die höheren Anfahr- und Bremsbeschleunigungswerte bereits Fahrzeiteinsparungen und damit gute Beschleunigungseffekte erzielt werden. Eine weitere Beschleunigung ist nur möglich, wenn zukünftig die Störungen, die durch andere Zuggattungen (Güterverkehr, Personenfernverkehr oder überregionale Zuggattungen) ausgelöst werden, verringert oder beseitigt werden und das S-Bahn-System betrieblich unabhängig wäre.

Die Verkehrssysteme Stadtbahn und Bus werden dagegen durch den MIV beeinflusst. Um durch den Abbau von Zeitverlusten möglichst kurze Fahrzeiten im ÖPNV zu erreichen, werden hierbei Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV durchgeführt. Diese Maßnahmen umfassen nicht nur verkehrstechnische, sondern vor allem bauliche (z.B. besondere Bahnkörper und Busspuren) sowie organisatorische Verbesserungen. Im Hinblick auf Beschleunigungsmaßnahmen sind die beiden Systeme Stadtbahn und Bus grundsätzlich zu unterscheiden. Beide Systeme weisen sehr unterschiedliche Konzeptionen auf, sodass auch deutlich unterschiedliche Störquellen vorhanden sind. Bei den Störquellen ist nach externen (andere Verkehrsarten, Verkehrssteuerung) und internen Ursachen (Fahrgastabfertigung, Zustand des Fahrweges) zu unterscheiden. Die Gesamtverlustzeiten durch Störungen können in Hannover bei Stadtbahnstrecken ohne Beschleunigungsmaßnahmen bis zu 15 % der Gesamtfahrzeit betragen. Da das Ausmaß externer Störungen erheblich größer ist als das der internen Störungen, ist auf die Beseitigung dieser Störquellen besonderer Wert zu legen. Dieses erfolgt durch die Anlage eigener Bahnkörper, die Einrichtung von Vorrangschaltungen an signalisierten Knotenpunkten und den Bau von Hochbahnsteigen, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen.

Beim Bus gilt es vor allem, die An- und Abfahrt an den Haltestellen zu optimieren und ein Einfädeln in den fließenden Verkehr ohne Zeitverlust zu realisieren sowie Einfluss auf die Signalanlagen zu nehmen und damit die Aufenthaltszeit an den Knotenpunkten zu minimieren. In besonderen Einzelfällen ist auch die Anlage von separa-

ten Busfahrbahnen oder –streifen anzustreben, wenn staugefährdete Bereiche umfahren werden können.

Ziel aller Beschleunigungsmaßnahmen ist es, einen möglichst störungsfreien Fahrtablauf und damit eine angemessene Beförderungsgeschwindigkeit für die Verkehrsmittel des ÖPNV zu erreichen. Eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit führt zu Vorteilen für die Fahrgäste und zu einem wirtschaftlichen Einsatz von Fahrzeugen und Fahrern. Die wesentlichen Einzelziele von Beschleunigungsmaßnahmen sind:

- Verkürzung der Fahrzeit
- Erhöhung der Pünktlichkeit
- Sicherung von Umsteigebeziehungen
- Verbesserung des Fahrkomforts
- Einsparung von Betriebskosten, Fahrzeugen und Fahrpersonal.

• **Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen**

Durch die in den letzten Jahren stark angewachsenen Defizite der öffentlichen Haushalte sind sowohl die betrieblichen Leistungen als auch die Investitionen im ÖPNV zu überdenken. Deshalb ist zukünftig ausschließlich die Finanzierung notwendiger oder besonders sinnvoller Maßnahmen vorzunehmen. Im investiven Bereich werden daher Prioritäten entwickelt und in erster Linie die wirtschaftlichsten Vorhaben zur Realisierung vorgeschlagen. Grundsätzliches Ziel ist es, vorrangig die Vorhaben umzusetzen, die dauerhaft zu jährlichen Kosteneinsparungen führen und damit dann mittelfristig rentabel sind.

2. Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming soll den Blick von frauengerechter Verkehrspolitik zu geschlechtergerechter Verkehrspolitik erweitern und eine systematische Berücksichtigung von gruppenspezifischen Interessen ermöglichen. Konkret ist damit das Erkennen und Berücksichtigen unterschiedlicher Interessen und Bedürfnisse sowie Mobilitätsanforderungen nach Geschlecht und Lebenssituation gemeint, also differenziert und kombiniert nach z.B. Lebensraum (Stadt, Land), Familienstand, Versorgungssituation, Alter, Berufstätigkeit, den Eigenschaften der Verkehrsteilnehmer/-innen (physisch, psychisch, Sprachkenntnis, Computerkenntnis) und die daraus resultierenden unterschiedlichen Anforderungen und Ansprüche. Also z.B. Seniorinnen und Senioren mit Mobili-

tätseinschränkung und Orientierungsschwäche, Jugendliche unter 18 Jahren, Migrantinnen und Migranten mit geringen Sprachkenntnissen, teilzeitberufstätige Alleinerziehende mit Kind mit straffem Zeitbudget und komplizierten Wegeketten.

Allgemeine Ziele:

- Abbau ungleicher Lebensbedingungen durch gleichwertige Mobilitätschancen für alle in einer sich verändernden Gesellschaft.
- Insbesondere Personen ohne Mobilitätsalternative zum ÖPNV sollen gleichberechtigte Mobilitätschancen haben.
- Soziale Integration, die Möglichkeit der gleichberechtigten Teilhabe an Leben und Öffentlichkeit.
- Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bedeutet, die Erreichbarkeit von Orten öffentlichen Lebens zu ermöglichen.

Spezifische Mobilitätsmuster, die aus Erwerbs-, Haus- und Familienarbeit resultieren, sind u. a. Datengrundlage für das Entwicklungskonzept. Hierbei sollte u. a. die Bedeutung von Freizeitverkehr und privaten Erledigungen sowie von Teilzeiterwerbstätigkeit neben den morgendlichen und abendlichen Berufsverkehren für den ÖPNV vermehrt berücksichtigt werden.

Beispielhafte Fragestellungen und Kriterien:

- Unter welchen Bedingungen, Kriterien und mit welchen Zielen werden Angebot und Infrastruktur definiert?
- Nach welchen Kriterien werden Mängel aufgenommen, werden sie Nutzerinnengruppen spezifisch differenziert, z.B. was sind Mängel aus Sicht von Jugendlichen, mobilitätseingeschränkten Personen, älteren Menschen oder werden besonders als Mangel wahrgenommen?
- Sind die Interessen unterschiedlicher Nutzerinnen berücksichtigt und sind diese Interessen bekannt und benannt?
- Gibt es zielgruppenspezifische Produkte und Leistungen?
- Werden bedarfsorientierte, nachfrageorientierte Angebote gemacht?
- Ist das Angebot flexibel und anpassbar?
- Ist zeitliche und räumliche Erreichbarkeit für alle gewährleistet?

Charakteristik der Verkehrsmittel:

- Was ist das Spezifische der verschiedenen Verkehrsmittel?
- Wer nutzt sie wozu? Welche Anforderungen ergeben sich daraus?

- Welche Gruppen sind für welche Verkehrsmittel besonders interessant und umgekehrt? Grundsätzlich gilt für das Entwicklungskonzept, dass sowohl Angebot und Infrastruktur als auch Produkte und Dienstleistungen sowie deren Bestands- und Mängelanalysen unmittelbare Handlungsebenen für die Umsetzung von Gender Mainstreaming sind.

3. Barrierefreier ÖPNV

Chancengleichheit für mobilitätseingeschränkte Personen

Die Herstellung gleichwertiger Chancen zur Nutzung des ÖPNV ist wesentliches Ziel der Region Hannover. Langfristig soll die Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe möglich sein. Unter dem Begriff ‚mobilitätseingeschränkte Personen‘ werden Menschen verstanden, die aufgrund motorischer, sensorischer und/oder mentaler Einschränkungen mit Behinderungen leben müssen und daher die öffentlichen Verkehrsmittel nur mit Schwierigkeiten benutzen können. Darüber hinaus gehören folgende Personenkreise dazu:

- Menschen, die aufgrund ihres Alters in ihrer Mobilität eingeschränkt sind,
- Menschen mit Interimsbehinderungen (z.B. nach Operationen oder Unfällen),
- Kinder und kleinwüchsige Menschen,
- schwangere Frauen,
- Personen mit Kinderwagen,
- Personen mit Gepäck.

Anteil von 20- 25 % an der Gesamtbevölkerung

Diese Personengruppe hat einen Anteil von 20-25 % an der Gesamtbevölkerung. Dies ist eine Größenordnung, die nicht mehr mit dem Hinweis auf Sonderfahrdienste oder so genannte flankierende Maßnahmen gelöst werden kann.

Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für alle Fahrgäste

Eine Gestaltung des ÖPNV, die die Belange von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen berücksichtigt, nutzt demnach nicht nur einer kleinen Minderheit, sondern einem großen Teil der Bevölkerung und berücksichtigt damit die Anforderungen, die sich infolge des demografischen Wandels ergeben werden. Ein Großteil der Maßnahmen trägt ferner zur all-

gemeinen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei (höhere Bequemlichkeit, bessere Beschilderung etc.).

Ein für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgebauter ÖPNV ist auch ein fahrgastfreundlicher ÖPNV. Deshalb werden seit einigen Jahren auch auf Grundlage von geänderten Gesetzen und Förderrichtlinien erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Verkehrssysteme schrittweise umzugestalten. U.a. verpflichtet das seit dem 1. Mai 2002 geltende ‚Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen‘ die Träger des öffentlichen Verkehrs dazu, neue Verkehrsanlagen so zu gestalten, dass behinderte Menschen einen barrierefreien Zugang u.a. zu Bussen und Bahnen erhalten.

Anforderungen der ÖPNV-Infrastruktur in Bezug auf unterschiedliche Beeinträchtigungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste

Beeinträchtigung der Sinneswahrnehmung

Beim Ausfall einer Sinneswahrnehmung müssen Informationen über die verbleibenden Restsinne wahrgenommen werden. Bedeutsame Informationen sollen für seh- oder hörgeschädigte Menschen in geeigneter Weise dargereicht werden. Gehörlose und hörbehinderte Menschen erhalten optische Informationen, blinde und sehbehinderte Menschen erhalten akustische oder taktile Informationen. Bei Einschränkungen der Sinneswahrnehmung „Sehen“ ist eine kontrastreiche Umweltgestaltung wichtig. Ziel ist neben der Steigerung des allgemeinen Komforts die Verhinderung von Unfällen. Die vier Merkmale: Kontrast, Leuchtdichte, Farbkombination und Sehwinkel müssen dabei betrachtet werden. In Abhängigkeit von der Wichtigkeit der Information ist die Darreichungsform durch bewussten Einsatz von Kontrasten zu wählen.

Motorische Beeinträchtigungen

Aufgrund unterschiedlicher Art und Schwere der Mobilitätsbehinderung ergeben sich verschiedene Nutzungsschwierigkeiten im ÖPNV und SPNV, die zudem in starkem Maße von dem Gebrauch technischer Hilfsmittel abhängen. Rund 90 % der Schwierigkeiten sind dem Komplex Bewegungsbehinderungen zuzurechnen. Der Maßnahmenswerpunkt muss daher in der Schaffung barrierefreier Zugänge in die Fahrzeuge liegen.

Unter den mobilitätseingeschränkten Fahrgästen stellen Rollstuhlfahrer nur eine kleine Gruppe dar, die jedoch extreme Anforderungen an den ÖPNV stellen. Trotzdem sollte auch ihnen eine Benutzung des ÖPNV ermöglicht werden, um ihre Mobilitätsmöglichkeiten und ihre Integration in die Gesellschaft zu verbessern.

Grundsätzlich gilt, dass sich Maßnahmen für eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV auf die gesamte Transportkette erstrecken müssen. So ist der ÖPNV erst dann wirklich barrierefrei, wenn sowohl Menschen im Rollstuhl als auch in ihrer Sinneswahrnehmung eingeschränkte Fahrgäste alle Stationen und Haltestellen ohne fremde Hilfe erreichen und problemlos ein- und aussteigen können. Entsprechende Elemente hierfür müssen sowohl bei der Erreichbarkeit der Haltestellen, der Ausstattung von Haltestellen sowie bei der Gestaltung der Fahrzeuge vorgesehen werden. Hier sind vorrangig die Elemente Bordsteinabsenkung und Querungssicherung bei der Zuwegung, Aufzüge, Hochbahnsteige bei SPNV und Stadtbahn, Randhaltestellen mit Hochbord im Busverkehr sowie niveaugleicher Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge bzw. fahrzeuggebundene Einstiegshilfen zu nennen. Des Weiteren ist auf eine rollstuhlgerechte Anordnung von Bewegungsräumen in Fahrzeugen und an Haltestellen zu achten.

Barrierefreiheit in der Region Hannover

Heutiger Zustand

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich in der Region Hannover bisher im Wesentlichen auf die Verkehrssysteme Stadt- und S-Bahn beschränkt. Durch den Bau von Hochbahnsteigen und die Ausstattung von Stationen mit Aufzügen hat die Region hier einen hohen Standard an Barrierefreiheit erreicht und nimmt im bundesweiten Vergleich eine Spitzenposition ein. Die Anforderungen, die von mobilitätseingeschränkten Personen an das Verkehrsmittel Bus gestellt werden, wurden bisher lediglich teilweise in der Landeshauptstadt Hannover berücksichtigt. Das übrige Gebiet weist erhebliche Defizite an ein barrierefreies Bussystem auf. Seit 2001 wurde damit begonnen, diese Defizite im Zuge des Ausbauprogramms ‚Barrierefreier Linienverkehr im ländlichen Raum‘ zu verbessern.

Maßnahmengrundsatz: Barrierefreie Gestaltung der gesamten Wegekette

Ziel ist es, allen Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmern die Nutzung des ÖPNV durch die Verbesserung der Zugänglichkeit aller Verkehrssysteme zu gewährleisten. Durch Schaffung einer durchgängigen Wegekette sollen wichtige Ziele und Einrichtungen in der Region Hannover für mobilitätseingeschränkte Menschen besser erreichbar sein. Dies kann nur durch die Schaffung eines zwischen Fahrzeug und Haltestelle abgestimmten Systems realisiert werden. Neben der Verbesserung der Haltestellen- und Fahrzeugausstattung muss gleichzeitig ein regionsweites systemübergreifendes Informationssystem aufgebaut werden, das über die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV und SPNV informiert.

Verknüpfungspunkte sind besonders wichtig

Für die Gewährleistung einer durchgehenden Barrierefreiheit sind Maßnahmen an Verknüpfungspunkten von besonderer Bedeutung. Diese Punkte sind vorrangig barrierefrei zu gestalten.

Barrierefreiheit innerhalb der Fahrzeuge

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine weitestgehende Barrierefreiheit innerhalb der Fahrzeuge sicherzustellen. Im Innenraum ist ein Mehrzweckabteil für Fahrgäste mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen vorzuhalten. Der gesamte Fahrgastraum sollte eine Ebene bilden und stufenlos sein.

Kapitel E II



Das Entwicklungskonzept –
Das haben wir vor!
SPNV – Angebot und Infrastruktur

II SPNV – Angebot und Infrastruktur

1.2 Vertragliche Grundlagen und Leistungsvolumen

1. Fahrplanangebot - Status Quo

1.1 Allgemein

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist Bestandteil der Bedienungsebene 1 in der Region Hannover. Die Linien mit ihrer 'Rückgratfunktion' sichern attraktive Direktverbindungen in das Oberzentrum Hannover. Vom Hauptbahnhof Hannover aus wird fast die gesamte Region Hannover erschlossen und mit den angrenzenden Landkreisen und Städten verbunden. Fast alle größeren Orte und Stadtteile verfügen über einen Schienenanschluss (SPNV und/oder Stadtbahn).

Die Region Hannover hat mit den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio und metronom Verkehrsverträge geschlossen (vgl. Kap. B und D). Im Fahrplan 2006 verteilte sich das durch die Region Hannover bestellte und finanzierte Leistungsvolumen auf dem Liniennetz wie folgt:

Tab. E II 1: Bestellte Zugleistungen im Gebiet der Region Hannover Fahrplan 2006

Linienbezeichnung	Linienverlauf	Länge (km) bis zur Regionsgrenze	Produkt	Zugkilometer
S-Bahn				
S 1	(Haste-) Barsinghausen - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden)	62,02	S-Bahn	905.277,56
S 2	(Haste-) Barsinghausen - Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	81,13	S-Bahn	1.008.986,92
S 3	Hannover Hbf. - Lehrte - Ehlershausen (-Celle)	35,08	S-Bahn	507.888,24
S 4	Hannover Hbf. - Langenhagen - Bennemühlen	26,31	S-Bahn	637.570,23
S 5	(Hameln-) Springe - Weetzen - Hannover Hbf. - Langenhagen - H-Flughafen	56,28	S-Bahn	1.444.199,91
	Nachtsternverkehr		S-Bahn	38.166,96
Summe				4.542.089,82
Übriger SPNV				
R 1/R 8	(Minden - Haste-) Wunstorf - Hannover Hbf. - Lehrte - Hämelerwald (-Braunschweig)	52,97	RE	822.614,40
R 2	Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	44,37	RE	692.526,96
R 3	Hannover Hbf. - Burgdorf - Ehlershausen (-Celle)	34,15	RE	415.264,00
R 4	Hannover Hbf. - Bennemühlen (-Soltau)	29,43	RB	155.912,34
R 6/ R 11	(Celle-) Großburgwedel - Langenhagen - Hannover Hbf. - Rethen (-Göttingen)	47,35	ME	645.096,40
R 7	Hannover Hbf. - Lehrte - Dedenhausen (-Wolfsburg)	35,16	RE	535.908,72
R 9	Hannover Hbf. - Lehrte - Sehnde (-Hildesheim)	30,66	RB	392.929,34
R 10	Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	14,71	RE/RB	360.468,55
Summe				4.020.720,71
Gesamtsumme				8.562.810,53

1.3 Produkte

Kundenorientierte Angebotspalette

Auf den Eisenbahnstrecken in der Region Hannover werden im SPNV durch DB Regio und metronom folgende Produkte angeboten:

- RegionalExpress (RE) / metronom (ME)
Schnelles Produkt im Taktverkehr mit Halten an aufkommensstarken Verkehrsstationen
- RegionalBahn (RB)
Produkt, überwiegend im Taktverkehr, mit Halten an allen Verkehrsstationen
- S-Bahn (S)
Antriebsstarkes Produkt in Ballungsräumen im Taktverkehr mit Halten an allen Verkehrsstationen

Da ME und RE in der Regel nur an den stark nachgefragten Verkehrsstationen halten, sorgen sie für die schnellsten Verbindungen im ÖPNV. Bei Bedarf sind auch abweichende oder alternierende Bedienungskonzepte möglich.

Mit dieser Angebotspalette wird den unterschiedlichen Nutzungsanforderungen entsprechend die gesamte Region Hannover bedient und Verbindungen mit den anderen Räumen Niedersachsens und der benachbarten Länder sichergestellt.

Im Verkehrsvertrag mit DB Regio 2006-2014 ist festgelegt, dass zum Fahrplanstart 2009 drei wichtige Bestandteile des Zielnetzes 2008plus aus dem NVP 2003 realisiert werden. In Karte 10.1 ist das Angebot mit Stand Fahrplan 2009 inkl. der nachfolgenden Verbesserungen dargestellt.

- S-Bahn Bennemühlen - Hannover Hbf - Hannover-Messe/Laatzten - Hildesheim (60'-Takt)

Der bereits zum Fahrplan 2006 eingeführte Vorlaufbetrieb wird in einen S-Bahn-Regelverkehr mit S-Bahn-Fahrzeugen und ausgebauten Stationen überführt. Zusätzlich zum stündlichen Grundangebot auf dieser Linie wird das Messegelände durch Sonderverkehre während der Großmessen bedient (Verdichtung während der Messen auf einen 30'-Takt). Dieses zusätzliche Angebot stellt eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Flughafen Hannover-Langenhagen und dem Messegelände her. Analog zur Strecke Hannover – Lehrte - Hildesheim wird ein entscheidender Anteil der Leistungen im Zuständigkeitsgebiet der LNVG erbracht, mit der das Bedienungskonzept und die Finanzierung abzustimmen ist.

- S-Bahn Hannover Hbf – Lehrte – Hildesheim (60'-Takt plus HVZ-Verstärker)

Seit dem Fahrplan 2004 wird die Linie im Vorlaufbetrieb betrieben. Im Rahmen der Umstellung auf einen vollen S-Bahn-Betrieb wird das Angebot an Wochenenden dem S-Bahn-Standard angepasst und auf einen 60'-Takt verdichtet. Auch hier liegt ein entscheidender Anteil der Linie im Zuständigkeitsgebiet der LNVG, mit der das Bedienungskonzept und Finanzierung abgestimmt ist.

- Umwandlung des "Kurvenzuges" Celle - Lehrter Kurve - Hannover in eine S-Bahn-Linie

Der seit 2001 an Wochenenden mit S-Bahn-Fahrzeugen verkehrende RE wird zu einer S-Bahn-Linie umgewandelt.

Bedienungszeitraum

Die Stationen in der Region Hannover sollten grundsätzlich in der Zeit von 05:00 bis 24:00 Uhr regelmäßig im Taktverkehr bedient werden. Die letzte Fahrt in Richtung Hannover Hbf sollte nach 23:00 Uhr, von Hannover Hbf nach 00:00 Uhr liegen. Nach der erheblichen Angebotsausweitung im Rahmen des S-Bahn-Zielkonzeptes wird diese Anforderung überwiegend erfüllt.

Als zusätzliche Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung wurde das ursprüngliche Pilotprojekt „Nachtverkehrsangebot SPNV“ mittlerweile in ein festes Regelanangebot überführt. Die Nachtverkehre werden in den Nächten von Freitag auf Samstag bzw. Samstag auf Sonntag zweistündlich angeboten.

Takte

Die Region Hannover orientiert sich bei der Gestaltung des Fahrplanangebotes am 'Integralen Taktsystem', in dem die Takte der unterschiedlichen Verkehrssysteme kompatibel zueinander sind und die Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander optimiert sind. Soweit die Zuständigkeit der Region Hannover als Aufgabenträger und die infrastrukturellen Voraussetzungen es zulassen, ist dieses Ziel bereits realisiert. Eine streckenbezogene Darstellung für die Fahrplanjahre 2006 und 2009 zeigt die Tabelle E II 2 (SPNV-Takte im Gebiet der Region Hannover für die Fahrplanjahre 2006 und 2009).

Die Stationen im Regionsgebiet sind mindestens im Stundentakt zu bedienen. In den Hauptverkehrszeiten sind in die Hauptlastrichtung zusätzlich Verstärkerzüge anzubieten.

Tab. E II 2: SPNV-Takte im Gebiet der Region Hannover für die Fahrpläne 2006 und 2009

Linienbezeichnung im Fahrplanjahr		Linienverlauf	Produkt	Takt in Minuten im Fahrplanjahr ¹	
2006	2009			2006	2009
			S-Bahn		
S 1	S 1	(Haste-) Barsinghausen - Weetzen - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden)	S-Bahn	60	60
S 2	S 2	(Haste-) Barsinghausen - Weetzen - Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	S-Bahn	60	60
S 3	S 7	Hannover Hbf. - Lehrte - Ehlershausen (-Celle)	S-Bahn	60	60
S 4		Hannover Hbf. - Langenhagen - Bennemühlen	S-Bahn	30 ²	30 ²
S 5	S 5	(Hameln-) Springe - Weetzen - Hannover Hbf. - Langenhagen - Flughafen	S-Bahn	30 ²	30 ²
	S 6	Hannover Hbf. - Burgdorf - Ehlershausen (-Celle)	S-Bahn		60
	S 3	Hannover Hbf. - Lehrte - Sehnde (-Hildesheim)	S-Bahn		60
	S 4	Bennemühlen - Langenhagen - Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	S-Bahn		30 ³ /60
			Übriger SPNV		
R 1/ R 8	R 1/ R 10	(Minden - Haste-) Wunstorf - Hannover Hbf. - Hämelerwald - Lehrte (-Braunschweig)	RE	60	60
R 2	R 2	Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	RE	60	60
R 3	(S 6)	Hannover Hbf. - Burgdorf - Ehlershausen (-Celle)	RE	60	
R 4	R 4	Hannover Hbf. - Bennemühlen (-Söllau)	RB	120 ⁴	60 ⁵
R 6/ R 11	R 8/ R 12	(Celle-) Großburgwedel - Langenhagen - Hannover Hbf. - Rethen (-Göttingen)	ME	60	60
R 7	R 9	Hannover Hbf. - Lehrte - Dedenhausen (-Wolfsburg)	RE	60	60
R 9	(S 3)	Hannover Hbf. - Lehrte - Sehnde (-Hildesheim)	RB	60	
R 10	R 11/ (S 4)	Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	RE/(RB)	30 ⁶	60

(...) = Produkt wird in 2009 zur S-Bahn umgewandelt

*1 = Verstärker nicht berücksichtigt

*2 = sonn- und feiertags nur 60-Min.-Takt

*3 = 30-Min.-Takt gilt nur für den Abschnitt Bennemühlen - Hannover Hbf.

*4 = sonn- und feiertags 120 Min-Takt; werktags kein Takt erkennbar

*5 = abhängig vom Ausbau und der Finanzierung der Strecke Bennemühlen - Walsrode

*6 = annähernd 30-Min.-Takt

Tab. E II 2: SPNV-Takte im Gebiet der Region Hannover für die Fahrplanjahre 2006 und 2009

Bedienungshäufigkeiten

Insgesamt gab es im Fahrplan 2006 an den Stationen der Region Hannover Montag bis Freitag täglich 2.323 Zugabfahrten mit der Bestimmung Hannover Hbf (Samstag 2.146, Sonntag 1.650). Die detaillierte Ergebnistabelle (Tab. E II 3 Fahrzeiten an Werktagen und Anzahl der Fahrtmöglichkeiten nach Hannover im Fahrplan 2006) zeigt insgesamt und produktbezogen (R-Bahn(RE/RB/ME) und S-Bahn) für die Tagesgruppen Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag die Anzahl der direkten Fahrmöglichkeiten Richtung Hannover Hbf.

Die Bedienungshäufigkeiten unterscheiden sich zwischen den einzelnen Strecken aufgrund der siedlungsstrukturellen Strukturen und/oder der Einbindung in das ÖPNV-Gesamtangebot. Die Reihenfolge der Stationen nach Häufigkeit ist stark durch die S-Bahn geprägt. Die höchsten Werte für montags bis freitags erreichten die drei S-Bahn-Stationen Hannover-Nordstadt (116 Abfahrten), Hannover-Bismarckstraße (103) und Langenhagen-Mitte (100).

Fahrzeiten

In Karte 14 (Fahrzeiten nach Hannover HBF) und Tab. E II 3 (Fahrzeiten an Werktagen und Anzahl der Fahrtmöglichkeiten nach Hannover im Fahrplan 2006) sind jeweils insgesamt und produktbezogen (RE/ME, RB und S) die durchschnittlichen Fahrzeiten Richtung Hannover Hbf dargestellt. Von fast allen Stationen innerhalb der Region Hannover ist Hannover Hbf innerhalb von 30 Minuten erreichbar.

Durch die konsequente Vertaktung mit gleichen Abfahrts- und Ankunftszeiten über die gesamte Woche kommt es nur in Ausnahmefällen zu Abweichungen zwischen den verschiedenen Tagesgruppen.

Tab. E II 3: Fahrzeiten an Werktagen und Anzahl der Fahrtmöglichkeiten nach Hannover im Fahrplan 2006

Station	Linie	Zuggattung	Fahrzeit an Werktagen		Fahrmöglichkeiten an Werktagen					Fahrmöglichkeiten an Samstagen					Fahrmöglichkeiten an Sonntagen					
			Min [min]	Max [min]	S-Bahn Anz	lak-Bahn Anz	sr-Bahn Anz	Gesamt Anz	S-Bahn Anz	lak-Bahn Anz	sr-Bahn Anz	Gesamt Anz	S-Bahn Anz	lak-Bahn Anz	sr-Bahn Anz	Gesamt Anz				
Ahlten	R9, S3	RB	13	15	20	17			37	20	17					19	7			26
Aligse	R3, S3	RE	18	26	20		17		37	20		16				19		16		35
Bad Nenndorf	S1, S2		44	47	38			38	32						19				19	
Bantorf	S1, S2		40	40	38			38	32						19				19	
Barsinghausen	S1, S2		34	34	38			38	32						19				19	
Bennemühlen	R4, S4	(RB)	26	26	37	0		37	33	0					18	7			25	
Bennigsen	S5		22	22	37			37	32						20				20	
Bissendorf	S4		20	20	37			37	32						18				18	
Burgdorf	R3, S3	RE	22	30	20		17		37	22		16			19		16		35	
Dedenhausen	R7	RE	25	27			22		22			19			18		18		18	
Dedensen/Gümmer	S1, S2		17	17	40			40	40						37		40		37	
Dolbergen	R7	RE	21	23			22		22			19			19		19		18	
Egestorf	S1, S2		29	29	38			38	32						19				19	
Ehlershausen	R3, S3	RE	31	37	20			20	20						19				19	
Elvесе	S2		33	33	20			20	20						18				18	
Empelde	S1, S2		14	14	38			38	32						19				19	
Großburgwedel	R6	ME	16	19			19		19			18			18				18	
Hagen	S2		36	36	20			20	20						18				18	
Hämelwald	R8	RE	18	22			23		23			20			19				19	
H-																				
Anderten/Misburg	R9, S3	RB	9	12	20			20	20						19				19	
H-Bismarckstr.	R10, R11, S1, S2, S5	RB, ME-RB	3	6	75	28		103	64	26					39	19			58	
H-Bornum	S1, S2		12	12	38			38	32						19				19	
H-Flughafen	S5		17	17	39			39	40						40				40	
H-Karl-Wiechert-Allee	R3, R9, S3	RE, RB	5	8	20	17	17	54	22	17	16				19	7	16		42	
H-Kleeefeld	R9, S3	RB	3	5	20	17		37	20	17					19	7			26	
H-Ledeburg	S4, S5		6	6	76			76	72						58				58	
H-Leinhausen	S1, S2		6	6	40			40	40						37				37	
H-																				
Linden/Fischerhof	S1, S2, S5		8	8	75			75	64						39				39	
H-Messe/Laaten	R10, R11	RB, ME-RB	8	10		28		28		26					19				19	
H-Nordstadt	S1, S2, S4, S5		3	3	116			116	113						95				95	
H-Vinnhorst	S4, S5		9	9	76			76	72						58				58	
Haste	R1, S1, S2	RE	19	51	58		22	80	52		19				38	16			54	
Hollensen/Linderte	S5		18	18	37			37	32						20				20	
Immensen-Atzke	R7	RE	16	18			22	22							19				18	
Isernhagen	R6	ME	12	15		19		19		18					18				18	
Kirchdorf	S1, S2		32	32	38			38	32						19				19	

Lehrte	R7, R8, R9, S3	RE, RB	10	20	20	17	45	82	20	17	39	76	19	7	37	63
Lemmie	S1, S2		22	22	38			38	32			32	19			19
Letlar	S1, S2		9	9	40			40	40			40	37			37
Lgh-Kaltenweide	S4		16	16	37			37	32			32	18			18
Lgh-Mitte	R4, R6, S4, S5	RB, ME-RB	7	11	76	24		100	73	24		97	58	25		83
Lgh-Pferdemarkt	S4, S5		13	13	76			76	72			72	58			58
Mellendorf	R4, S4	RB	19	23	37	5		42	33	6		39	18	7		25
Neustadt	R2, S2	RE	20	29	22		20	42	21		20	41	18		20	38
Otze	R3, S3	RE	27	34	20		17	37	20		16	36	19		16	35
Poggenhagen	S2		26	26	20			20	20			20	18			18
Reihen	R10, R11	RB, ME-RB	11	15		28		28		26		26	19			19
Ronnenberg	S1, S2, (S5)		16	16	38			38	32			32	19			19
Sarstedt	R10, R11	RE, ME-RE, RB, ME-RB	12	20		28	27	55		26	25	51		19	24	43
Seelze	S1, S2		13	13	40			40	40			40	37			37
Sehnde	R9	RB	29	29		16		16				16	6			6
Springe	S5		30	30	37			37	33			33	20			20
Völkxen/Eldagsen	S5		26	26	37			37	32			32	20			20
Weetzen	S1, S2, S5		15	19	75			75	64			64	39			39
Wenningjen	S1, S2		25	25	38			38	32			32	19			19
Wimkinghausen	S1, S2		38	38	38			38	32			32	19			19
Wunstorf	R1, R2, S1, S2	RE	13	21	40		44	84	41		39	80	37		36	73

Erläuterung

- R-Bahn: Regionalbahn
- sR-Bahn: schnelle R-Bahn, also Zugattung RE bei DB-Regio bzw. schnelle ME-Züge
- laR-Bahn: langsame R-Bahn, also Zugattung RB bei DB-Regio bzw. langsame ME-Züge der Linie R6 = Hannover – Großburgwedel)

Anmerkungen

Die IC-Verbindung Langenhagen/Mitte – Hannover Hbf. (nicht GVH-Tarif) wurde nicht berücksichtigt. Unberücksichtigt blieben auch Fahrten, die nur an ausgewählten Tagen verkehren (z.B. nur Mo. oder nur Fr.)
 Tab. E II 3 Fahrzeiten an Werktagen und Anzahl der Fahrtmöglichkeiten nach Hannover im Fahrplan 2006

1.4 Nachfrage

Das Verkehrsaufkommen ist auf den einzelnen Relationen im Regionsgebiet sehr unterschiedlich. Auf Basis der RES-Zählungen 2006 von DB Regio und den Erhebungsergebnissen von metronom können die Fahrgastzahlen analysiert werden. Besonders stark belastet sind die Streckenabschnitte im Zulauf nach Hannover Hbf mit einer max. Querschnittsbelastung je Teilstrecke im SPNV von rund 52.000 Reisenden pro Tag zwischen Hannover-Nordstadt und Hannover Hbf. Darin enthalten sind rund 5.000 Nahverkehrskunden, die den für sie geöffneten Fernverkehr nutzen. Nahezu gleich hoch ist die Gesamtnachfrage auf dem gemeinsamen Abschnitt östlich des Hauptbahnhofs Hannover. Vergleichsweise schwach ausgelastet sind dagegen Streckenabschnitte wie zum Beispiel trotz (wieder) durchgehender Züge zwischen Sehnde

und Lehrte mit nur 1.100 Fahrten pro Tag. Dieser geringe Anteil könnte noch Folge der ehemaligen Zugbrechung in Lehrte sein. Durch den neu eingeführten S-Bahnbetrieb und den Ausbau der Stationen werden hier Fahrgastzuwächse erwartet. Die Nachfrage ist in der Karte 12 (Kantenbelastung) dargestellt.

Von den innerhalb der Region Hannover beförderten SPNV-Kunden nutzen montags bis freitags knapp über die Hälfte die S-Bahn (64.000 Reisende), die anderen Fahrgäste den übrigen SPNV mit den Produkten RE, ME, RB und den für die Nahverkehrskunden freigegebenen Fernverkehr.

Tab. E II 4 Übersicht Ein- und Aussteiger an Stationen

Station	Anzahl der Ein- u. Aussteiger in 2006	Veränderung 2006 zu 2001	Station	Anzahl der Ein- u. Aussteiger in 2006	Veränderung 2006 zu 2001
Ahlten	1.600	36%	H-Messe/Laatzen	440	-47%
Aligse	510	-11%	H-Nordstadt	3.050	59%
Bantorf	480	50%	H-Vinnhorst	1.090	82%
Barsinghausen	3.670	29%	Holtensen/Linderte	330	74%
Bennemühlen	2.760	38%	Immensen-Arpke	790	25%
Bennigsen	2.240	28%	Isernhagen	470	4%
Bissendorf	1.840	33%	Kirchdorf	1.470	20%
Burgdorf	4.110	14%	Lehrte	7.030	-10%
Dedenhausen	550	-15%	Lemme	450	25%
Dedensen/Gümmer	1.090	2%	Letter	2.080	1%
Dollbergen	1.500	121%	Lgh-Kalten eide	920	96%
Egestorf	1.520	8%	Lgh-Mitte	3.830	91%
Ehlershausen	1.150	14%	Lgh-Pferdemarkt	1.380	68%
Eilvese	350	52%	Mellendorf	2.470	38%
Empelde	1.970	48%	Neustadt	4.740	51%
Großburgwedel	1.410	66%	Otze	380	9%
Hagen	420	35%	Poggenhagen	530	29%
Hämelerwald	2.020	49%	Rethen	470	24%
H-Anderten/Misburg	1.550	12%	Ronnenberg	620	13%
H-Bismarckstr.	3.950	124%	Seelze	2.570	8%
H-Bornum	290	7%	Sehnde	770	28%
H-Flughafen	4.130	58%	Springe	5.200	39%
H-Hbf	102.730	31%	Völksen/Eldagsen	1.330	8%
H-Karl-Wiechert-Allee	1.910	46%	Weetzen	3.750	26%
H-Kleefeld	710	-16%	Wennigsen	2.400	36%
H-Ledeburg	1.960	87%	Winninghausen	730	49%
H-Leinhausen	1.910	3%	Wunstorf	9.400	27%
H-Linden/Fischerhof	1.390	28%	Summe	208.410	30%

Insgesamt verzeichnet der Nahverkehr im betrachteten Zeitraum einen Zuwachs von 30 % Ein- und Aussteigern. Die Mehrfahrten verteilen sich allerdings nicht gleichmäßig über sämtliche Stationen, besonders hohe Zuwächse (80 % bis > 100 %) haben die Stationen:

Dollbergen, H-Bismarckstraße, H-Ledeburg, H-Vinnhorst, Langenhagen, Kaltenweide und Langenhagen Mitte zu verzeichnen. Ebenfalls hohe Zuwächse (> 50 %) sind bei den Stationen Eilvese, Großburgwedel, H-Flughafen, H-Nordstadt, Holtensen/Linderte, Mellendorf und Neustadt zu verbuchen.

Die Zuwächse sind durch eine Reihe von Faktoren beeinflusst u.a. verbesserte Qualität der Stationen und deren Zugänglichkeit, veränderte Tarife und Tarifgrenzen, erhöhte Energiekosten, verbesserte Servicequalität, stärkeres Umweltbewusstsein, bessere Zubringersituation (durch P+R oder Verknüpfung mit Buslinien), Imageaufwertung des SPNV sowie ein verbessertes Bedienungsangebot.

Zu den Stationen mit den höchsten Ein- und Aussteigerzahlen gehören inzwischen neben Hannover Hbf (102.730) auch Wunstorf (9.400), Lehrte (7.030), Springe (5.200), Neustadt (4.740) und Burgdorf (4.110).

Rückgänge bei den Ein- und Aussteigerzahlen gibt es nur bei insgesamt 6 Stationen, am auffälligsten ist hier die Station Hannover-Messe/Laatzen (- 47 %). Da diese Stationen insgesamt zu den weniger frequentierten gehören, sind in absoluten Zahlen die Verluste vergleichsweise gering. Auch für zurück gehende Ein- und Aussteigerzahlen können die Ursachen vielfältig sein. Gründe können verbesserte Angebote alternativer öffentlicher Verkehrsmittel sein, Änderungen des Wohn- und Arbeitsumfeldes im Einzugsgebiet oder aber auch Kundenunzufriedenheit. Bei der Station Hannover-Messe/Laatzen sind Schwankungen abhängig von stattfindenden Veranstaltungen zu vermuten.

Der Teil der Stationen mit einem eher geringen Verkehrsaufkommen von weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern je Tag ist auf 35 % (19) der mittlerweile 55 Stationen gesunken; die Zahl der von 1.000 bis 3.000 Ein- und Aussteigern je Tag genutzten Stationen auf 24 gestiegen. Die übrigen 20 Stationen liegen sogar darüber. (Vgl. Kartenband. Karte 13 Ein-/Aussteiger 2006)

2. Fahrplanangebot - Zielkonzept

Begrenzte Handlungsmöglichkeiten

Die Region Hannover ist bei der Gestaltung des SPNV-Angebotes abhängig von wichtigen Einflussgrößen. Die Höhe der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel bestimmt den Umfang der kommunalen Mittel, die die Region Hannover selbst bereitstellen muss. Außerdem gibt es Abhängigkeiten zwischen den Aufgabenträgern des SPNV. Mit Ausnahme des Nachtverkehrs kann ab Dezember 2008 im Regionsgebiet keine SPNV-Linie ohne Zustimmung der LNVG oder des ZGB geändert werden. Zudem bestehen durch das vom Land Niedersachsen mit DB Regio geschlossene Eckpunktepapier und einem landesweit abgestimmten Wettbewerbsfahrplan enge Vorgaben für die Gestaltung des Fahrplans.

Zielnetz 2013plus

Der umfangreiche Ausbau der Streckeninfrastruktur in den letzten 10 Jahren war Voraussetzung für die Angebotsverbesserungen im SPNV. Trotzdem bleibt dieser aufgrund des hohen Mischverkehrsanteils abhängig von Fern- und Güterverkehr. Anders als in Metropolregionen wie Berlin oder Hamburg mit eigenen S-Bahn-Systemen ist lediglich rund 20 % der gesamten Streckenlänge eigene, unabhängige S-Bahn-Infrastruktur (vgl. Kapitel E II 3.1).

Es kommt deshalb darauf an, in enger Abstimmung mit den EVU als direkte Vertragspartner der EIU (DB Netz und DB Station&Service) die angestrebte Fahrplanstruktur umzusetzen. Bei der Entwicklung des Fahrplanangebotes sind die unter E I 1 genannten Standards zu beachten. Angesichts der gekürzten Regionalisierungsmittel wird es in den nächsten Jahren vor allem darum gehen, die erreichte Bedienungsqualität zu sichern und die vertraglich gesicherten Angebotsverbesserungen zu realisieren. Im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten sollte das Angebot durch weitere Maßnahmen verbessert werden.

In Karte 10.2 (Zielnetz 2013plus) ist das Zielkonzept auch über das Jahr 2013 hinaus dargestellt. In ihm sind jene Maßnahmen berücksichtigt, deren Realisierung in den nächsten Jahren – auch nach Ablauf der Gültigkeit des NVP 2008 im Jahr 2013 – geprüft werden sollte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Verwirklichung der beiden Sprinter jährliche Mehrleistungen in Höhe von 1,4 Mio. in/aus Richtung Paderborn und von 350.000 Zug-Kilometern in/aus Richtung Bar-

singhausen bedeuten. Unter den gegenwärtigen finanziellen Rahmenbedingungen können diese in der Region Hannover nur durch Einsparungen in Folge der Ausschreibungen ab Dezember 2012 realisiert werden. Die übrigen Maßnahmen wären leistungsneutral zu realisieren.

- S-Bahn Hannover Flughafen - Hannover Hbf - Hannover - Messe/Laatzten - Hildesheim (60'-Takt)

Aus betrieblichen Gründen kann mit der Betriebsaufnahme der S-Bahn im Dezember 2008 das Oberzentrum Hildesheim noch nicht direkt an den Flughafen Hannover angebunden werden. Die Züge enden deshalb in Bennemühlen. Es bleibt Ziel der Region Hannover, den Messestandort Hannover im S-Bahn-Regelangebot durch eine umsteigefreie Anbindung an den Flughafen Hannover zu stärken. Zu den Großmessen CeBIT und HMI wird im Rahmen des Messe-Sonderverkehrs durch die Linie S 8 eine entsprechende Anbindung gewährleistet.

- Sprinter Paderborn-Hameln-Hannover Hbf (60'-Takt) und S-Bahn Nord-Süd-Stammstrecke zwischen H-Nordstadt und Weetzen (15'-Takt)

Die Bedienung sämtlicher Halte südlich von Hannover Hbf durch die S 1/2 und S 5 wurde bislang durch deren unterschiedliche Funktionen verhindert. Im Gegensatz zu den reinen S-Bahn-Linien S 1/2 sind zusätzliche Halte der S 5 auf der 110 km langen Strecke Hannover-Paderborn nur möglich, wenn außerdem ein schnelles SPNV-Angebot angeboten wird (60'-Takt). Fahrgästen von Stationen außerhalb der Region Hannover wird damit eine schnelle Verbindung Richtung Hannover angeboten. Gemeinsam mit der LNVG ist zu prüfen, ob im Rahmen dieser Umstellung der S-Bahn-Verkehr auf den Endpunkt Springe verkürzt werden kann.

Das überlagernde Zugangebot ist eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung eines reinen 15'-Takt auf der Nord-Süd-Stammstrecke zwischen Hannover-Nordstadt und Weetzen. Die zu berücksichtigenden Zwangspunkte wie z.B. die Umsteigemöglichkeiten zwischen Barsinghausen und Springe in Weetzen gelten auch in Zeiten mit einem ausgedünnten Takt.

Die Einführung eines reinen 15'-Taktes wird auch für den gemeinsamen Abschnitt der S-Bahn-Linien S 4 und S 5 zwischen Langenhagen-Pferdemarkt und Hannover Hbf angestrebt.

- HVZ-Sprinter auf der Deisterstrecke (6 Fahrtenpaare)

Fahrgäste wünschen vor allem in der Hauptverkehrszeit schnellere Verbindungen zwischen Barsinghausen bzw. Wengern und Hannover. Gleichzeitig wird von Fahrgästen auf den Zwischenstationen jede Angebotseinschränkung abgelehnt. Fahrzeitreduzierungen bei unverändertem Angebot an den Zwischenstationen lassen sich nur durch ein zusätzliches Angebot realisieren. Dies bedeutet auch bei einem flexibleren Einsatz der bereits vorhandenen Fahrzeuge höhere Kosten durch den Einsatz von zusätzlichem Personal.

- R4 Hannover – Soltau (Heidebahn)

Nach Ausbau der Heidebahn wird voraussichtlich zum Fahrplan 2011 das Angebot auf der Linie verdichtet. Zusätzlich zu den bereits heute nach Hannover Hbf verkehrenden Zügen verbessert sich für Fahrgäste aus dem Bereich nördlich der Region Hannover das Angebot. Diese Mehrleistungen in der Region Hannover werden über zusätzliche Regionalisierungsmittel nach NNVG finanziert. Der in Karte 10.2 dargestellte angestrebte 60'-Takt wird dadurch noch nicht erreicht.

3. Strecken

3.1 Ausgangssituation und Bestand

Die Streckenlänge der vom SPNV genutzten Strecken innerhalb des Planungsraumes beträgt derzeit 251 km. Fast alle Strecken werden im Mischbetrieb betrieben, d.h. neben dem SPNV wird auch Fern- und Güterverkehr auf den gleichen Strecken abgewickelt.

Die S-Bahn-Strecken Seelze - Hannover Hbf und Hannover Hbf - Lehrte bilden eine Ausnahme, da sie ausschließlich für den S-Bahn-Betrieb genutzt werden. Sie stellen aber nur ca. 20 % des Gesamtnetzes dar. Auf den Strecken nach Soltau und Hameln und auf der Deisterstrecke gibt es ebenfalls keinen Fernverkehr, aber aufgrund von geringer Nutzung durch

Güterverkehr sind diese keine reinen S-Bahnstrecken. Auf den Strecken im Bereich Hannover Hbf ist der Güterverkehr sehr gering, da er hier überwiegend über eigene Gleise verfügt. Der überregionale Güterverkehr wird über die Güterumgebungsbahn abgewickelt.

Fast alle Strecken sind elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut. Ausnahmen stellen lediglich die größtenteils eingleisigen Strecken Weetzen - Haste (der Abschnitt zwischen Egestorf und Weetzen und die Bahnhofsbereiche Bantorf und Barsinghausen ist zweigleisig ausgebaut), Langenhagen-Pferdemarkt - H-Flughafen und Bissendorf - Bennemühlen (-Schwarmstedt) dar. Letztere ist als einzige Strecke ab Bennemühlen nicht elektrifiziert.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Strecken sortiert nach Nutzung durch die verschiedenen Produkte (Stand 12/2006):

Tab. E II 5: SPNV-Strecken nach Nutzen und Produkten

Betrieb und Kursbuchstrecke	Linien (2006)	Streckenverlauf	Streckenlängen* (km)	Besonderheiten und Produkte
Reiner S-Bahnbetrieb				
363.1	S 1	Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden [Westf.])	25,26	Abschnitt H - Seelze: reiner S-Bahnbetrieb
363.3	S 3	Hannover Hbf. - Lehrte - Ehlershausen (-Celle)	35,08	Abschnitt Hannover- Lehrte: reiner S-Bahnbetrieb
S-Bahnbetrieb mit geringem Güterverkehr				
363.5	S 5	Hannover Hbf. - Weetzen - Springe (-Hameln)	40,93	S-Bahn (+ geringer Güterverkehr)
363.4.5	S 5	Hannover Hbf. - Langenhagen - H-Flughafen	15,35	S-Bahn (+ geringer Güterverkehr)
363.4.5	S 4	Hannover Hbf. - Langenhagen - Bennemühlen	26,31	S-Bahn (+ geringer Güterverkehr)
363.1.2	S 1 / 2	Hannover Hbf. - Weetzen - Barsinghausen (-Haste)	36,76	S-Bahn (+ geringer Güterverkehr)
Mischbetrieb				
110/350	R 6/ R 11	(Celle) Großburgwedel Langenhagen Hannover Hbf. - Rethen [Leine] (-Göttingen)	47,35	ME (Mischbetrieb**)
363.1	S 1	Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden [Westf.])	25,26	S-Bahn (H - Seelze: reiner S-Bahnbetrieb, sonst Mischverkehr)
363.2	S 2	Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen [Han] (-Nienburg [Weser])	44,37	S-Bahn (Mischbetrieb)
363.3	S 3/ R3	Hannover Hbf. - Burgdorf - Ehlershausen (-Celle)	34,15	S-Bahn, RE (Abschnitt Hannover Lehrte nur S-Bahn Betrieb)
310/370	R 8/ R1	(Braunschweig) - Hamelerwald - Lehrte - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden [Westf.])	52,97	RE
363.4	R 4	Hannover Hbf. - Bennemühlen (-Soltau)	29,43	RB
300	R 7	Hannover Hbf. - Lehrte - Dedenhausen (-Wolfsburg)	35,16	RE
323	R 9	Hannover Hbf. - Lehrte - Sehnde (-Hildesheim)	30,66	RB
320	R 10	Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	14,71	RE/RB
380	R 2	Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen [Han] (-Nienburg [Weser])	44,37	RE
Eingleisige Streckenabschnitte				
363.1.2	S 1 / 2	Hannover Hbf. - Weetzen - Barsinghausen (-Haste)	36,76	Zwischen Egestorf und Haste (außer Bahnhöfe Bantorf und Barsinghausen)
363.4.5	S 4	Hannover Hbf. - Langenhagen - Bennemühlen	26,31	Zwischen Bennemühlen und Bissendorf
363.4.5	S 5	Hannover Hbf. - Langenhagen - H-Flughafen	15,35	Lgh Pferdemarkt - Flughafen

*bis zur Regionsgrenze ** (Mischbetrieb= Nutzung durch Fern- und Güterverkehr)

3.2 Ziele und Mängelanalyse

Die Mischnutzung der Schienenstrecken im Planungsraum durch alle drei Systeme, ist - insbesondere auf stark befahrenen Strecken - problematisch. Dies führt zu Nutzungskonflikten zwischen den einzelnen Systemen. Abweichungen vom Fahrplan bei SPNV, Personenfernverkehr oder Güterverkehr wirken sich meist auch auf das jeweilige andere Verkehrssystem aus. Verspätungen von Fernzügen oder Überholungen können Verspätungen oder Wartezeiten im SPNV zur Folge haben, da Fernverkehr generell Vorrang hat vor Nahverkehrsverbindungen.

Die größten Engpässe sind die Abschnitte (Hannover -) Seelze - Wunstorf, (Hannover -) Langenhagen - Celle und Hannover - Elze und der Eisenbahnknoten Lehrte. Auf diesen Strecken überlagern sich alle drei Systeme auf den jeweils vorhandenen zwei Gleisen. (s. Tabelle Tab. E II 5)

Verbesserungspotenzial gibt es für Strecken, die aufgrund noch vorhandener technisch ungesicherter Bahnübergänge als Nebenbahnen eingestuft sind und somit die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h beschränkt ist. Das gilt für die Deisterstrecke und die Strecke Bennemühlen - Schwarmstedt.

3.3 Maßnahmenkonzept

Generelles Ziel ist es, den SPNV und insbesondere den S-Bahn-Betrieb in der Region Hannover weiter auszubauen und zu optimieren. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung ergibt sich im Einzelfall die Notwendigkeit der Anpassung von Schieneninfrastruktur. Voraussetzung hierfür ist allerdings die betriebswirtschaftliche Rentierlichkeit solcher Maßnahmen.

Ab dem Fahrplanwechsel 2008/2009 sollen die Strecken Hannover - Sehnde - Hildesheim sowie Hannover - Rethen - Hildesheim ebenfalls für den S-Bahn-Betrieb genutzt werden. Streckenausbauten werden in dem Zuge nicht notwendig, der S-Bahn-Betrieb wird auf den vorhandenen Gleisen gefahren.

In den Bahnhofsbereichen werden die Stationen nach S-Bahn-Standard ausgebaut und ggf. Signaltechnik angepasst. Um in Sehnde einen reibungslosen Betrieb aufrecht erhalten zu können, werden umfangreichere Maßnahmen an der Station notwendig, um weiterhin die vorhandene Zweigleisig-

keit zu nutzen. Gleisbaumaßnahmen sind im Bahnhofsbereich nicht vorgesehen.

In einer ersten Untersuchung wird derzeit geprüft, welche baulichen Maßnahmen (und evtl. Änderung betrieblicher Randbedingungen) notwendig wären, das Zielnetz 2013 umzusetzen.

Im Weiteren müsste dann die Wirtschaftlichkeit der verschiedenen dafür notwendigen Maßnahmen sowie auch Maßnahmen zur Lösung der in Kap. E II 3.2 beschriebenen Engpässe geprüft werden, um über eine eventuelle Umsetzung zu entscheiden.

3.4 Ausblick

Ein langfristiges Ziel zur Verbesserung der Qualität im SPNV ist die betriebliche Unabhängigkeit von anderen Verkehren. Voraussetzung hierfür sind unterschiedliche sich ergänzende und beeinflussende Maßnahmen (Streckenausbau, Bau von Kreuzungsbauwerken, betriebliche Änderungen, betriebliche Randbedingungen etc.). Ein betrieblich unabhängiges S-Bahn-System würde die Pünktlichkeit und Flexibilität des S-Bahn-Systems verbessern.

Zur Entmischung von Fern- und Nahverkehr ist vor allem im Bereich Seelze - Wunstorf - Haste (-Minden) ein zusätzlicher Ausbau erforderlich. Die durch die Zunahme des Fernverkehrs in Ost-West-Richtung und die Einführung der S-Bahn erhöhten Zugleistungen auf diesem Abschnitt führen zu Fahrplankonflikten. Vor dem Bau weiterer S-Bahn-Gleise von Seelze aus in Richtung Haste sind allerdings verbesserte Nutzungsmöglichkeiten der vorhandenen Gleise (Mitnutzung der Güterstrecke) zu prüfen.

Zur Erfüllung des aktuellen Zielnetzes würden für einen zusätzlichen Halt am Braunschweiger Platz voraussichtlich Maßnahmen an der Strecke (oder Umstellungen im Betrieb) notwendig. Unter derzeitigen Randbedingungen ist ein weiterer Halt (unter Einhaltung der geforderten Wendezeiten) nicht möglich.

Inwieweit andere zusätzliche Haltepunkte (s. Kapitel 4 Stationen) ohne weiteren Streckenausbau möglich sind, erfordert zunächst eine betriebliche Untersuchung der einzelnen Stationen. Streckenausbauten für zusätzliche Haltepunkte sind derzeit nicht vorgesehen.

4. Stationen

4.1 Ausgangssituation und Bestand

Im Gebiet der Region Hannover gibt es derzeit 55 vom SPNV bediente Stationen. Damit verfügen 18 der 21 Städte und Gemeinden der Region über mindestens eine SPNV-Station (Ausnahme bilden derzeit noch die Städte: Pattensen, Hemmingen und Garbsen). Hannover Hbf hat zusätzlich eine Funktion als Fernverkehrsstation.

Tab. E II 6: Ausstattung der SPNV-Stationen

	Gemeinde	Linie / Produkt	76cm	38 cm	Bahnsteig- (mindest)länge	Tunnel- und Bahnsteig Zugänge***	Notruf
Ahlten	Lehrte	S3, R 9	x		210	R	ja
Allgse	Lehrte	S 3, R 9	x		210	R	ja
Bantorf	Barsinghausen	S 1/2	x		210	R	ja
Barsinghausen	Barsinghausen	S 1/2	x		210	R, A ^{1,2}	ja
Bennemühlen (EP)	Wedemark	S 4, R 4	x		210	R	ja
Bennigsen	Springe	S 5	x		210	R, TT	ja
Bissendorf	Wedemark	S 4	x		210	R	ja
Burgdorf	Burgdorf	S 3, R 3	x		210	R, A	ja
Dedenhausen	Uetze	R 7	x		210	R, RÜ	nein
Dedensen/Gümmer	Seelze	S 1, S 2	x		210	RT	ja
Dollbergen	Uetze	R 7	x		210	RT	nein
Egestorf	Barsinghausen	S 1, S 2	x		210	R	ja
Ehlershausen	Burgdorf	S 3, R 3	x		210	R	ja
Eilvese	Neustadt	S 2	x		210	R	ja
Empelde***	Ronnenberg	S 1, S 2	x		210	RT	Nein
Großburgwedel*	Burgwedel	R 6	x		210	R	nein
Hagen	Neustadt	S 2	x		210		ja
Hämelerwald*	Lehrte	R 8	x		210	R, RT	ja
H-Anderten/Misburg	Hannover	R9, S 3	x		210	A	ja
H-Bismarckstr.	Hannover	S 1, S 2, S 5, R 10, R 11	x		210	A	ja
H-Bornum**	Hannover	S 1, S 2	x		210	RT	nein
H-Flughafen	Hannover	S 5	x		210	A	ja
H-Hbf	Hannover	S 1,2,3,4,5, (6) R 1-11	x		210	A	ja
H-Karl-Wiechert-Allee	Hannover	S 3, R 3, R 9	x		210	A	ja
H-Kliefeld	Hannover	S 3, R 9	x		210	A	ja
H-Ledeburg	Hannover	S 4, S 5	x		210	A	ja

H-Ledeburg	Hannover	S 4, S 5	x		210	A	ja
H-Leinhausen	Hannover	S 1, S 2	x		210	A	ja
H-Linden/Fischerhof	Hannover	S 1, S 2, S 5,	x		210	A	ja
H-Messe/Laatzten	Hannover	R 10, R 11	x		210	A	ja
H-Nordstadt	Hannover	S 1, S 2, S 4, S 5	x		210	A	ja
H-Vinnhorst	Hannover	S 4, S 5	x		210	R	ja
Holtensen/Linderte**	Barsinghausen	S 5	x		210	R	nein
Immensen-Arpke	Lehrte	R 7	x		210		nein
Isernhagen	Isernhagen	R 6	x		210	R (nicht barrierefrei)	nein
Kirchdorf**	Barsinghausen	S 1, S 2	x		210		nein
Lehrte	Lehrte	S 3, R 7, R 8, R 9	x		210	R, A	ja
Lemmie	Gehrden	S 1, S 2	x		210	R	ja
Letter	Langenhagen	S 1, S 2	x		210	RT	ja
Lgh-Kaltenweide	Langenhagen	S 4	x		210	RT	ja
Lgh-Mitte	Langenhagen	S 4, S, R 4, R 6	x		210	A	ja
Lgh-Pferdemarkt	Langenhagen	S 4, S 5	x		210	A	ja
Mellendorf	Wedemark	S 4, R 4	x		210	R	ja
Neustadt	Neustadt	S 2, R 2	x		210	A	ja
Otze	Burgdorf	S 3, R 3	x		210	R	ja
Poggenhagen	Neustadt	S 2	x		210	R	ja
Rethen*	Laatzten	R 10, R 11	x		170	RT	ja
Ronnenberg	Ronnenberg	S 1, S 2 (S 5)	x		210	R	ja
Seelze	Seelze	S 1, S 2	x		210	A	ja
Sehnde*	Sehnde	R 9	x		140m	A/R	ja
Springe	Springe	S 5	x		210	A	ja
Völkßen/Eldagsen	Springe	S 5	x		210	RT	ja
Weetzen	Springe	S 1, S 2, S 5	x		210	A	ja
Wennigsen	Wennigsen	S 1, S 2	x		210	RT	ja
Winninghausen**	Barsinghausen	S 1, S 2	prov.	(x)	210	R	nein
Wunstorf	Wunstorf	S 1, S 2, R 1, R 2	x		210	R	ja

*1 Bei R-Produkten trotz barrierefreien Stationsausbaus teilweise kein barrierefreier Einstieg in die Fahrzeuge möglich

*2 Bahnsteig 1 barrierefrei erreichbar, Aufzug nur zum Verbindungstunnel, nicht zu Bahnsteig

* laufende Ausbaumaßnahmen, Zustand nach Fertigstellung

** geplante Stationsausbauten (barrierefrei, Ausstattung nach S-Bahn-Standard, inkl. Notruf)

*** R (Rampe zum Bahnsteig-barrierefrei) A (Aufzug vom/zum Tunnel /Unterführung) TT(nur Treppe zum Tunnel) RT (Rampe Tunnel), RÜ (Rampe zur Überführung)

Die Bahnsteige haben – mit wenigen Ausnahmen – eine Standardhöhe von 76 cm über Schienenoberkante. Diese Bahnsteighöhe ist für den niveaugleichen Einstieg in das S-Bahnfahrzeug erforderlich. Wichtig ist darüber hinaus eine geringe Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Bahnsteig: als barrierefrei gilt ein maximaler Höhen- und seitlicher Abstand von ≤ 5 cm. Die neuen S-Bahnsteige werden baulich so ausgebildet, dass sie den Abstand zu den Fahrzeugen so gering wie möglich halten, aber nicht in das Lichtraumprofil der unterschiedlichen Fahrzeugtypen ragen.

Die Länge der Bahnsteige beträgt auf den vorhandenen S-Bahn-Strecken überwiegend mindestens 210 m (Mindestlänge für einen Halt von S-Bahn-Langzügen). Weitere noch vorgesehene Stationsausbauten auf diesen Strecken werden ebenfalls mit 210 m Länge geplant. Die Bahnsteige auf der Strecke Hannover – Hildesheim über den Streckenast Rethen werden mit einer Länge von 170 m (Mischverkehr), über den Streckenast Sehnde mit 140 m geplant (2-Wagen-Züge S-Bahn).

Die Ausstattung der Stationen besteht u.a. aus einem Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Informationsvitriolen, Fahrausweisautomaten, Uhren und Abfallbehältern. Diese elementaren Ausstattungsgegenstände sind an fast allen Stationen vorhanden. Auf allen Stationen befinden sich – auf den Bahnsteigen oder im Empfangsbereich der Station – Entwerter, Informationsvitriolen und Fahrausweisautomaten. Sitzgelegenheiten, die ebenso zur Grundausstattung von Bahnsteigen gehören sollten, findet man an etwa 90 % der Bahnsteige. Bahnhofsgebäude mit Warteräumen und Fahrkartenausgabe werden im Zuge der Modernisierung der Bahnsteige zunehmend reduziert, womit auch weniger Servicepersonal an den Stationen präsent ist. Dynamische Zugzielanzeiger und Zugankündiger, Videoüberwachungssysteme und Informations-/Notrufsprechstellen, die Fahrgästen in kritischen Situationen Handeln ermöglichen, wurden in den vergangenen Jahren an zahlreichen Stationen aufgestellt.

Der Einbau taktiler Leitstreifen in den Bahnsteigbelag zur Sicherheit sehbehinderter Personen wurde beim Umbau der Haltepunkte zu S-Bahn-Stationen berücksichtigt. Die Zugänge zu den Stationen bzw. Bahnsteigen sind weitestgehend flächendeckend behindertengerecht gestaltet. Hierfür wurden die Stationen mit Aufzügen und behindertengerechten Rampen zu den Bahnsteigen bzw. zu den Bahnsteigunterführun-

gen ausgestattet. An den übrigen Stationen ist das Erreichen der Bahnsteige für Mobilitätsbehinderte nur mit erheblichem Aufwand und oft nicht aus eigener Kraft möglich.

4.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard

Ziel des S-Bahn-Ausbaus in der Region Hannover ist es, ein komplettes barrierefreies S-Bahn-Netz zu schaffen, welches mobilitätseingeschränkten Personen (Behinderte, ältere Personen, vorübergehend Mobilitätsbehinderte (Verletzte), Kinder, Personen mit Gepäck, Personen mit Kinderwagen) die Möglichkeit bietet, sich unabhängig im ÖPNV zu bewegen.

Neben dem Einsatz der neuen Triebwagen der Baureihe ET 425.5 und der behindertengerecht ausgestatteten S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe ET 424 sind sämtliche Stationen gemäß der einschlägigen Richtlinien und Gesetzesvorgaben barrierefrei zu gestalten. Grundsätzlich ist eine betrieblich funktionale, fahrgastfreundliche und serviceorientierte Gestaltung vorzusehen. Die Materialwahl soll gestalterischen und funktionalen Ansprüchen entsprechen. Die transparente Gestaltung z.B. von Aufzügen und Geländern trägt zum Sicherheitsempfinden und sozialer Kontrolle bei.

Ausbaustandard bei Neu- und Ausbauten von S-Bahn-Stationen in der Region Hannover

Die Standards gelten prinzipiell auch für die übrigen SPNV Stationen. Barrierefreiheit kann nur im Einklang zwischen barrierefreien Fahrzeugtypen und entsprechenden Stationen erreicht werden. Dies ist zurzeit nicht auf allen Strecken gegeben.

- Der Zugang zu den Bahnsteigen ist stufenlos, der Einstieg in die Fahrzeuge barrierefrei zu gestalten. Dies ist durch eine Bahnsteighöhe von 76 cm und behindertengerechte Rampen (in Sonderfällen durch Aufzüge) herzustellen.
- Die Bahnsteiglängen sind mit 210m für die Anfahrt der Station mit 3-Wagen-Zügen, bzw. 140m (2-Wagen-Züge) und 170m (für den metronom-Betrieb) vorzusehen. Die Mindestbreite beträgt 2,50m.
- Taktile Wegeleitsysteme für sehbehinderte Personen sind vorzusehen und Hindernisse (herabhängende, vorstehende Einbauten) zu vermeiden.

- Bahnsteigunterführungen sind in einem angemessenen Höhen – Breiten Verhältnis herzustellen. Materialwahl und Beleuchtung sollten zur subjektiven Sicherheit beitragen, ggf. sind Videokameras zu installieren.
- Handläufe sind beidseitig an den Treppen und Rampen (dort zusätzliche Radabweiser) zu führen. Sie müssen an Podesten durchlaufen und sind über das Ende der ersten und letzten Stufe hinaus zu führen.
- Als Bahnsteigbelag ist Betonsteinpflaster mit ausreichendem Quergefälle vorzusehen. Blindenleitsysteme werden in Form von taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsquadraten gefordert.
- Die Bahnsteigausstattung besteht aus: Witterungsschutz, beleuchteten Vitrinen, Sitzgelegenheiten, Beschilderung, Abfallbehältern, Streugutbehälter.
- Die technische Ausstattung besteht aus: Entwerfer, Notruf-/Infosäule, Beleuchtung, Dynamischer Zugziel- und Infoanzeiger, Uhr, Fahrkartenautomaten und Lautsprecher, eine Videoüberwachung muss nachrüstbar sein.
- Bei den Materialien ist generell auf Haltbarkeit / Langlebigkeit / Vandalismusresistenz, sowie leichte Pflege/ Säuberung (z.B. Graffitienschutz) zu achten. Soweit möglich und sinnvoll sind Bauteile zur besseren Einsehbarkeit transparent zu gestalten.
- Bei stark frequentierten Haltestellen wird im Einzelfall über eine gehobene Ausstattung entschieden: Bahnsteigdach mit transparenten Windschutzelementen, beheizte Aufenthaltsräume, Toilettenanlagen, Gepäckaufbewahrung / Schließfächer, Getränke / Snack- Automat S-Bahn und Telefon.

Handlungsbedarf

Die Stationsausstattung bedarf in einigen Bereichen noch einer Qualitätsverbesserung. Zum einen gehört hierzu die Vervollständigung der Grundausrüstung insbesondere der Notruf-/Infosäulen, zum anderen müssen Serviceangebote ausgeweitet werden.

Zu bemängeln ist das äußere Erscheinungsbild einiger Stationen. Durch verschmutzte Unterführungen, fehlende oder mit

Graffiti beschmierte Fahrplan- und Tarifinformation, zerstörte Uhren, kaputte Fahrausweisautomaten u.a. leidet die Attraktivität des SPNV in der Region Hannover. Durch eine ansprechende Gestaltung, häufigere Reinigung und Instandhaltung, bessere Kontrolle sowie zusätzliche Serviceeinrichtungen kann die Attraktivität der Zugangsstellen zum Nahverkehr der DB an der Station gesteigert bzw. an den neuen Stationen erhalten werden. Hierzu bedarf es der Einführung einer wirksamen Qualitätssteuerung, z.B. über entsprechende Verträge oder anderer Kontrollinstrumente.

Die fehlende Barrierefreiheit einzelner Stationen ist noch zu beseitigen, damit der Zugang zum SPNV für Rollstuhlfahrer, geh- oder sehbehinderte Fahrgäste, Personen mit Kinderwagen sowie für Fahrgäste mit Fahrrädern nicht erheblich erschwert wird oder sogar unmöglich ist.

Weiteren Handlungsbedarf gibt es auch in Bezug auf die städtebauliche und funktionale Einbindung der Stationen. Dieses bezieht sich sowohl auf die Gestaltung des unmittelbaren Umfeldes als auch auf die Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Hierbei ist vor allem ein entsprechendes Engagement der betroffenen Städte und Gemeinden für "ihren" Bahnhof notwendig. Bei Planungen für die Stationen sind diese Aspekte mit einzubeziehen.

Bahnhofsrahmenpläne

Die Region Hannover hat sich in diesem Bereich in den letzten Jahren stark engagiert, indem sie an insgesamt zehn Standorten zusammen mit den betroffenen Kommunen so genannte Bahnhofsrahmenpläne entwickelt hat. Für folgende Bahnhöfe sind die Planungen durchgeführt worden:

- Barsinghausen
- Hannover Ledeburg
- Hannover Linden/Fischerhof
- Lehrte Hämelerwald
- Neustadt am Rübenberge
- Ronnenberg
- Sehnde
- Springe
- Wedemark Bennemühlen
- Wunstorf

Das Vorgehen dabei zielte darauf hin, den jeweiligen Bahnhof wieder mehr in den Mittelpunkt der stadtplanerischen Aktivitäten zu rücken. Als Ergebnis sind ortsspezifisch sehr

unterschiedliche Lösungen erstellt worden, die zwischen Nutzungskonzepten für alte Bahnhofsgebäude und Konzepten für Siedlungserweiterungen liegen. Hauptziel dabei ist jeweils die Erhöhung der Fahrgastzahlen.

Gemäß den Absprachen zu Beginn des Projekts erwartet die Region Hannover von den beteiligten Kommunen, dass sie die vorliegenden Planungen mittelfristig umsetzen.

4.3 Maßnahmenkonzept

Stationsausbau

Folgende Stationen, die von der S-Bahn bedient werden, müssen noch auf S-Bahn-Standard ausgebaut werden:

Bahnhof Sehnde:

Im Rahmen des geplanten S-Bahnbetriebes von Hannover nach Hildesheim soll die Station nach S-Bahn-Standard ausgebaut werden. Eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2008/2009 ist vorgesehen.

Bahnhof Rethen:

Im Rahmen des geplanten S-Bahnbetriebes von Hannover nach Hildesheim soll die Station nach S-Bahn-Standard ausgebaut werden. Eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2008/2009 ist vorgesehen.

Zur Vervollständigung der Stationsausbauten im Deisterraum müssen noch folgende Stationen barrierefrei ausgebaut werden:

- **Kirchdorf**
- **Winninghausen**
- **Empelde**
- **H-Bornum**
- **Holtensen/Linderte**

Abhängig von Einsteigerzahlen und Investitionskosten soll der Ausbau in zwei Stufen erfolgen. Zunächst werden die Stationen: Empelde, Winninghausen und Kirchdorf ausgeführt.

Beim barrierefreien Umbau dieser Stationen werden auch hier wieder die Zugänge zu den Bahnsteigen bzw. den Unterführungen mit Rampen und/oder Aufzügen ausgestattet. Um den niveaufreien Einstieg in das S-Bahnfahrzeug zu ermöglichen, werden die Bahnsteige dieser Stationen mit einer Höhe von 76 cm ausgebaut und erhalten dabei einen

taktilen Leitstreifen. An einigen Stationen ist dabei ein vollständiger Umbau erforderlich.

Weiterhin sind für diese Stationen eine einheitliche Ausstattung in einem modernen Design sowie eine erhebliche Verbesserung der Beleuchtung an den Bahnsteigen vorgesehen. Die Ausstattung besteht aus Überdachung, Windschutz, Sitzgelegenheiten, Informationsvitriolen, Fahrausweisautomaten, Entwerter, Uhr und Abfallbehältern. Zusätzlich ist die Einrichtung von dynamischen Zugzielanzeigern, Zugankündigern und von Informations-/Notrufsprechstellen geplant sowie die Beschaffung einer Videoüberwachungsanlage.

Neue Stationen

Neben dem Ausbau bestehender S-Bahn-Stationen ist auch noch mittelfristig der Bau folgender neuer Stationen geplant:

- **H-Waldhausen an der Hildesheimer Straße, Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn und Stadtbahn,**
- **H-Braunschweiger Platz ,Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn, Stadtbahn und Bus.**

Zu den beiden Verknüpfungspunkten wurden im Rahmen von ersten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Bewertungen mit positiven Ergebnissen erstellt. Die betriebliche Durchführbarkeit beider Stationen wurde ebenfalls geprüft, mit dem Ergebnis, dass bei jetzigem Betriebskonzept, vorhandenen Strecken und sonstigen Randbedingungen, derzeit nur eine Station mit zusätzlichem Halt der verkehrenden drei S-Bahnlinien möglich ist. Der Schwerpunkt der Planungen wurde auf die Station Waldhausen gelegt. Die Station befindet sich derzeit in der Planungsphase. Mit Ergebnissen der Kostenschätzung wird derzeit eine standardisierte Bewertung durchgeführt, die mit entscheidend ist für die Fortführung des Projektes.

4.4 Ausblick

Neue Haltepunkte (Studie abgeschlossen)

Ein Potenzial (unter den nachfolgenden Randbedingungen) für zusätzliche Stationen wurde ermittelt für:

- **Seelze Lohnde** (Anbindung von Lohnde)
Die Realisierung ist jedoch nur im Zuge eines weiteren Streckenausbaus zwischen Seelze und Wunstorf möglich; eine verkehrswirtschaftliche Bewertung steht noch aus.
- **Wunstorf-Barnestraße** (bessere Erschließung von Wunstorf)
Die Realisierung ist jedoch nur im Zuge eines weiteren Streckenausbaus zwischen Wunstorf und Haste möglich; eine verkehrswirtschaftliche Bewertung steht noch aus.
- **Springe Deisterpforte**,
Die Realisierung ist abhängig von der Realisierung des im Zielnetz 2013 vorgesehenen „Sprinter“ nach Hameln.
- **Barsinghausen-West**
Die Realisierung ist abhängig von der Siedlungsentwicklung in diesem Raum.

Insgesamt wurden 10 neue Haltepunkte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht. Aufgrund des geringen Nutzens bzw. Entwicklungspotenzials der übrigen sechs Standorte werden diese in der weiteren Planung nicht berücksichtigt.

Neue Haltepunkte (Untersuchungsbedarf)

- Entlang der neuen S 4 Richtung Hildesheim. Im Zusammenhang mit der Einführung der S-Bahnlinie 4 auf der Strecke über Rethen nach Hildesheim ist (speziell im Raum Laatzen) das Potenzial zusätzlicher Haltepunkte und deren verkehrliche Auswirkungen zu untersuchen.

Stationsstandards

Sämtliche SPNV-Stationen sollen langfristig gemäß Stationsstandard ausgebaut werden. Die Komplettierung soll zunächst im S-Bahn-Bereich erfolgen, nachfolgend im übrigen SPNV-Bereich. Notrufsäulen werden im Rahmen der geplanten Stationsausbauten nachgerüstet sowie an den übrigen Stationen mittelfristig ergänzt.

5. Fahrzeuge

S-Bahn

Für den Betrieb der S-Bahn stehen mittlerweile 46 Fahrzeuge zur Verfügung:

- die zum Start der S-Bahn Hannover beschafften 40 ET 424 und
- die für die Verlängerung der S 5 Richtung Paderborn benötigten sechs ET 425, die inzwischen mit Klapptrittstufen ausgerüstet worden sind.

Mit der Beschaffung weiterer 13 Fahrzeuge des Typs 425.5 zum Start der S-Bahn-Erweiterung nach Hildesheim im Dezember 2008 werden auf allen sieben S-Bahn-Linien behindertengerechte, moderne Fahrzeuge eingesetzt. Dies gilt auch für die S 6 von Hannover Hbf über die Lehrter Kurve nach Celle, die heute nur am Wochenende mit S-Bahn-Fahrzeugen angeboten wird. Alle S-Bahn-Fahrzeuge werden mit behindertengerechten Toiletten ausgestattet und barrierefrei sein.

Eine größere Fahrzeugreserve wäre wünschenswert, ist aber angesichts der knappen Finanzmittel bislang nicht zu realisieren gewesen. Es bleibt daher auch weiterhin Ziel der Region Hannover, sich für die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge einzusetzen. Diese werden benötigt, um

- die Kapazitätsengpässe durch die gestiegene Nachfrage innerhalb der Region Hannover zu beheben,
- auf die gestiegene Nachfrage außerhalb der Region als Folge der Tarifkooperationen von GVH und benachbarten Landkreisen zu reagieren (vor allem während der Hauptverkehrszeiten) und
- die Fahrzeugreserve zu ergänzen

Neue Fahrzeuge

Der übrige Fahrzeugpark ist in den letzten Jahren ebenfalls modernisiert worden. Sowohl DB Regio als auch metronom setzen eigene oder aus dem Fahrzeugpool des Landes Niedersachsen bereitgestellte klimatisierte Doppelstockwagen ein. Nach Erweiterung der S-Bahn Richtung Hildesheim und dem Einsatz von 13 zusätzlichen S-Bahn-Fahrzeugen verkehren ab Dezember 2008 noch die Züge zwischen Hannover Hbf/Bennemühlen und Buchholz („Heidebahn“) sowie die Linien Hannover-Wolfsburg und Hannover-Bad Harzburg mit

veraltetem Fahrzeugmaterial. Es sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, auch auf diesen Linien den Kunden modernes Wagenmaterial anzubieten. In partnerschaftlicher Kooperation mit den betroffenen SPNV-Aufgabenträgern, dem Land Niedersachsen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dabei auch neue Fahrzeugkonzepte auf ihre Übertragbarkeit zu überprüfen.

Alle eingesetzten SPNV-Fahrzeuge sind mit einer bedarfsgerechten Anzahl funktionsfähiger Toiletten auszustatten und sollten behindertengerecht sein. Die S-Bahn Hannover gehört bereits zu den wenigen Eisenbahnsystemen in Deutschland, die sich konsequent an den Bedürfnissen der Mobilitätsbehinderten orientiert und für den übrigen SPNV in der Region Hannover Standards setzt. Ein Schwachpunkt für bestimmte Rollstuhltypen ist der immer noch vorhandene Spalt zwischen Bahnsteigkante und Spaltschließer am Fahrzeug. Da die S-Bahn Hannover eine Weiterentwicklung des traditionellen Eisenbahnsystems ist, stößt die Anpassung an Grenzen. Das Profil der Bahnsteige lässt sich nicht verändern, ohne die Sicherheit des Betriebs von Personen- und Güterverkehr zu gefährden. Deshalb sollen die Spaltschließer den Spalt fahrzeugseitig reduzieren. Leider lassen sie sich bislang aber konstruktionsbedingt innerhalb des Wagenkastens im Türbereich nur in der bisherigen Breite unterbringen. Es wird deshalb auch in Zukunft darum gehen, für die Lösung dieses Problems neue technische Entwicklungen zu finden und diese konsequent zu nutzen.

Kapitel E III



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!
Stadtbahn – Angebot und Infrastruktur

III Stadtbahn – Angebot und Infrastruktur

1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes zum Zielnetz 2013+

1.1 Ausgangssituation 2009

Das bereits in Kapitel D III 3 beschriebene Bedienungsangebot des Stadtbahnnetzes nach Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke von Hannover-Lahe nach Hannover-Misburg/Nord vsl. am 13. Dezember 2009 ist in Karte 15.1 dargestellt. Die Linien verkehren danach ab Jahresfahrplan 2010 wie folgt:

Strecke A:

Linie 3 Wettbergen – Altwarmbüchen
 Linie 7 Wettbergen – Misburg/Nord (Schierholzstraße)
 Linie 9 Empelde – Fasanenkrug

Strecke B:

Linie 1 Langenhagen – Laatzen bzw. Sarstedt
 Linie 2 Alte Heide – Döhren bzw. Rethen
 Linie 8 Hauptbahnhof – Messe/Nord
 Linie 18 Hauptbahnhof – Messe/Nord (Veranstaltungslinie)

Strecke C:

Linie 4 Garbsen - Roderbruch
 Linie 5 Stöcken - Anderten
 Linie 6 Nordhafen – Messe/Ost (Expo-Plaza)
 Linie 11 Haltenhoffstraße - Zoo
 Linie 16 Königsworther Platz – Messe/Ost (Expo-Plaza) (Veranstaltungslinie)

Strecke D:

Linie 10 Ahlem – Aegidientorplatz
 Linie 17 Wallensteinstraße – Aegidientorplatz

1.2 Handlungsbedarf

Der Anpassungsbedarf des Bedienungsangebotes im Stadtbahnnetz ergibt sich aus der Liniennetzanpassung durch die Inbetriebnahme der Streckenverlängerung nach Misburg/Nord, Veränderungen in Abhängigkeit von der Fahrgastentwicklung und Liniennetzanpassungen infolge möglicher weiterer Neubaustrecken. Infolge der in Kapitel E III 2.3.1 erläuterten vorgesehenen Verlängerung der Stadtbahn-

strecke A-Nord von Hannover-Lahe nach Hannover-Misburg/Nord muss das Liniennetz zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 geändert werden. Um erstens einen gleichmäßigen Takt auf dem längsten von zwei Linien gemeinsam bedienten Abschnitt der A-Strecke anbieten zu können und zweitens eine zweite Linie auf dieser Strecke mit dem TW 2000 ausstatten zu können, soll die Linie 7 zukünftig von Wettbergen aus den Streckenast nach Misburg/Nord bedienen. Die Linie 9 verkehrt als Ersatz von Empelde dann zum Fasanenkrug. Bei Annahme von jährlichen moderaten Fahrgastzuwächsen von 0,5 % sind in den Folgejahren möglicherweise weitere Angebotsanpassungen an die Nachfrage notwendig. Aufgrund von Prognoserechnungen der üstra wird nach den Linien 1, 3 bzw. 7 und 4 als nächstes der Einsatz des dritten Wagens auf der Stadtbahnlinie 5 erforderlich. Ziel ist es, jeweils die stärker nachgefragten Streckenäste und die jeweils schwächer nachgefragten Streckenäste miteinander zu verbinden, damit der Verkehrsbetrieb zu unterschiedlichen Betriebszeiten mit dem Fahrzeugeinsatz besser auf die Fahrgastnachfrage reagieren zu kann.

Für den Fall einer Realisierung weiterer im Ausbaukonzept entwickelten Neubaustrecken nach Misburg-Mitte (Meyers Garten), Garbsen-Mitte und Hemmingen würden die entsprechenden Linien verlängert werden. Eine Liniennetzumstellung ergäbe sich demzufolge bei Inbetriebnahme der Zweigstrecke nach Hemmingen. Konsequenz wäre, die bisher nach Wettbergen verkehrende Linie 3 nach Hemmingen zu führen und diese in Wettbergen durch eine Verlängerung der bisher an der Wallensteinstraße endenden Linie 17 zu ersetzen. Sollte der in Kapitel E III 2.4 beschriebene Untersuchungsbedarf zur Fertigstellung des Stadtbahnausbaus in der Innenstadt zu einem positiven Ergebnis führen und die entsprechenden Maßnahmen langfristig in Angriff genommen werden, so wäre eine Führung der Linie 10 zur Marienstraße und eine Kombination der heutigen Linien 11 und 17 zu einer gemeinsamen Linie von der Haltenhoffstraße über Zoo nach Wettbergen langfristig denkbar.

Um eine optimale Fahrgastorientierung im Liniennetz und in den Umsteigestationen Kröpcke, Hauptbahnhof und Aegidientorplatz zu erreichen, wäre ein Tausch der Liniennummern zwischen den Linien 3 und 8 sinnvoll. Für die Hauptlinien der Strecken B (Linien 1, 2, 3), C (Linien 4, 5, 6) und A (Linien 7, 8, 9) ergäbe sich aus marketingstrategischen Gründen und zur besseren und übersichtlicheren Information der

Fahrgäste eine merkbare und nachvollziehbare Systematik. Dieser Vorschlag wird daher vom Aufgabenträger empfohlen, eine Umsetzung ist vom Verkehrsunternehmen zu prüfen.

1.3 Zielnetz 2013+

Infolge der oben genannten Überlegungen wäre eine Anpassung des Liniennetzes erforderlich. Unter Berücksichtigung der für das nächste Jahrzehnt denkbaren Streckenverlängerungen nach Misburg/Meyers Garten, Garbsen/Mitte und Hemmingen/Süd wird eine Anpassung des Liniennetzes 2013+ wie folgt empfohlen (vgl. Karte 15.2):

Strecke A:

Linie 7 Wettbergen – Misburg (Meyers Garten)
 Linie 8 Hemmingen (Süd) – Altwarmbüchen
 Linie 9 Empelde – Fasanenkrug
 Linie 19 Empelde – Hauptbahnhof (HVZ-Linie)

Strecke B:

Linie 1 Langenhagen – Laatzen bzw. Sarstedt
 Linie 2 Alte Heide – Döhren bzw. Rethen
 Linie 3 Hauptbahnhof – Messe/Nord
 Linie 13 Hauptbahnhof – Messe/Nord (Veranstaltungslinie)

Strecke C:

Linie 4 Garbsen (Mitte) - Roderbruch
 Linie 5 Stöcken - Anderten
 Linie 6 Nordhafen – Expo-Park
 Linie 11/17 Haltenhoffstraße – Zoo (- Wettbergen)
 Linie 16 Königsworther Platz – Messe/Ost (Expo-Plaza) (Veranstaltungslinie)

Strecke D:

Linie 10 Ahlem - Marienstraße
 Linie 11/17 Wettbergen – Zoo (- Haltenhoffstraße)

In der Regel verkehren die Stadtbahnzüge tagsüber im 10-Minuten-Grundtakt als 2-Wagen-Züge. Auf den Linien 1, 4 und 7 werden wegen der starken Fahrgastnachfrage im Winterhalbjahr und teilweise auch im Sommerhalbjahr in der Hauptverkehrszeit 3-Wagen-Züge eingesetzt, bei Bedarf zukünftig auch auf den Linien 5 und 8. Im Messeverkehr ist auf den Stadtbahnlinien 3 und 13 zwischen Hauptbahnhof und Messe/Nord ein Einsatz von 4-Wagen-Zügen Standard. Auf der Linie 16 ist der Einsatz von Expresszügen mit bis zu 4

Wagen zwischen Königsworther Platz und Messe/Ost zu Großveranstaltungen im Bereich Expo-Plaza/TUI-Arena/Messe- und Segelände Ost bei Bedarf möglich.

2. Strecken

2.1 Ausgangssituation und Bestand

Das Stadtbahnnetz der Region Hannover besteht aus den vier sich im Zentrum der Landeshauptstadt Hannover kreuzenden Strecken A, B, C/D-Süd und D-West. Auf den sich in den Außenbezirken verzweigenden Strecken verkehren 12 Stadtbahnlinien im Regelverkehr und zwei Veranstaltungslinien nach Bedarf. Im Jahr 2008 hat das Streckennetz der Stadtbahn eine Länge von 125 km. Davon liegen 19 km im Tunnel, 85 km auf besonderem Bahnkörper an der Oberfläche und nur noch 21 km straßenbündig ohne bauliche Trennung vom Individualverkehr.

Durch die in den letzten Jahren stark angewachsenen Defizite der öffentlichen Haushalte sind sowohl die betrieblichen Leistungen als auch die Investitionen im ÖPNV zu überdenken. Deshalb ist zukünftig ausschließlich die Finanzierung notwendiger oder besonders sinnvoller Maßnahmen vorzunehmen. Im investiven Bereich werden daher Prioritäten entwickelt und in erster Linie die wirtschaftlichsten Vorhaben zur Realisierung vorgeschlagen. Ziel ist es, überwiegend Vorhaben umzusetzen, die zwar zunächst über einen begrenzten Zeitraum Investitionen erfordern, dauerhaft aber zu jährlichen Kosteneinsparungen führen und damit dann mittelfristig rentabel sind.

2.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard

2.2.1 Ziele

Zur Aufstellung von Maßnahmenprogramm und Ausbaukonzept ist es zunächst wichtig, die Gruppen der Betroffenen bei Veränderungen im ÖPNV-System zu definieren und sich deren Ziele vor Augen zu führen. Als Betroffene sind in erster Linie die Fahrgäste als Kunden des ÖPNV zu nennen. Weitere Betroffenen sind die Verkehrsbetriebe, die Kommunen und die Region Hannover als Aufgabenträger stellvertretend für die Finanzverantwortlichen (Region, Land, Bund) und die Steuerzahler im Allgemeinen.

Für die einzelnen Gruppen lassen sich deren Ziele für eine Weiterentwicklung des Stadtbahnsystems im nachfolgenden Überblick darstellen. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass sich die Ziele der einzelnen Gruppen widersprechen können und daher eine Abwägung der Interessen und der Vor- und Nachteile erfolgen muss. Für die weitere Annäherung an diese Ziele sind im Ausbaukonzept geeignete Maßnahmen zu entwickeln.

- **Fahrgäste:**
 - mehr Direktverbindungen und damit Reduzierung der Umsteigehäufigkeit
 - kürzere Zugangs-, Fahr- und Umsteigezeiten und damit Verkürzung der Reisezeiten
 - weniger Störungen und damit Erhöhung der Verlässlichkeit des jeweiligen Verkehrsmittels
 - Erhöhung der Aufenthalts- und Ausstattungsqualität der Haltestellen und Fahrzeuge (Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Witterungsschutz, soziale Kontrolle, Lärm- und Schadstoffbelastung...)
- **Verkehrsbetriebe:**
 - Erhöhung der Wirtschaftlichkeit einzelner Linien und des Gesamtbetriebes
 - Reduzierung der Störanfälligkeit bei der Betriebsabwicklung
 - Erzielung von Fahrgastzuwächsen
 - Erhöhung der Kundenzufriedenheit
- **Kommunen:**
 - bessere Erreichbarkeit der Stadtzentren
 - qualitative städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes
 - bessere Vermarktung von Grundstücksflächen und Immobilien
 - gute Verkehrsabwicklung aller Teilnehmer im Straßenverkehr
 - Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Stadtzentrum
- **Region Hannover:**
 - Erhöhung der Kundenzufriedenheit
 - Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit des ÖPNV
 - Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur durch Umsetzung von Einsparmöglichkeiten

Mit dem zu entwickelnden Ausbaukonzept soll versucht werden, mit möglichst wenig finanziellem Aufwand möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern viele Vorteile zu verschaffen, sodass Fahrgaststeigerungen die Folge sind, was wiederum die Wirtschaftlichkeit der Linien erhöht und die Finanzierung des ÖPNV erleichtert. Darüber hinaus soll nach Einsparungen gesucht werden und dem politischen Ziel der Barrierefreiheit des Stadtbahnsystems näher gekommen werden. Daher werden in den nächsten Abschnitten Vorhaben benannt, die die im Folgenden analysierten Mängel beheben und anschließend wird eine Auswahl der prioritär zu verfolgenden Vorhaben benannt, die im Maßnahmenprogramm münden.

2.2.2 Mängelanalyse

Nicht erschlossene Gebiete mit Potenzial

Die Schienenverkehrsmittel, insbesondere S-Bahn und Stadtbahn, sind das Rückgrat des ÖPNV in der Region Hannover. Sie stellen schnelle Direktverbindungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten der Region und den Arbeitsplatzschwerpunkten im Oberzentrum her. Während die S-Bahn überwiegend die Aufgabe einer Anbindung der Mittel- und Grundzentren in der Region an das Oberzentrum hat, so stellt die Stadtbahn die Erschließung des Verdichtungsraumes dar, d.h. in der Landeshauptstadt Hannover und dem daran angrenzenden Agglomerationsgürtel mit den verdichteten Siedlungsgebieten. In den Karten 6.1 und 6.2 sind die bisher nicht durch die Schiene erschlossenen Gebiete dargestellt. Für den Verdichtungsraum und die unmittelbar angrenzenden Grundzentren und Orte ergeben sich danach in folgenden Gebieten noch Erschließungslücken:

- Garbsen-Mitte / Berenbostel
- Hemmingen-Westerfeld / Arnum / Pattensen
- Gehrden
- Hannover-Misburg
- Hannover-Davenstedt
- Hannover-Ahlem (Nord)
- Hannover-Isernhagen (Süd)
- Hannover-Südstadt (Ost)

Zu prüfen wäre demnach, inwieweit zukünftig ggf. eine Anbindung dieser Gebiete an das Stadtbahnnetz verkehrspolitisch sinnvoll und vor allem wirtschaftlich tragfähig wäre.

Reisezeitverluste

In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung der Fahr- und Reisezeiten sowie der Störungsanfälligkeit umgesetzt. So wurden in den letzten Jahrzehnten durch Ausbaumaßnahmen Tunnelstrecken und an der Oberfläche besondere Bahnkörper geschaffen. Damit konnte der Anteil der straßenbündig auf der Fahrbahn verlaufenden Stadtbahnstrecken auf rund 21 km und damit 17 % des Gesamtnetzes reduziert werden. Darüber hinaus wurden an den Kreuzungen mit dem Individualverkehr die Signalprogramme für den ÖPNV optimiert und Vorrangschaltungen für die Stadtbahn im gesamten Netz eingeführt. Ebenfalls reduzierten sich infolge der Nachrüstung von Hochbahnsteigen die Fahrgastwechselzeiten und damit die Haltestellenaufenthaltszeiten der Stadtbahnzüge. Durch diese Maßnahmen konnten die Fahrzeiten aller Linien reduziert und der Fahrplan insgesamt stabilisiert werden.

In welchen Bereichen des Stadtbahnnetzes gibt es heute noch Abschnitte, in denen die Stadtbahn staugefährdet ist, langsam fahren muss oder umwegig geführt ist? Zu prüfen ist, ob an diesen Stellen durch geeignete Maßnahmen (besonderer Bahnkörper, Abkürzungen) die Reisezeit verkürzt werden könnte und ob dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll wäre.

- D-West Innenstadt: Goetheplatz – Aegidientorplatz (straßenbündig, langsam, umwegig)
- D-West Linden-Nord: Limmerstraße (Fußgängerzone, langsam)
- A-West Linden-Mitte: Schwarzer Bär – Bauweg (straßenbündig, langsam, umwegig)
- A-West Badenstedt: Badenstedter Str./Empelder Str. (straßenbündig)
- A-Nord Buchholz: Sutelstraße (straßenbündig)
- C-Nord Hainholz: Schulenburger Landstraße (straßenbündig)
- C-Ost Kleefeld/Kirchrode: Tiergartenstr./Kirchröder Str. (straßenbündig, langsam)

Parallelverkehr

In einigen Bereichen des Stadtbahnnetzes verkehren Stadtbahnlinien und Buslinien parallel zueinander. Zu prüfen wären die jeweiligen Funktionen der einzelnen Linien in diesen Bereichen und die Möglichkeit einer Vermeidung des Parallelverkehrs dort, wo die Funktionen nahezu identisch

sind. Mit geeigneten Maßnahmen besteht ggf. die Chance, Einspareffekte zu erzielen und die jährlichen Betriebskosten zu reduzieren.

- Hauptbahnhof – Aegidientorplatz:
Stadtbahnlinien 1, 2, 8 und Stadtbahnlinien 10, 17
- Oberricklingen – Innenstadt:
Stadtbahnlinien 3, 7, 17 und Buslinie 300
- Limmer – Innenstadt:
Stadtbahnlinie 10 und Buslinie 700
- Lindener Hafen – Innenstadt:
Stadtbahnlinie 9 und Buslinie 120
- Anderten – Großer Hillen:
Stadtbahnlinie 5 und Buslinie 370
- Laatzen/Rethener Winkel – Bahnhof Laatzen:
Stadtbahnlinie 1 und Buslinien 340, 341

2.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstrecken

Bahnkörperart

Der Fahrweg für die Stadtbahn lässt sich grundsätzlich in vier Bahnkörperarten unterscheiden:

- Straßenbündiger Bahnkörper (vmax=50 km/h, Gleisbereich ist für Kfz überfahrbar)
- Besonderer Bahnkörper im Straßenraum (vmax=60 km/h, eigener Bahnkörper, IV kreuzt nur an Knotenpunkten)
- Unabhängiger Bahnkörper an der Oberfläche (vmax=70 km/h, kreuzungsfreier Bahnkörper, Zugsicherung)
- Unabhängiger Bahnkörper im Tunnel (vmax=70 km/h, kreuzungsfreier Bahnkörper, Zugsicherung)

Beim straßenbündigen Bahnkörper besteht die Problematik, dass der Gleisbereich vom Individualverkehr mitbenutzt wird. Dadurch entstehen einerseits Störungen des Stadtbahnbetriebes durch den Kfz-Verkehr (Stau, linksabbiegende oder ein- und ausparkende Kfz) und andererseits höhere Instandhaltungskosten des Gleiskörpers durch zusätzliche Schäden an der Eindeckung infolge der Mitnutzung durch Pkw und Lkw. Aus diesen Gründen und wegen der höheren Lärmbelastigung der Anlieger sind straßenbündige Bahnkörper möglichst zu vermeiden.

Eine Streckenführung im Tunnel ist aufgrund der unverhältnismäßig hohen Kosten ebenfalls möglichst zu vermeiden und wurde auch in der Vergangenheit nur in absoluten Ausnahmefällen realisiert.

Eine für das Stadtbahnsystem optimale Bahnkörperart stellt somit der besondere bzw. unabhängige Bahnkörper dar. Aufgrund der zahlreichen im Stadtbahnnetz vorhandenen Kreuzungen mit dem IV existiert in der Region Hannover überwiegend der besondere Bahnkörper. Unabhängige Bahnkörper an der Oberfläche stellen dagegen bisher die Ausnahme dar (Südstadt/Hildesheimer Straße, Bemerode/Kronsberg).

Der besondere Bahnkörper vereint die Vorteile einer separaten Führung der Stadtbahn vom Individualverkehr, einer höheren zulässigen Geschwindigkeit der Stadtbahn sowie geringerer Instandhaltungskosten und sollte daher bei etwaigen Neu- und Ausbaumaßnahmen der Stadtbahn immer dann realisiert werden, wenn der Straßenraum dies zulässt.

Oberbauform

Der besondere Bahnkörper lässt sich grundsätzlich in vier verschiedenen Oberbauformen herstellen:

- Schwellengleis in Schotter,
- Feste Fahrbahn mit tief liegendem Rasen,
- Feste Fahrbahn mit hoch liegendem Rasen,
- Feste Fahrbahn ausgepflastert oder einbituminiert.

Schwellengleis

Das herkömmliche Schwellengleis in Schotter ist kostengünstig herzustellen und im Wesentlichen kostengünstig zu unterhalten. Regelmäßiges Stopfen (ca. alle 10 Jahre) sowie die Reinigung verursachen Instandhaltungskosten. In Haltestellen sollte der Einbau eines Schwellengleises vermieden werden, da erstens der Bremsand aufwändig von Hand entfernt werden muss und zweitens die Lagestabilität nicht in gewünschter Qualität dauerhaft gewährleistet werden kann, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einen minimierten Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante anzubieten.

Feste Fahrbahn mit tiefliegendem Rasen

Diese Bauweise hat sich in den vergangenen Jahren zur Standardbauweise entwickelt. Schalltechnisch bietet dieses System für die Anlieger Vorteile, da hier Schallgutachten einen Bonus von 2-4 Dezibel ermittelt haben. Die Herstellkosten liegen zwar deutlich höher als beim Schwellengleis,

dafür kann aber von einer doppelten Liegedauer ausgegangen werden.

Feste Fahrbahn mit hoch liegendem Rasen

Diese Bauweise ist in der Region Hannover erstmalig in Altwarmbüchen eingesetzt worden, eigene Erfahrungswerte liegen daher derzeit noch nicht vor. Die Herstellkosten liegen etwas über denen des tief liegenden Rasengleises. Dafür bietet diese Bauweise aufgrund von Erfahrungen aus anderen Städten tatsächlich Vorteile für den Schallschutz der Anlieger. Daher sollte zukünftig in Bereichen, in denen die Stadtbahn dicht an die Wohnbebauung herangeführt werden muss, diese Bauweise aus städtebaulichen und schallschutztechnischen Gründen trotz der höheren Kosten als Alternative erwogen werden.

Feste Fahrbahn ausgepflastert oder einbituminiert

Hierbei handelt es sich von der Bauweise um Bahnkörper, die in Ausnahmefällen von Rettungsfahrzeugen befahren werden können (z.B. in der Podbielskistraße). Diese Bauweise ist erstens in der Herstellung teuer, zweitens verursacht die Instandhaltung hohe Kosten und drittens liegen die Schallemissionen sehr hoch. Sie weist daher erhebliche Nachteile auf und wird nicht zur Umsetzung empfohlen. Der Einbau eines ausgepflasterten besonderen Bahnkörpers ist somit nur in absoluten Ausnahmefällen vorgesehen.

Fazit

Die Herstellungskosten liegen beim Schwellengleis deutlich unter denen des Rasengleises. Das Rasengleis bietet aber nicht nur wegen der doppelten Liegedauer, sondern auch aus ökologischer Sicht erhebliche Vorteile. So ist das Rasengleis um 2-4 Dezibel leiser als ein Schwellengleis. Bei der Bewertung, welche der beiden Oberbauformen insgesamt wirtschaftlicher ist, hat das Rasengleis auch bei der standardisierten Bewertung wegen der geringeren Folgekosten Vorteile. Als Fazit lässt sich feststellen, dass ein Pflastergleis möglichst zu vermeiden ist, in städtebaulich unsensiblen Bereichen auch weiterhin ein Schottergleis eingebaut werden kann, als Regeloberbauform aber die ‚Feste Fahrbahn mit tiefliegendem Rasen‘ eingebaut werden sollte. Sofern sich die positiven Erfahrungen mit der ‚Festen Fahrbahn und hoch liegendem Rasen‘ in der Region Hannover bestätigen, sollte in städtebaulich sensiblen Bereichen zukünftig verstärkt dieser Oberbau gewählt werden.

2.3 Maßnahmenkonzept

2.3.1 Neubaustrecken

Seit Aufstellung des letzten Nahverkehrsplanes im Jahre 2002 sind eine Vielzahl von Stadtbahnvorhaben in Betrieb genommen worden. Hervorzuheben sind dabei die realisierten Neubaustrecken von Kirchrode nach Anderten (C-Ost, 2002) und von Lahe nach Altwarmbüchen (A-Nord, 2006) sowie die Ausbaustrecken für den Einsatz des Stadtbahnfahrzeuges TW 2000 entlang Podbielskistraße und Rikklinger Stadtweg (A-Nord/A-Süd, 2006) und die Ausbaustrecke im Zuge des Neubaus der Umsteiganlage Bahnhof Linden/Fischerhof (A-Süd, 2006).

In Kapitel E III 2.2 wurden für den Verdichtungsraum der Region Hannover Erschließungslücken aufgezeigt. Mit Neubau- und Verlängerungstrecken könnten die in diesen Bereichen liegenden Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte prinzipiell an das Stadtbahnsystem angebunden werden.

In der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes beabsichtigt die Region daher, bis 2012 die Neubaustrecke nach Hannover-Misburg/Nord (A-Nord) in Betrieb zu nehmen und anschließend mit dem Bau der weiteren Verlängerung nach Misburg/Meyers Garten fortzufahren. Darüber hinaus ist zu entscheiden, ob noch mit dem Bau einer der beiden Neubaustrecken nach Garbsen-Mitte (C-West) oder Hemmingen (A-Süd) in der Laufzeit dieses NVP begonnen werden soll, sofern die Finanzierung sichergestellt werden kann. Alle drei Strecken wurden bereits betriebswirtschaftlich untersucht und positiv bewertet. Sie sind in Karte 9.2 zusammenfassend dargestellt.

Stadtbahnstrecke A-Nord: Verlängerung nach Hannover-Misburg

Ein Anschluss von Hannover-Misburg an das Stadtbahnnetz ist seit Jahrzehnten in Diskussion. Nachdem lange Zeit eine Verlängerung der Stadtbahnstrecke C-Ost (Linie 4) über Roderbruch und Steinbruchsfeld bis Misburg/Meyers Garten vorgesehen war, haben Region und Stadt Hannover aus bautechnischen und finanziellen Gründen inzwischen einen Grundsatzbeschluss zur Anbindung von Misburg/Meyers Garten mit der Stadtbahnstrecke A-Nord (Linie 9 bzw. 7) von Lahe über die Buchholzer Straße getroffen. Ein erster

Abschnitt von Lahe bis zur Schierholzstraße in Misburg-Nord wird im Rahmen des Gesamtvorhabens Altwarmbüchen/Misburg-Nord bis Ende 2009 realisiert. Für die weitere Verlängerung bis Meyers Garten liegt eine standardisierte Wirtschaftlichkeitsbewertung mit positivem Ergebnis vor. Das Vorhaben befindet sich seit 2003 im GVFG-Bundesprogramm.

Der Streckenast nach Misburg-Nord beginnt am heutigen Zwischenendpunkt der Stadtbahnstrecke A in Lahe. Ab der neu eingerichteten Haltestelle Lahe in der Podbielskistraße verläuft die Stadtbahn im Anschluss an das Kehrgleis der Linie 9 in südöstlicher Richtung in Mittellage der Buchholzer Straße auf dem vorhandenen Grünstreifen und unterquert zunächst die Autobahn A 37. Südlich der Einmündung des Stilleweges entsteht die Haltestelle Pappelwiese. Im weiteren Verlauf wird die Stadtbahntrasse von der stadteinwärtigen Richtungsfahrbahn gekreuzt, sodass die Stadtbahn bis zu ihrem Endpunkt Misburg/Nord östlich der Einmündung der Schierholzstraße in nordöstlicher Seitenlage geführt wird. In die dort über einen Wendefahrweg Schierholzstraße – Sven-Hedin-Straße – Stilleweg – Buchholzer Straße endenden Buslinien 127 und 133 aus Richtung Misburg und Vahrenwald kann an den Haltestellen Pappelwiese bzw. Misburg/Nord umgestiegen werden. Diese Zweigstrecke hat eine Länge von 1.650 m und erschließt mit den beiden Haltestellen ca. 6.500 Einwohner und ca. 2.000 Arbeitsplätze. Diese Neubaustrecke ist Teil des Gesamtvorhabens Altwarmbüchen/Misburg-Nord, welches ein Bauvolumen von ca. 67 Mio. € umfasst. Die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens konnte mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,23 eindeutig nachgewiesen werden. Mit dem Bau der Zweigstrecke Misburg/Nord wurde im Sommer 2008 begonnen, die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 vorgesehen.

Die weitere Verlängerung von der Schierholzstraße bis Misburg-Mitte verläuft entlang der Buchholzer Straße, zunächst in nordöstlicher Seitenlage am Rande des Misburger Waldes, im weiteren Verlauf auf einem kurzen Abschnitt zwischen Brucknerring und Forstkamp in Mittellage der Buchholzer Straße und im letzten Abschnitt nordöstlich bzw. hinter der Straßenrandbebauung. Insgesamt sind drei bis vier Haltestellen geplant: in Höhe Wilhelm-Tell-Straße und/oder Kafkastraße, am Forstkamp und an der Waldstraße zwischen Rathaus und Meyers Garten. Am Endpunkt Misburg entsteht eine

Busumsteiganlage zu den Linien 125 (Anderten – Meierwiesen) und 127 (Pferdeturm - Waldfriedhof) sowie eine P&R- bzw. B&R-Anlage. Diese Verlängerungsstrecke hat eine Länge von 1.685 m und erschließt mit ihren Haltestellen im engeren Einzugskreis ca. 5.000 Einwohner und 2.000 Arbeitsplätze, im erweiterten Einzugskreis ca. 13.500 Einwohner und 4.000 Arbeitsplätze. Diese Neubaustrecke umfasst ein Bauvolumen von ca. 19 Mio. €. Die Wirtschaftlichkeit der Strecke konnte mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,41 eindeutig nachgewiesen werden. Diese erneute Verlängerung wäre nach Fertigstellung des Abschnittes Misburg/Nord im Zeitraum 2010/2011 zu realisieren.

Stadtbahnstrecke C-West: Verlängerung nach Garbsen-Mitte

Für den Bereich Garbsen-Mitte/Berenbostel bietet sich eine ca. 1,1 km lange Verlängerung der Stadtbahnstrecke C-West (Linie 4) vom heutigen Endpunkt in Garbsen-Auf der Horst am Planetencenter in nördlicher Richtung über die Autobahn BAB 2 bis in das neue Zentrum der Stadt Garbsen am Rathaus in Garbsen-Mitte an. Diese Verlängerungsstrecke wurde seitens der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung bereits hinsichtlich ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses untersucht und unter der Voraussetzung, dass die Verlängerung ohne Einsatz zusätzlicher Stadtbahnfahrzeuge möglich ist, für grundsätzlich volkswirtschaftlich positiv befunden.

Ein Anschluss von Berenbostel an die Stadtbahn wird dagegen als nicht sinnvoll angesehen, da sich bei einem Anschluss über Garbsen-Mitte die Fahrzeit länger darstellt als heute, trotz Umsteigezwangs mit Bus und Bahn über die B 6. Eine weitere Zweigstrecke von Marienwerder/Wissenschaftspark nach Berenbostel wäre einerseits nur mit großem baulichen und finanziellen Aufwand möglich und würde andererseits auch zu betrieblichen Problemen führen (zusätzliche Linie).

Im Nahverkehrsplan 2003 und im Regionalen Raumordnungsprogramm 2005 ist eine Verlängerung der Stadtbahn bis Garbsen-Mitte bereits vorgesehen, um das neue Zentrum der Stadt Garbsen zu erschließen. Eine direkte Anbindung des Knotenpunktes Meyenfelder Straße / Berenbosteler Straße mit den dort liegenden zentralen Einrichtungen und der nördlich angrenzenden vorhandenen Wohnbebauung ist für die Akzeptanz der Stadtbahn von großer Bedeutung. Dort werden die Ziele der Fahrgäste (Shopping-Plaza, Real, Rat-

haus, IGS, Cinestar-Kino und Sonae-Center) unmittelbar erschlossen. In der Planung hätte die gesamte Neubaustrecke eine Länge von ca. 1.120 m und verlief durchgängig auf einem besonderen Bahnkörper. Sie umfasst zwei neue Haltestellen: Auf der Horst/Uranushof unmittelbar nördlich der Querung mit der Straße ‚Auf der Horst‘ sowie den neuen Endpunkt Garbsen zwischen Rathaus und Shopping-Plaza. Die Baukosten wurden in einer Machbarkeitsstudie von 1998 mit ca. 11 Mio. €. veranschlagt. In der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes soll über eine grundsätzliche Realisierung dieser Strecke entschieden werden. Falls es zu einer Realisierung kommt, ist damit voraussichtlich nicht vor 2012 zu rechnen.

Stadtbahnstrecke A-Süd: Verlängerung nach Hemmingen-Arnum

Der Bereich Hemmingen-Westerfeld/Arnum/Pattensen stellt eine Siedlungsachse entlang der Bundesstraße 3 dar. Heute wird diese Achse in dichtem Takt mit der Buslinie 300 bedient, die eine umsteigefreie Verbindung bis in das Stadtzentrum Hannovers bietet. Durch den Parallelverkehr zwischen Bus und Stadtbahn innerhalb Hannovers werden hohe Kosten verursacht (vgl. Kap. E III 2.2). Für eine Zweigstrecke der Stadtbahnstrecke A-Süd von der Wallensteinstraße in Hannover-Oberrieklingen über Hemmingen-Westerfeld bis Arnum-West existiert bereits eine Planung. Die Wirtschaftlichkeit dieser Neubaustrecke wurde unter Berücksichtigung verschiedener Endpunkte von der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung untersucht. Aufgrund der Einspareffekte bei der Buslinie 300 und des ‚Umklappens‘ einer der beiden Wettberger Stadtbahnlinien nach Hemmingen, wurde die Neubaustrecke mit einem Endpunkt in Hemmingen-Süd mit der höchsten volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich Bewertung ermittelt. Nach dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wäre hier in Abhängigkeit von städtebaulichen Szenarien unter Berücksichtigung von Finanzierungs-, Unterhaltungsaufwendungen und Abschreibungen die Chance gegeben, jährliche Einsparungen in erheblicher Größenordnung zu erzielen.

Die bisherige Planungsvorausschau der Region Hannover hält daher grundsätzlich an der Verlängerung der Stadtbahn nach Hemmingen fest. Voraussetzung für eine Realisierung ist – wie in den anderen Fällen auch – die Verfügbarkeit der erforderlichen Finanzmittel sowie die Förderung im Rahmen der Bundes- bzw. Landesförderung. Im Falle einer Realisierung erfolgte die Erschließung durch den Bau einer Zweigstrecke

der bestehenden Stadtbahnstrecke A-Süd (Wettbergen). Die Neubaustrecke führte von der Wallensteinstraße aus entlang der Göttinger Chaussee (Hannover- Oberricklingen) und Göttinger Landstraße (Hemmingen-Westerfeld) bis zum Endpunkt Hemmingen-Süd südlich der Weetzer Landstraße. Für weitergehende Optionen soll im Neubaugebiet Arnum-West (Bockstraße) die Trasse in der Bauleitplanung freigehalten werden.

Die Stadt Hemmingen ist bisher ausschließlich durch Buslinien erschlossen. Fahrgäste nach Hannover müssen deshalb entweder unterwegs in die Stadtbahn umsteigen oder mit der durchgehenden Buslinie 300 fahren, die aber durch den Individualverkehr behindert wird und deshalb störanfällig ist. Mit einer Stadtbahnverlängerung kann nach den vorliegenden Untersuchungen zusätzliches Fahrgastpotenzial gewonnen werden. Im hannoverschen Bereich werden mit zwei neuen Haltestellen 700 Einwohner und 900 Beschäftigte sowie der Stadtfriedhof Ricklingen für Besucher erschlossen. In Westerfeld würde der größte Teil der Wohn- und Gewerbegebiete mit 6.400 Einwohnern und 3.000 Beschäftigten über insgesamt vier Haltestellen unmittelbar mit der Stadtbahn erreicht werden können. Für den Fall der Realisierung aller Bebauungspläne im Neubaugebiet Arnum-West könnten bei einer weiteren optionalen Verlängerung bis zur Bockstraße zusätzliche 5.000 Einwohner durch zwei neue Stadtbahnhaltestellen erschlossen werden.

An der vorläufigen Endhaltestelle Hemmingen-Süd ist nach den ersten Planungen eine P&R-Anlage sowie eine Umsteiganlage für die in diesem Bereich verkehrenden Buslinien vorgesehen. Auch die Linie 300 aus dem Raum Pattensen würde dann hier an die Stadtbahn angebunden werden und müsste dann nicht mehr bis zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Hannover geführt werden, wodurch unter der Voraussetzung, dass bei der Stadtbahn keine zusätzlichen Leistungen erforderlich werden, per saldo erhebliche Betriebskosten vermieden werden können.

Die Baukosten betragen für die Strecke mit einer Länge von 3,0 km ca. 39 Mio. €. Als Baubeginn würde in Abhängigkeit von der Realisierung der neuen Ortsumgehung (B 3) etwa der Zeitraum 2012/14 vorgesehen.

2.3.2 Ausbaustrecken

Bei der Mängelanalyse in Kap. E III 2.2 wurden die Abschnitte im bestehenden Stadtbahnnetz benannt, die staugefährdet sind, eine geringe Durchschnittsgeschwindigkeit aufweisen oder umwegig geführt sind und somit dort vermeidbare Reisezeitverluste auftreten. In diesem Kapitel sollen grundsätzlich geeignete Maßnahmen entwickelt werden, die in der Lage wären die Fahrgeschwindigkeit in den betroffenen Streckenabschnitten zu erhöhen und die Störanfälligkeit zu reduzieren. Bei einer Realisierung könnte die Attraktivität und Zuverlässigkeit der Stadtbahn weiter verbessert werden. Die Maßnahmen sind zur besseren Übersicht in Karte 16 zusammengestellt.

Stadtbahnstrecke A-West: Badenstedter Straße

Im Verlauf der Stadtbahnstrecke A-West existieren noch straßenbündige Abschnitte, in denen der Straßenquerschnitt eine Integration eines besonderen Bahnkörpers zulässt. Im westlichen Teil von Linden-Mitte liegen in der Badenstedter Straße die Gleise auf einem 350 m langen Abschnitt zwischen Bartweg und der Eisenbahnbrücke der Güterumgebungsbahn überfahrbar in Mittellage des Straßenraumes. Die Gleise müssen ca. 2012 erneuert werden. In diesem Zusammenhang ist dieser Streckenabschnitt mit einem besonderen Bahnkörper auszubauen, um die verschiedenen Verkehrsströme zu entflechten. Die Vor- und Nachteile einer Realisierung des Bahnkörpers in Mittellage oder südlicher Seitenlage der Badenstedter Straße sind zu untersuchen.

Stadtbahnstrecke A-West: Empelder Straße

Auch in der Ortsdurchfahrt von Badenstedt verkehrt die Stadtbahn noch auf straßenbündigen Gleisen. Im Ortszentrum von Badenstedt auf der Badenstedter Straße lässt der Straßenraumquerschnitt eine Integration eines besonderen Bahnkörpers nicht zu. Hier wird die Stadtbahn dauerhaft straßenbündig mit dem Individualverkehr fahren müssen. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Badenstedt Denkmal kann daher zu gegebener Zeit nur als Mittelbahnsteig im Straßenraum ausgeführt werden. Im weiteren Verlauf ist in der Empelder Straße im Abschnitt zwischen Burgundische Straße und Hermann-Ehlers-Allee die Integration eines besonderen Bahnkörpers möglich. Dieser rund 300 m lange Streckenabschnitt sollte daher zum Fälligkeitszeitpunkt der nächsten Grunderneuerung 2014/15 ausgebaut werden. Dabei ist auch die barrierefreie Gestaltung der heutigen Hal-

testellen Safariweg und ggf. Empelde/Stadtgrenze mit zu berücksichtigen. Die Lage der Haltestelle Empelde/Stadtgrenze müsste dabei hinsichtlich verkürzter Fußwege zur geplanten P+R-Anlage an der Eichendorffstraße (vgl. Kap. E V 3) optimiert werden.

Stadtbahnstrecke A-West: Lindener Hafenbahn

In Linden-Mitte verkehrt die Stadtbahn sowohl auf der Davenstedter Straße als auch im Bauweg straßenbündig gemeinsam mit dem Individualverkehr. Zudem ist die Strecke heute umwegig geführt. Zur Beschleunigung der Stadtbahnlinie 9 wird in der Bauleitplanung der Stadt Hannover zwischen Davenstedter Straße, Höhe Westschnellwegbrücke und dem Knotenpunkt Bauweg/Badenstedter Straße/Am Ihlpohl eine neue Abkürzungsstrecke über die Trasse der Lindener Hafenbahn freigehalten. Vor der nächsten anstehenden Grunderneuerung der Gleise in der Davenstedter Straße im Zeitraum 2020/22 sollte diese Abkürzung auf einem unabhängigen Bahnkörper entlang der Lindener Hafenbahn realisiert werden. In diesem Zusammenhang wäre dann auch die davon betroffene Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße barrierefrei auszubauen. Die heutige Stadtbahnhaltestelle Lindener Hafen entfiel dadurch. Dieser Nachteil ist akzeptabel, da die Haltestelle heute nur geringe Fahrgastzahlen aufweist und zusätzlich von der heute parallel zur Stadtbahn führenden Buslinie 120 bedient wird. Nach Realisierung dieser Abkürzung verkürzte sich die Fahrzeit der Stadtbahnlinie 9 um ca. 1,5 Minuten. Auch die Instandhaltungskosten der Strecke würden sich gegenüber dem heutigen Zustand reduzieren.

Stadtbahnstrecke C-Ost: Kirchröder Straße und Tiergartenstraße

Die Stadtbahnstrecke C-Ost besitzt im Verlauf von Kirchröder Straße und Tiergartenstraße zwischen Kantplatz und Ostfeldstraße mit Ausnahme des Bereiches um die Haltestelle Nakenberg durchgängig einen straßenbündigen Gleiskörper. Die Störungs- und Verspätungsanfälligkeit ist aufgrund der für eine Ausfallstraße niedrigen Verkehrsbelastung (die durch den parallel geführten Messe- bzw. Südschnellweg begründet ist) relativ gering. Aus diesem Grund und wegen der vorhandenen Baumalleen, die bei einem besonderen Bahnkörper weichen müssten, sollte auf einen Streckenausbau im Verlauf von Kirchröder Straße und Tiergartenstraße grundsätzlich verzichtet werden. Eine Fahrzeitreduzierung ist in diesem Abschnitt dennoch möglich, indem die in geringem

Abstand zueinander liegenden heutigen Haltestellen Mettlacher Straße und Kaiser-Wilhelm-Straße zu einer neuen Haltestelle Saarbrückener Straße zusammengefasst werden. Dieses sollte mit dem barrierefreien Ausbau dieser Haltestellen in Zusammenhang mit der nächsten fälligen Grunderneuerung der Gleisanlagen in der Tiergartenstraße 2014/15 geschehen.

Stadtbahnstrecke B-Süd: Rethen

Optimierungsbedarf besteht auf der Stadtbahnstrecke B-Süd in Rethen. Die heutigen vier Bahnsteige der Haltestelle Rethen/Nord liegen getrennt für die Linien 1 und 2 unmittelbar nördlich der B 443-Überführung. Direkt südlich der Brücke schließt sich die Endschleife Rethen der Linie 2 an. Sinnvoll ist eine Zusammenlegung dieser drei Haltestellen im Rahmen des barrierefreien Ausbaus zu einer Haltestelle. Da in den letzten Jahren u.a. auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik in Rethen ein neues Wohngebiet entstanden ist und der Takt der Linie 1 in diesem Bereich von 15 auf 20 Minuten ausgedünnt wurde, ist zu prüfen, inwieweit eine Verlängerung der Linie 2 über die vorhandenen Gleise der Linie 1 um ein oder zwei Haltestellen bis Rethen/Bahnhof oder Rethen/Galgenberg gerechtfertigt wäre. Am neuen Endpunkt wäre dann als Ersatz für die Schleife Rethen südlich des Bahnsteigs ein neues Kehrgleis einzurichten. In diesem Zusammenhang sollten auch die bestehenden Haltestellen Rethen/Bahnhof und eventuell Rethen/Galgenberg barrierefrei ausgebaut werden. In der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sollte die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme untersucht werden, sodass dieses Vorhaben dann ggf. im darauf folgenden Nahverkehrsplan für ca. 2017/18 zur Realisierung vorgeschlagen werden kann.

Stadtbahnstrecke C-Nord: Schulenburger Landstraße

Die Stadtbahnstrecke C-Nord besitzt in der Schulenburger Landstraße zwischen Sorststraße und Bohnhorststraße ihren letzten straßenbündigen Gleisabschnitt. Im nördlichen Abschnitt zwischen Sorststraße und Niedersachsenringtrasse lässt der Straßenquerschnitt die Integration eines besonderen Bahnkörpers zu. Die Schulenburger Landstraße sollte deshalb zum Fälligkeitszeitpunkt der nächsten anstehenden Grunderneuerung in diesem Abschnitt mit einem besonderen Bahnkörper ausgebaut werden. Im Bereich der bisherige Niedersachsenringtrasse plant die Stadt Hannover, in den nächsten Jahren das neue Stadtteilzentrum „Hainhölzer

Markt' zu entwickeln. In diesem Zusammenhang ist das Haltestellenkonzept der Stadtbahnstrecke C-Nord zu überdenken und ggf. die heute weiter nördlich existierende Haltestelle Krepfenstraße südlich der Kreuzung anzuordnen. Die heutigen beiden Haltestellen Chamissostraße und Bertramstraße sind durch eine neue Haltestelle Hainhölzer Markt zu ersetzen. Mit dieser Haltestellenneuordnung könnte die Stadtbahnstrecke C-Nord zusätzlich beschleunigt werden. Ein behindertengerechter Ausbau des Umsteigepunktes zur S-Bahn an der Haltestelle Bf. Nordstadt erfolgte dann in Abhängigkeit von der seitens der Stadt Hannover geplanten Verlängerung der Straße ‚Weidendamm‘ zu einem späteren Zeitpunkt.

Stadtbahnstrecke A-Nord: Sutelstraße

Die Stadtbahnstrecke A-Nord besitzt in der Sutelstraße zwischen Kugelfangtrift und Podbielskistraße ihren letzten straßenbündigen Gleisabschnitt. Zu Zeiten von höherem Verkehrsaufkommen oder Stau auf der Autobahn A 2 werden Langenforther Straße und Sutelstraße als Ausweichroute genutzt. Davon ist dann auch die Stadtbahnlinie 7 betroffen, die in diesem Abschnitt im Stau steht und dadurch teilweise erhebliche Verzögerungen erfährt, die sich auf die gesamte Stadtbahnstrecke A auswirken. Die Sutelstraße sollte deshalb zum Fälligkeitszeitpunkt der nächsten anstehenden Grunderneuerung ca. 2020/2022 als GVFG-Vorhaben mit besonderem Bahnkörper ausgebaut werden.

Dabei wäre dann auch ein barrierefreier Ausbau der sich in diesem Abschnitt befindenden Haltestelle Bothfeld/Kirche mit zu berücksichtigen.

2.3.3 Beschleunigungsmaßnahmen

In Hannover werden Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV seit Beginn des Stadtbahnbaus durchgeführt. Bereits seit Mitte der 70er-Jahre ist die Signalsteuerung bei neu eröffneten Strecken an die Belange des Stadtbahnbetriebes angepasst worden. Weiterhin wurden durch den Bau besonderer Bahnkörper Störungen durch andere Verkehrsarten minimiert. An Lichtsignalanlagen wird die Bevorrechtigung der Stadtbahn mit Hilfe von verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerungen erreicht. Bei einer verkehrsabhängigen Steuerung wird durch spezielle Meldeeinrichtungen die Annäherung eines Busses oder einer Stadtbahn erkannt und das Signalprogramm so verändert, dass der Knotenpunkt ohne Halt durchfahren werden kann. Dabei ist im Regelfall zu beachten, dass insbesondere bei dichten Fahrtenfolgen für einzelne Verkehrsteilneh-

mer keine unzumutbar langen Wartezeiten entstehen und gleichzeitig eine insgesamt ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet wird. Aus diesen Gründen wird dem ÖPNV durch die Signalsteuerung zwar eine sehr hohe Priorität eingeräumt, ein absoluter Vorrang vor dem übrigen Verkehr ist dadurch jedoch nicht immer gegeben.

Obwohl im Stadtbahnbereich die Priorisierung an Lichtsignalanlagen inzwischen weitestgehend abgeschlossen ist, können in Zukunft weitere Beschleunigungseffekte durch die Einrichtung von besonderen Bahnkörpern (s.o.) und die Nachrüstung von Hochbahnsteigen erzielt werden. Je umgebauter Haltestelle werden auf den betroffenen Linien rund 5 bis 10 Sekunden Fahrzeit eingespart.

Bei der zukünftigen Realisierung von Verlängerungsstrecken und Ausbaumaßnahmen ist eine Bevorrechtigung des Stadtbahnverkehrs zu berücksichtigen.

2.4 Ausblick

Im Kap. E III 2.3 wurden die streckenbezogenen Vorhaben benannt, die aufgrund der Mängelanalyse in Kap. E III 2.2 entweder konkret in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes umgesetzt oder bei denen mit der Planung begonnen werden soll. Darüber hinaus zeichnen sich Möglichkeiten zur Netzverbesserung ab, die vor einer Aufnahme in den NVP noch hinsichtlich ihrer Machbarkeit oder Wirtschaftlichkeit untersucht werden müssen. Dieser Untersuchungsbedarf für die Laufzeit des NVP soll in diesem Kapitel näher definiert werden. Aus den Ergebnissen wird sich dann ggf. konkreter Handlungsbedarf für den darauf folgenden NVP, eine räumliche Flächensicherung oder auch ein abschließender Verzicht einzelner Maßnahmen ableiten lassen.

Umfangreicher Untersuchungsbedarf besteht auf den größtenteils noch nicht ausgebauten Stadtbahnstrecken A-West und D-West. Diese Strecken verlaufen überwiegend im Straßenraum. Der Gleisbereich wird durch andere Verkehrsteilnehmer (Kfz, Radfahrer, Fußgänger) mitbenutzt. Daher weisen die auf diesen Strecken verkehrenden Stadtbahnlinien 9, 10 und 17 mit 19-22 km/h die geringsten Durchschnittsgeschwindigkeiten aller Stadtbahnlinien auf, die bei anderen Linien zum Teil bei bis zu 30 km/h liegen. Verbesserungen sind hier daher anzustreben.

Ausbaukonzept Stadtbahnstrecke D-West / Fertigstellung des Innenstadtnetzes

In der Innenstadt von Hannover ist der stadtbahnmäßige Ausbau der Strecken A, B und C mit den Linien 1-9 und 11 abgeschlossen. Diese Linien kreuzen sich alle am Kröpcke. Zusätzlich ist ein Umstieg bequem am selben Bahnsteig höhengleich in den Stationen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz möglich. Vom ehemaligen Straßenbahnnetz ist lediglich noch die heute als D-West bezeichnete Strecke über Goethestraße – Münzstraße – Kurt-Schumacher-Straße – Ernst-August-Platz – Joachimstraße – Prinzenstraße übrig geblieben. Diese Strecke wird heute durch die am Aegidientorplatz endenden Stadtbahnlinien 10 und 17 bedient. Nach dem Stadtbahnkonzept der 80er-Jahre sollte diese Strecke aufgegeben und durch einen vierten Innenstadttunnel zwischen Goethestraße und Lindemannallee - dem so genannten ‚D-Tunnel‘ – ersetzt werden. Aus finanziellen und politischen Gründen ist in den 90er-Jahren weder eine Entscheidung für diesen Tunnel noch für alternativ diskutierte Ausbauvorhaben an der Oberfläche getroffen worden.

Infolge dieser Situation existieren heute einige Nachteile:

- Die **Umsteigesituation am Hauptbahnhof** ist zwischen der D-West (Linien 10,17) und den übrigen Linien der Strecken A und B sehr schlecht (vgl. Kap. E III 3.2: ca. 300 m Fußweg, Überwindung von zwei Ebenen notwendig, nicht barrierefrei). Betroffen sind davon rund 4.700 Personen je Werktag.
 - Die **Umsteigesituation am Steintor** ist zwischen der D-West (Linien 10, 17) und den übrigen Linien der Strecke C ebenfalls sehr schlecht (vgl. Kap. E III 3.2: ca. 200 m Fußweg, Überwindung von zwei Ebenen notwendig, nicht barrierefrei). Hiervon sind rund 3.900 Personen je Werktag betroffen.
 - Die Linie 10 ist mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 19 km/h die **langsamste Stadtbahnlinie** im gesamten Netz. Sie verkehrt innerhalb von Limmer, Linden und der Innenstadt nahezu vollständig straßenbündig gemeinsam mit dem Individualverkehr. Durch abbiegende, einparkende, wendende und auf dem Gleis fahrende Pkw werden die Linien 10 und 17 in der Innenstadt häufig behindert, sodass der Betrieb sehr störanfällig ist (vgl. Kap. E III 2.2).
 - Für Fahrgäste, die eine kurze Strecke in der Innenstadt zurücklegen müssen, existiert sowohl zwischen Haupt-
- bahnhof und Aegidientorplatz als auch zwischen Steintor und Aegidientorplatz zwischen den Strecken D-West und den Strecken B bzw. C quasi ein **Parallelverkehr** zwischen Oberfläche und Tunnelstrecke. Dadurch entstehen Betriebskosten, ohne dass zusätzliches Fahrgastpotenzial erschlossen wird (vgl. Kap. E III 2.2). Diese ‚Überbedienungs‘ schlägt sich auch bei den Fahrgastzahlen der Linien 10 und 17 nieder, die zwischen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz nur noch eine sehr geringe Fahrgastnutzung aufweisen.
 - Die Haltestellen der Strecke D-West sind in der Innenstadt **nicht barrierefrei**. Lediglich am Aegidientorplatz existiert ein demontierbarer Hochbahnsteig, an dem die mobilitätseingeschränkten Fahrgäste aus Ahlem und Limmer die Stadtbahn verlassen und in die übrigen Stadtbahnlinien umsteigen können. Die Haltestellen Steintor, Clevertor und Thielenplatz/Schauspielhaus besitzen keine Hochbahnsteige, eine Nachrüstung wäre verkehrsplannerisch und städtebaulich problematisch. An der wichtigsten Haltestelle dieser Strecke (Hauptbahnhof) auf dem Ernst-August-Platz ist es aus städtebaulichen und bautechnischen Gründen nicht möglich, einen Hochbahnsteig nachzurüsten. Hier wird es folglich auch in Zukunft keinen barrierefreien Zugang geben können.
 - Das Gebiet um Emmichplatz und Platz der Kaufleute (Königstraße / Berliner Allee / Schiffgraben / südl. Bödekerstraße / westl. Hindenburgstraße) ist derzeit durch die Stadtbahn **schlecht erschlossen**. Die nächsten Stationen Hauptbahnhof, Thielenplatz, Zoo und Marienstraße liegen weit entfernt und sind fußläufig nur über längere Wegstrecken zu erreichen.
 - Die Stadtviertel Zoo und nördliche Südstadt sind trotz ihrer räumlichen **Nähe zum Hauptbahnhof** nicht optimal mit dem ÖPNV an diesen bedeutenden Verkehrsknotenpunkt angebunden.
 - Die Straßenzüge Goethestraße, Kurt-Schumacher-Straße, Joachimstraße und Prinzenstraße stellen noch das Stadtbild der 50er-Jahre des letzten Jahrhunderts dar. Die **Stadtgestaltung** hat hier stagniert, weil eine städtebauliche Umgestaltung, wie z.B. in Georgstraße, Karmarschstraße, Altstadt oder Lister Meile erfolgt ist, aufgrund der vorhandenen Gleisanlagen nicht in Angriff genommen wurde. Fußgängerboulevards, Baumalleen oder Straßencafés können hier aus Platzgründen nicht oder nur mit Einschränkungen für einzelne Verkehrsteilnehmer eingerichtet werden. Die Attraktivität dieser Straßenzüge für

Geschäftsleute, Passanten und Bewohner ist weit hinter die übrige Innenstadt zurückgefallen.

Ein Optimierungskonzept zur Behebung der o.g. Nachteile sollte somit folgende Ziele erfüllen:

- das Optimierungskonzept muss geringere Investitionskosten verursachen als die bisherigen Planungen,
- das Optimierungskonzept sollte gegenüber heute geringere jährliche Betriebskosten aufweisen,
- gute Umsteigesituation zwischen der Strecke D-West und den Strecken A, B und C,
- Streckenführung weitestgehend auf eigenem Bahnkörper,
- kürzere Fahrzeit von Ahlem, Limmer und Linden in die Innenstadt,
- kürzere Reisezeiten im Gesamtnetz,
- Vermeidung des Parallelverkehrs zum Aegidientorplatz,
- barrierefreie Haltestellen in der Innenstadt,
- Erschließung des Gebietes um Emmichplatz und Platz der Kaufleute,
- gute Erschließung der Innenstadt, hoher Beförderungskomfort durch kurze Fußwege zu den Stationen,
- umsteigefreie Direktverbindungen aus Zoo und nördlicher Südstadt zum Hauptbahnhof,
- Option zur städtebaulichen Aufwertung von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen bieten.

Aus diesen Zielen leiten sich folgende denkbare und auf ihre Zielerfüllung hin zu untersuchende Maßnahmen ab:

- **Verlegung der Haltestelle *Steintor*** von der Kurt-Schumacher-Straße entweder an der Oberfläche in die Münzstraße oder in die teilweise bereits im Rohbau vorhandene Tunnelstation.
- **Verlegung der Haltestelle *Hauptbahnhof*** vom Ernst-August-Platz in die bereits im Rohbau vorhandene Tunnelstation unter dem Raschplatz.
- **Verzicht auf die Haltestelle *Clevertor***, da die Haltestelle Steintor weiter nach Westen rückt.
- **Aufgabe** des Streckenabschnittes Ernst-August-Platz – Thielenplatz – Aegidientorplatz.
- Bau eines **kurzen Tunnels** von Goethestraße oder Kurt-Schumacher-Straße unter dem Raschplatz bis Berliner Allee (nördlich Königstraße).
- Bau einer oberirdischen **Stadtbahnstrecke in der Berli-**

ner Allee zwischen Platz der Kaufleute und Marienstraße auf besonderem Bahnkörper.

- Bau einer oberirdischen **Stadtbahnstrecke in Schiffgraben und Hindenburgstraße** zwischen Platz der Kaufleute und Zoo auf besonderem Bahnkörper.
- Einrichtung von **vier neuen Stadtbahnhaltestellen** Königstraße (am Platz der Kaufleute), Marienstraße (in Berliner Allee), Emmichplatz und Kaiserallee (beide in Hindenburgstraße) mit Hochbahnsteigen.
- **Verknüpfung der Linien 11 und 17** am Zoo zu einer durchgängigen Stadtbahnlinie.
- **Anpassung des Buslinienetzes** durch Leistungsreduzierung auf ausgewählten Linien (z.B. 121, 128, 134 und 700).

Aus diesen Einzelmaßnahmen ergibt sich folgendes **Ausbaukonzept**, das zunächst hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit und Durchsetzbarkeit in den nächsten Jahren untersucht und dabei ggf. weiterentwickelt werden sollte: Die heutige Stadtbahnstrecke D-West über Goethestraße – Münzstraße – Kurt-Schumacher-Straße – Ernst-August-Platz – Joachimstraße – Prinzenstraße bis Aegidientorplatz könnte stillgelegt und durch eine neue Strecke über Steintor und Raschplatz mit den beiden Zweigen über Berliner Allee zur Marienstraße und über Hindenburgstraße zum Zoo ersetzt werden. Diese neue vierte Innenstadtbahnstrecke verlief vom Goetheplatz kommend über eine Rampe in der Goethestraße (Alternative: Rampe Kurt-Schumacher-Straße) zunächst in einen kurzen Tunnel unter Steintor und Raschplatz hindurch. Sie erreichte über eine Rampe in der Berliner Allee nördlich der Kreuzung mit der Königstraße wieder die Oberfläche.

Als Alternative zum Tunnel ist eine komplett oberirdische Streckenführung hinsichtlich ihrer Machbarkeit, Durchsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Südlich einer neuen Haltestelle am Platz der Kaufleute verzweigte sich die Strecke. Der eine Streckenast verlief auf besonderem Bahnkörper in der Berliner Allee bis vor die Kreuzung mit der Marienstraße, der zweite Streckenast würde über Schiffgraben, Emmichplatz und Hindenburgstraße zur bestehenden Strecke am Zoo geführt. Die neue Strecke erhielte mit **Steintor, Hauptbahnhof, Königstraße, Marienstraße, Emmichplatz und Kaiserallee** insgesamt sechs barrierefreie Haltestellen. Die bestehende Haltestelle Goetheplatz würde im Zuge eines solchen Vorhabens ebenfalls mit Hochbahnsteigen nachgerüstet werden. Die neue Haltestelle **Marienstraße** könnte ggf. sogar mit dem demontierbaren Mittelhochbahnsteig der

dann stillgelegten Haltestelle **Aegidientorplatz** bestückt werden.

Als **Bedienungskonzept** sollten die Stadtbahnlinien 10 und 11/17 über die neue Strecke geführt werden. Die Linie 10 verkehrt dann von **Ahlem** zur **Marienstraße** und die Linie 11/17 von **Wettbergen** über **Zoo** zur Haltenhoffstraße. Dieses Konzept hätte zur Folge, dass die heute von **Dedensen** nach **Hannover/ZOB** fahrende Buslinie 700 aus wirtschaftlichen Gründen verkürzt werden würde und an der bestehenden Umsteigeanlage **Limmer/Schleuse** an die Stadtbahnlinie 10 angebunden werden könnte. Bei den bestehenden Buslinien 121, 128, 134 und 370 ergäben sich in den Stadtteilen Mitte, Zoo, Bult und Südstadt ebenfalls Einsparmöglichkeiten bei den Betriebskosten. Die Anpassung des Busliniennetzes ist im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsanalyse für jede zu untersuchende Ausbaubauweise zu definieren.

Dieses Ausbau- und Bedienungskonzept weist bezogen auf die in Kap. E III 2.2 formulierten Ziele kaum Nachteile (z.B. Aufhebung der attraktiven Direktverbindung und Verlängerung der Fahrzeit für Fahrgäste der Linie 700, die heute ohne Umstieg die Innenstadt und Ziele in Linden erreichen können), aber wesentliche Vorteile auf:

Fahrgäste:

- neue Direktverbindungen mit der Stadtbahn, z.B. Linden – Südstadt, Ricklingen – Zoo, nördliche Südstadt – Hauptbahnhof, Zoo – Hauptbahnhof
- kurze Zugangszeiten zur Stadtbahn im Gebiet um Emmichplatz und Platz der Kaufleute
- bequemer Umstieg am Steintor zwischen D- und C-Strecke (kurzer Fußweg, Überwindung von nur einer Ebene, barrierefrei, witterungsgeschützt)
- bequemer Umstieg am Hauptbahnhof zwischen D- und A-/B-Strecke (kurzer Fußweg, Überwindung von nur einer Ebene, barrierefrei, witterungsgeschützt)
- pünktlicherer und verlässlicherer ÖPNV in den Stadtteilen Ahlem, Limmer, Linden, Ricklingen, Calenberger Neustadt und Zoo
- besserer Ausstattungsstandard der Haltestellen der D-Strecke im Stadtzentrum (Barrierefreiheit, Witterungsschutz, Spritzschutz, Warteflächen)

Verkehrsbetriebe:

- Einsparpotenzial durch Vermeidung von Wendezeiten

- durch Verknüpfung von zwei kurzen zu einer langen Linie störungsärmerer Stadtbahnbetrieb
- Fahrgaststeigerungen und höhere Tarifeinnahmen
- Verbesserung der Fahrgastinformation und Fahrgastlenkung

Stadt Hannover:

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Stadtzentrum
- Entfernung der Gleisanlagen u.a. auf dem Bahnhofsvorplatz
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Steintor, Ernst-August-Platz und vor dem Schauspielhaus
- Umgestaltung von Goethestraße, Kurt-Schumacher-Straße, Joachimstraße und Prinzenstraße zu Fußgängerboulevards möglich
- Neupflanzung von Einzelbäumen und Baumalleen in der City möglich
- Verbesserung des Radverkehrs durch Anlage neuer Radwege und Radfahrstreifen möglich
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze vor den Geschäften sowie Außenbewirtschaftungs- und Auslagenflächen für Lokale und Restaurants bzw. Geschäfte möglich
- besseres Standortmarketing für Raschplatz, Königstraße und Emmichplatz möglich

Region Hannover:

- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV
- Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur (im Verhältnis von 3 investierten zu 1 finanzierten €)
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Zoologischen Gartens

Mit der Realisierung des oben beschriebenen Konzeptes wäre der stadtbahnmäßige Ausbau in der Innenstadt von Hannover abgeschlossen und das Stadtbahnssystem im Zentrum der Landeshauptstadt fertig gestellt. Für eine zweite Ausbaustufe zur späteren Erschließung der östlichen Südstadt (siehe unten) blieben weiterhin alle Optionen offen. Es wird empfohlen, dieses Optimierungskonzept mit seinen einzelnen Ausbaustufen in den nächsten Jahren hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Tragfähigkeit, der Finanzierbarkeit und politischen Durchsetzbarkeit zu prüfen. Ein vergleichbares Konzept wurde bereits von der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung der Region mit Vorlage I-B-304/2003 zur Prüfung empfohlen. Bei einem positiven Ergebnis sollte dann

die Umsetzung als Vision für den Zeitraum um 2020 festgeschrieben werden.

Stadtbahnstrecke D-Ost/D-Süd: Verlängerung in die Südstadt

Ein Stadtbahnanschluss der dicht besiedelten östlichen hannoverschen Südstadt beidseitig der Sallstraße wurde in der Vergangenheit immer wieder diskutiert. Heute wird dieses Gebiet durch die häufig verkehrende Buslinie 121 an das Stadtzentrum angebunden. Für eine Stadtbahnerschließung existiert bereits die Planung für eine Tunnelstrecke im Zuge der Sallstraße als Verbindung der bestehenden Stadtbahnstrecken D-West (Linien 10, 17) und D-Süd (Linie 6).

Auch eine oberirdische Streckenführung über Sallstraße und Stresemannallee befand sich in den 20er- und 90er- Jahren des vergangenen Jahrhunderts in Diskussion. Grundsätzlich ist eine Stadtbahnerschließung dieses Gebietes abhängig von der im vorhergehenden Abschnitt erläuterten Fertigstellung des Stadtbahnsystems in der Innenstadt von Hannover und damit von der Zukunft der heutigen Stadtbahnlinien 10 und 17. Bereits heute lässt sich festhalten, dass aus Finanzierungsgründen der Bau eines durchgehenden Tunnels von der Marienstraße entlang der Sallstraße bis zur Lindemannallee auch langfristig unrealistisch ist. Ebenfalls ist durch die Anbindung von Bemerode und Kronsberg über die D-Süd an die C-Strecke in der Freundallee die in der Bauleitplanung freigehaltene Trasse durch die Lindemannallee überflüssig geworden. Eine Option für die Zukunft stellte somit allenfalls noch ein verkürzter Tunnel oder eine vollständig oberirdisch geführte Trasse über Sallstraße – Stresemannallee – Bismarckstraße mit einem Endpunkt vor der Pädagogischen Hochschule am S-Bahnhof Bismarckstraße dar (vgl. Karte 9.2).

Ausbaukonzept Stadtbahnstrecke A-West

Die von der Linie 9 befahrene Stadtbahnstrecke A-West zwischen der Station Waterloo und ihrem Endpunkt Empelde gehört zu den langsamsten Streckenabschnitten im gesamten Stadtbahnnetz. Zudem ist sie in großen Teilen noch nicht für den Einsatz des neuen Stadtbahnfahrzeugs TW 2000 ausgebaut. Um mit dem ohnehin notwendigen Ausbau die Strecke auch zu beschleunigen sowie gleichzeitig ggf. vorhandene Fahrgastpotenziale neu zu erschließen, ist es sinnvoll, innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes ein Ausbaukonzept für den gesamten Streckenast zu entwickeln.

Für die Stadtbahnstrecke A-West im Abschnitt Waterloo – Bauweg existieren zwei alternative Planungsvarianten. Die unterirdische Variante sieht einen Tunnel im Anschluss an den vorhandenen Stützen westlich der Station Waterloo vor, der über die Stationen Schwarzer Bär und Pariser Platz im Bereich des Westschnellweges wieder an die bestehende Strecke im Zuge der Davenstedter Straße angebunden wird. Die oberirdische Variante sieht in diesem Abschnitt Gleisauweitungen für den Einsatz des TW 2000 vor sowie die Nachrüstung von Mittelhochbahnsteigen an den Haltestellen Schwarzer Bär, Lindener Marktplatz und Nieschlagstraße. Beide Varianten beinhalten im anschließenden Streckenabschnitt zwischen Westschnellweg und der Haltestelle Bauweg eine neue Abkürzungstrecke über die Trasse der Lindener Hafenbahn auf eigenem Bahnkörper mit barrierefreiem Ausbau der Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße.

Von den heute benötigten 19 Minuten Fahrzeit der Stadtbahnlinie 9 zwischen Empelde und Kröpcke können mit der unterirdischen Lösung rund 4 - 5 Minuten Fahrzeiterparnis erzielt werden. Das entspricht einer Fahrzeitreduzierung auf ca. 75 %. Durch die oberirdische Ausbauvariante können immerhin noch ca. 1,5 - 2 Minuten Fahrzeit eingespart werden. Es wird daher empfohlen, im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beide Ausbauvarianten zeitnah vergleichend zu bewerten und anschließend eine Empfehlung für eine zukünftige Lösung auszusprechen.

Stadtbahnstrecke A-West: Untersuchung Davenstedt

Im Westen der Stadt Hannover liegt mit Alt-Davenstedt, Davenstedt-West und Badenstedt-West ein größeres Gebiet, das nicht an die Stadtbahn angebunden ist. Heute besteht eine Direktverbindung zum Aegidientorplatz mit der Buslinie 120. Mit einer Zweigstrecke der A-West (Linie 9) bestünde die Möglichkeit einer Anbindung von Alt-Davenstedt und ggf. auch Davenstedt-West und Badenstedt-West an die Stadtbahn bei gleichzeitiger Einsparung von Busleistungen auf den Linien 120 und 580. Bisher wurden im Rahmen von Machbarkeitsstudien drei mögliche Stadtbahntrassen untersucht und die Kosten kalkuliert:

- von Haltestelle Soltekamp über die Straße ‚Am Soltekampe‘ bis Badenstedt-West
- von Haltestelle Lindener Hafen über Davenstedter Straße bis Alt-Davenstedt
- von Haltestelle Soltekamp über einen Grünzug, Davenstedter Markt und Davenstedt-West bis Badenstedt-West.

Nach derzeitigen Erkenntnissen ist das Verhältnis von zusätzlich erschlossenen Einwohnern zu den Baukosten bei der letztgenannten Variante am besten. Für weitergehende Aussagen bedarf es einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unter Berücksichtigung verschiedener Endpunkte und sinnvoller Betriebskonzepte. Da die Machbarkeit einer alternativen Anbindung von Badenstedt-West inzwischen nachgewiesen wurde, kann die bisherige Trasse über den Soltekamp aufgegeben werden. Die beiden anderen Trassen sollten zunächst von Bebauung freigehalten werden, bis die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vorliegen.

Stadtbahnstrecke D-West: Untersuchung Ahlem-Nord

Der Norden von Hannover-Ahlem ist nicht an die Stadtbahn angebunden. Heute wird dieser Bereich in dichtem Takt mit der Buslinie 700 bedient, die eine umsteigefreie Verbindung bis in das Stadtzentrum bietet. Mit dem Bau einer kurzen Zweigstrecke der D-West ab Haltestelle Limmer/Schleuse und einem Y-Verkehr der Stadtbahnlinie 10 außerhalb der Hauptverkehrszeit bestünde die Möglichkeit einer Anbindung von Ahlem-Nord und der Wasserstadt Limmer an die Stadtbahn bei gleichzeitiger Einsparung von erheblichen Busleistungen. Für weitergehende Aussagen bedarf es einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unter Berücksichtigung eines innovativen Betriebskonzeptes für die Stadtbahnstrecke D-West.

Stadtbahnstrecke C-Nord: Nordspange

Die so genannte Nordstadtspange zwischen Haltenhoffstraße und Parkhaus im Verlauf des Herrenhäuser Kirchweges kann nur zu nennenswerten Einsparungen führen, wenn von vier Stadtbahnlinien auf der C-Strecke eine entfallen kann. Dies ist zurzeit nicht absehbar, da auf dem Streckenast C-Ost/D-Süd heute insgesamt vier Linien benötigt werden. Dennoch sind Liniennetzmodelle denkbar, die eine Realisierung der Nordstadtspange wirtschaftlich erscheinen lassen. Daher sollte diese Trasse in der Bauleitplanung weiterhin freigehalten werden.

Zusammenfassung und räumliche Flächensicherung

Bei den oben näher erläuterten Vorhaben mit positiver Bewertung handelt es sich grundsätzlich um Vorhaben, bei denen für eine Entscheidung, ob sie weiterverfolgt oder gestrichen werden, noch Untersuchungsbedarf besteht. Die-

se Vorhaben müssen entweder hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Priorität oder alternativer Streckenführung in den nächsten Jahren konkretisiert werden, bevor Empfehlungen zu Realisierung oder Verzicht getroffen werden können. Der Untersuchungsbedarf für die Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes ist in der Maßnahmenliste (vgl. Kap. E VII) zusammengefasst. Für diese und weitere mögliche Vorhaben, die unter bestimmten Umständen eines Tages wirtschaftlich oder verkehrlich interessant werden könnten, sind bis zu einer Entscheidung zu Realisierung oder Verzicht die benötigten Flächen bzw. Trassen im Rahmen der Bauleitplanung der Kommunen in F- und B-Plänen zu sichern und von Bebauung freizuhalten. Diese notwendige räumliche Flächensicherung betrifft die folgenden Trassen (vgl. auch Karten 9.2 und 16):

- Hemmingen/Süd - Arnum/West
(abhängig von Realisierung Stadtbahnverlängerung Hemmingen)
- Linden - Davenstedt – Badenstedt/West
(2 Alternativen, Ergebnis Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Davenstedt)
- Ahlem, Wunstorfer Landstraße
(abhängig von Ergebnis Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Ahlem/Nord)
- Isernhagen/Süd, Prüßentrift
(abhängig von städtebaulicher Entwicklung östlich Prüßentrift)
- Langenhagen, Theodor-Heuss-Straße
(abhängig von städtebaulicher Entwicklung östlich des Stadtparks)
- Hauptbahnhof - Platz der Kaufleute - Schiffgraben – Hindenburgstraße
(abhängig von Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Innenstadtnetz)
- Platz der Kaufleute – Berliner Allee - Sallstraße – Stresemannallee - Bismarckstraße
(abhängig von Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Innenstadtnetz)
- EXPO-Park - Laatzen/Würzburger Straße
(abhängig vom Ergebnis Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)
- Kleefeld, Scheidestraße – Uhlhornstraße
(abhängig von Fahrgastprognose, Wirtschaftlichkeitsergebnis, s. E III 3.4)
- Nordstadt, Herrenhäuser Kirchweg
(abhängig vom Ergebnis Wirtschaftlichkeitsunter-

- suchung)
- Bothfeld, Kugelfangtrift Ost
(abhängig vom Ergebnis Wirtschaftlichkeitsunter-
suchung)
 - Linden, Badenstedter Straße
(abhängig von Grunderneuerung ca. 2012/13)
 - Badenstedt, Empelder Straße
(abhängig von Grunderneuerung ca. 2014/15)
 - Hainholz, Schulenburger Landstraße
(abhängig von Grunderneuerung ca. 2019/20)
 - Linden, Hafenbahn
(abhängig von Grunderneuerung Davenstedter Straße ca.
2021/22)
 - Bothfeld, Sutelstraße
(abhängig von Grunderneuerung ca. 2025)

3. Stationen und Haltestellen

3.1 Ausgangssituation und Bestand

Im Jahr 2008 besitzt das Stadtbahnnetz 195 Haltestellen und Stationen. Davon liegen 176 Haltestellen an der Oberfläche und 19 Stationen im Untergrund. Von diesen 19 Stationen sind 16 mit Aufzügen ausgestattet. Von den 176 oberirdischen Haltestellen besitzen bisher 104 Hochbahnsteige. Damit sind zurzeit bei 62 % aller Haltestellen und Stationen die Stadtbahnzüge barrierefrei erreichbar.

3.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard

3.2.1 Ziele

Als Zielkonzept für die Laufzeit des Nahverkehrsplanes bis Ende 2012 lassen sich die folgenden Ziele definieren:

- Abschluss des Nachrüstprogramms von Aufzügen in Tunnelstationen
- Zwei bis drei zusätzliche barrierefreie Stadtbahnhaltestellen pro Jahr
- Bessere Umsteigesituationen
- Bessere Stationsausstattung

Ziel der Region ist es, im Zeitraum des neuen Nahverkehrsplanes bis Ende 2012 den Anteil von Haltestellen mit barrierefreiem Zugang zur Stadtbahn von 62 % auf insgesamt 70 % erhöht zu haben.

3.2.2 Mängelanalyse

Schlechte Umsteigesituation

Stadtbahn – S-Bahn:

- Leinhausen/Bahnhof – Hannover-Leinhausen (kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Nordstadt/Bahnhof – Hannover-Nordstadt (kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Uhlhornstraße – Hannover-Kleefeld (ca. 300 m Fußweg)
- Braunschweiger Platz (kein S-Bahn-Haltepunkt vorhanden)
- Rethen/Bahnhof – Rethen (kein barrierefreier Umstieg möglich)

- Döhrener Turm (Waldhausen) (kein S-Bahn-Haltepunkt vorhanden)

Stadtbahn – Stadtbahn

- Hauptbahnhof (A/B) – Hbf. (D-West) (ca. 300 m Fußweg, Überwindung von 2 Ebenen, nicht barrierefrei)
- Steintor (C/D-Süd) – Steintor (D-West) (ca. 200 m Fußweg, Überwindung von 2 Ebenen, nicht barrierefrei)

Stadtbahn - Bus

- Peiner Straße (kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Soltekamp (kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Küchengarten/Ihmezentrum (kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Fasanenkrug (kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Misburger Straße (kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Großer Hillen (kein barrierefreier Umstieg möglich)

Zusätzliche Haltestellen

In einigen Bereichen des Stadtbahnnetzes existieren Streckenabschnitte, die besonders große Haltestellenabstände aufweisen, obwohl sich in der näheren Umgebung Wohnbebauung, Arbeitsplätze oder öffentliche Ziele befinden:

- B-Nord Abschnitt Hauptbahnhof – Werderstraße 1.600 m
- B-Süd Abschnitt Altenbekener Damm – Döhrener Turm 1.200 m
- B-Nord Abschnitt Wasserturm – Wiesenau 1.000 m
- D-Süd Abschnitt Messe/Ost – Kehranlage 600 m

Eine Nachrüstung von zusätzlichen Haltestellen an diesen Streckenabschnitten würde die Erschließung des Stadtgebietes verbessern und könnte so zur Steigerung der Fahrgastzahlen effektiver als die Nachrüstung von Hochbahnsteigen an vorhandenen Haltestellen beitragen. Daher ist zu prüfen, ob es sinnvoll ist, die zusätzlichen Haltestellen bzw. Stationen Welfenplatz, Engesohde, Kugelfangtrift und EXPO-Park in den entsprechenden Streckenabschnitten nachträglich zu realisieren.

Fehlende Aufzüge

Das heutige Stadtbahnnetz verfügt über 19 Tunnelstationen. Aufzüge zur barrierefreien Erreichbarkeit existieren bisher lediglich an 16 dieser Stationen sowie an der nicht höhen- gleich erreichbaren Endhaltestelle Messe/Ost (Expo-Plaza). Es fehlen zurzeit noch Aufzüge in den Tunnelstationen:

- Markthalle/Landtag
- Königsworther Platz
- Werderstraße.

Darüber hinaus gibt es noch Mängel an den Stationen Steintor und Hauptbahnhof. Am Steintor verbinden die Aufzüge lediglich die -2 mit der -1 Ebene, die Oberfläche ist nur über eine nicht behindertengerechte Rampe erreichbar. Am Hauptbahnhof verbinden die Aufzüge ebenfalls nur die Ebenen -2 und -1. An die Oberfläche bzw. zu S-Bahn, Regional- und Fernverkehr gelangt man nur umwegig über weitere Aufzüge in der Niki-de-Saint-Phalle-Promenade im Hauptbahnhof und im Parkhaus Rundestraße oder über eine nicht behindertengerechte Rampe.

Fehlende Barrierefreiheit

Der Fahrzeugpark der üstra mit derzeit 290 Stadtbahnwagen besteht ausschließlich aus so genannten Hochflurfahrzeugen. Für die barrierefreie Erreichbarkeit der Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen wie z.B. Leute mit Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen, Kleinkindern oder schwerem Gepäck sowie älteren Personen und Gehbehinderten ist neben den im vorhergehenden Kapitel aufgeführten Aufzügen für Tunnelstationen auch die Existenz eines Hochbahnsteiges an der Haltestelle Voraussetzung.

Im Jahr 2008 besitzt das Stadtbahnnetz 195 Haltestellen und Stationen. Davon verfügen zu diesem Zeitpunkt 120 Haltestellen und Stationen über Hochbahnsteige, die über Rampen bzw. Aufzüge erreichbar sind. Das entspricht einer Quote von 62 %. Um das politische Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit entsprechend dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen auch beim Stadtbahnsystem langfristig zu erreichen, müssen somit noch 3 Tunnelstationen mit Aufzügen und maximal 72 Haltestellen mit Hochbahnsteigen nachgerüstet werden.

Zu prüfen ist dabei, ob dort, wo es von der Fahrgastnachfrage her sinnvoll erscheint, durch Aufgabe oder Zusammenlegung von Haltestellen mit heute kurzen Abständen, diese

Anzahl und damit die entstehenden Kosten noch reduziert werden können. Für diese Haltestellen sind anhand von Auswahlkriterien Ausbauprioritäten festzulegen.

Unzureichender Ausbaustandard

Einige Hochbahnsteige entlang der Stadtbahnstrecken B-Nord und B-Süd verfügen nur über eine Bahnsteiglänge von 60m, so dass bei Stadtbahnzügen mit drei Wagen an diesen Haltestellen nicht alle Türen geöffnet werden können, was für aussteigende Fahrgäste verwirrend und unbequem ist. Somit besteht die Notwendigkeit, die bestehenden Hochbahnsteige an den folgenden fünf Haltestellen, mittelfristig um 10m zu verlängern:

- Langenhagen (Endpunkt Theodor-Heuss-Straße)
- Langenhagen/Langenforther Platz
- Am Brabrinke
- Laatzen/Werner-von-Siemens-Platz
- Bahnhof Laatzen/Eichstraße.

In einigen Tunnelstationen besteht aufgrund ihres Alters der Bedarf nach einer qualitativen Aufwertung. Dies betrifft teilweise die Wandgestaltung (z.B. Station Lister Platz), Bodenbeläge oder unbefriedigende Beleuchtung (z.B. Station Waterloo). Bisher wurden lediglich die Stationen Kröpcke und Sedanstraße/Lister Meile gestalterisch komplett überarbeitet. Mittelfristig sollte daher das Gestaltungskonzept aller Tunnelstationen überprüft und ggf. Modernisierungen vorgenommen werden.

3.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstationen

Definition von Station und Haltestelle

Die Stationen und Haltestellen der Stadtbahn sind im Stadtbild permanent präsent. Sie sind daher quasi die ‚Visitenkarte‘ des ÖPNV vor Ort. Die Bevölkerung sieht sie, jeder Fahrgast nutzt sie und bewertet auf diese Weise, bewusst oder unbewusst, die Attraktivität des ÖPNV. Erscheinungsbild und Ausstattungsqualität der Stationen und Haltestellen sind daher von hoher Bedeutung für das Image des ÖPNV.

Die Gestaltung und Ausstattung der Stadtbahnhaltestellen und -stationen ist im hannoverschen Stadtbahnnetz noch sehr unterschiedlich. Es existieren heute sowohl vollständig witterungsgeschützte Stationen mit barrierefreien bis zu 103

m langen Bahnsteigen mit sehr hohem Ausstattungsstandard als auch Haltestellen im Straßenraum, die weder einen Bahnsteig noch Witterungsschutz oder Informationsvitrinen aufweisen. Die Fahrgäste müssen in letztem Fall auf die Fahrbahn des Individualverkehrs aussteigen und rund 80 cm Höhenunterschied überwinden.

Durch den Tunnelbau der 60er- bis 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts, den Ausbau vorhandener Straßenbahnstrecken in Stadtbahnstrecken seit 1973 und die gezielte Nachrüstung von Hochbahnsteigen seit 1992 steigt der Ausstattungsstandard der Haltestellen kontinuierlich, sodass sich die bisherigen - im wahrsten Sinne des Wortes vorhandenen - ‚Haltestellen‘ zu den heute überwiegend vorhandenen ‚Stationen‘ mit hohem Ausstattungsstandard mausern. Deshalb wird im Folgenden der Standard für die Gestaltung und Ausstattung der Stadtbahnstationen definiert, der teilweise bereits umgesetzt wurde und für die noch auszubauenden Haltestellen damit als Ziel formuliert wird.

Gestaltung der Stationen

Die Stadtbahnstationen besitzen in der Regel Bahnsteige mit einer Länge von 70 m, sodass der Halt eines Drei-Wagen-Zuges des TW 2000 möglich ist. In Ausnahmefällen gibt es sowohl Stationen mit längeren Bahnsteigen für den Halt von Vier-Wagen-Zügen des TW 2000 (Tunnelstationen mit 103 m, Hochbahnsteige mit 98 m entlang der B-Süd/Messelinien 8/18) und für den Halt von Drei-Wagen-Zügen des TW 6000 mit einer Länge von 88 m (fünf Tunnelstationen der C-Strecke) als auch Stationen mit kürzeren Bahnsteigen für den Halt von Zwei-Wagen-Zügen des TW 6000 mit einer Länge von 60 m. Die Bahnsteige besitzen eine Höhe von 82 cm über Schienenoberkante und eine Regelbreite von 2,50 m bei Seiten- und 4,00 m bei Mittelbahnsteigen. In Ausnahmefällen existieren in hoch frequentierten Stationen auch breitere Bahnsteige (Tunnelstationen, Umsteigeanlagen, Stationen bei Veranstaltungszentren) oder bei beengten Platzverhältnissen im Straßenraum auch schmalere Bahnsteige. Die Mindestbreiten von 2,30 m bei Seiten- und 3,80 m bei Mittelbahnsteigen sollten dennoch nicht unterschritten werden.

Alle neuen und auszubauenden Stationen sind barrierefrei zu gestalten. Dies gilt sowohl für den Bahnsteig selber als auch für die Erreichbarkeit der Bahnsteige und für den Einstieg in die Fahrzeuge. Das langfristige Ziel ist die barrierefreie Gestaltung aller Stadtbahnstationen.

Stationszugänge

Alle Stationen sind grundsätzlich mit mindestens zwei Zugängen auszustatten. Dadurch wird die Erreichbarkeit optimiert und möglichst vielen Fahrgästen werden kurze Zugangswege angeboten. Auch für das Sicherheitsempfinden ist ein zweiter Zugang als möglicher Fluchtweg von Bedeutung. Beide Zugänge sind bei Hochbahnsteigen mit Rampen auszustatten, soweit das nicht mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden ist.

Von den zwei Zugängen ist grundsätzlich mindestens einer barrierefrei zu gestalten, d.h. mit Aufzug oder behindertengerechter Rampe mit einer maximalen Neigung von 6 % und Zwischenpodesten. Der barrierefreie Zugang muss im Verlauf der Zugangswege ebenfalls über signalisierte Fußgängerüberwege mit optischen, akustischen und taktilen Signalgebern sowie abgesenkten Borden und ggf. Überquerungshilfen barrierefrei erreichbar sein.

Grundausstattung der Stationen

Die Ausstattung einer Station muss die Funktionen Warten, Informieren sowie Ein- und Aussteigen erfüllen. Diese Funktionen umfassen die folgenden Grundelemente der Ausstattung, von denen jedes dem übergeordneten Ziel der Barrierefreiheit folgt. Alle Grundelemente müssen für Rollstuhlfahrer/-innen und kleinwüchsige Menschen nutzbar (erreichbar/sichtbar/bedienbar) sein.

Warten:

- Transparenter Witterungsschutz
- Sitzgelegenheiten
- Beleuchtung
- Abfallbehälter

Informieren:

- Sprechstellen (für Notruf und Information)
- Statische Beschilderung
- Dynamische Zugzielanzeiger mit Zugankündiger und ggf. weiterer Fahrgastinformation
- Lautsprecher für akustische Ansagen
- Informationsvitrine (Fahrplan, Tarifinformation, Liniennetzplan mit Stadtplan, Umgebungsplan, Zusatzinformation)
- Uhr

Ein- und Aussteigen:

- Fahrausweisautomat
- Fahrausweisentwerter
- Taktiles, visuelles Leitsystem für sehbehinderte und blinde Fahrgäste

Ergänzende Ausstattung der Stationen

Als Ergänzung der Grundausstattung sind bei einigen Stationen zusätzliche Ausstattungselemente notwendig oder sinnvoll. Dies betrifft im Wesentlichen Tunnelstationen, Umsteigestationen und/oder Stationen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen. Eine Umsetzung von ergänzenden Ausstattungselementen sollte die Ausnahme bleiben und ist in jedem Einzelfall mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

- Aufzüge
(Standard, wenn die Bahnsteige nicht höhengleich erreichbar sind)
- Fahrtreppen mit Zweirichtungsschaltung
(Zusatzangebot, wenn die Bahnsteige nicht höhengleich erreichbar sind)
- Videoüberwachung
(nur in Tunnelstationen und sicherheitsrelevanten Einzelfällen, auch Einsatz mobiler Kameras vorgesehen, vgl. Kap. D IV 4.8)
- Dynamische Zugankündiger
(bei Umsteigestationen, längeren Zugangswegen und Verteilerebenen)
- Zusätzlicher Witterungsschutz
(bei hohem Fahrgastaufkommen)
- Spiegel
(für Fahrpersonal bei Mittelbahnsteigen bzw. Linkseinstieg)

Sicherheit, Sauberkeit, Unterhaltung, Instandsetzung

Stationen müssen den Bedürfnissen von Fahrgästen bezüglich Sicherheit und Sauberkeit entsprechen. Sie sollten vor allem übersichtlich und hell gestaltet sein, über Abfallbehälter verfügen und regelmäßig gereinigt werden. Die Reinigung ist in dem entsprechenden Instandhaltungsvertrag zwischen der Eigentümerin *infra* und dem Dienstleistungsunternehmen *üst* geregelt. Notwendige Erneuerungsmaßnahmen werden nach Ablauf der jeweiligen Fristen in den Wirtschaftsplan der *infra* eingestellt und nach dessen Genehmigung sukzessive von der *infra* in Auftrag gegeben.

3.3 Maßnahmenkonzept

3.3.1 Abschluss des Nachrüstprogramms mit Aufzügen in Tunnelstationen

In Kap. E III 3.2.2 wurde auf die drei noch nicht mit Aufzügen ausgestatteten Tunnelstationen Markthalle/Landtag, Königsworther Platz und Werderstraße hingewiesen. Da es sich bei allen drei Stationen um innerstädtische Zielgebiete mit zahlreichen öffentlichen Einrichtungen in der Nähe handelt, ist das Fahrgastaufkommen sehr hoch. Ein zügiger Einbau von Aufzügen und damit die Herstellung der Barrierefreiheit ist daher anzustreben (vgl. Karte 16).

Um Planungs- und Investitionskosten einzusparen, wird vorgeschlagen, die Planung für alle drei relativ baugleichen Stationen zeitgleich durchzuführen und anschließend die Bauleistungen auch gemeinsam zu vergeben. Gute Erfahrungen wurden damit bereits im Jahr 2002 bei der Realisierung von Aufzügen in den drei Stationen der B-Süd in der Hildesheimer Straße gemacht. Vorschlag:

1. **Markthalle/Landtag** 8.700 Fahrgäste/Werktag
Öffentliche Ziele: Altstadt, Warenhäuser, Marktplatz, Markthalle, Altes Rathaus, Neues Rathaus, Museen, Niedersächsischer Landtag, Ordnungsamt, zahlreiche Behörden und Geschäfte
 - **Planung:** 2008-2009
 - **Realisierung:** 2010
2. **Königsworther Platz** 8.500 Fahrgäste/Werktag
Öffentliche Ziele: Universität, Berufsschule 11, Agentur für Arbeit, Bürostandort
 - **Planung:** 2007-2008
 - **Realisierung:** 2009
3. **Werderstraße** 7.300 Fahrgäste/Werktag
Öffentliche Ziele: Bürostandort
 - **Planung:** 2007-2008
 - **Realisierung:** 2009

Mit dem Einbau von Aufzügen in diesen drei Stationen ist das Nachrüstprogramm von Aufzügen in Tunnelstationen abgeschlossen.

Zur Behebung der in Kap. E III 3.2.2 genannten Defizite bei den Stationen Steintor und Hauptbahnhof sind keine separaten Projekte erforderlich. Vielmehr sollten hier Optimierungen im Zuge von anderen Vorhaben erfolgen. Am Steintor kann der Durchstich eines Aufzuges bis an die Oberfläche in Zusammenhang mit der in Kap. E III 2.4 vorgeschlagenen Verlegung der Haltestelle Steintor (D) gelöst werden und am Hauptbahnhof werden aktuell zwei zusätzliche Aufzüge zwischen den Ebenen 0 und -2 bzw. -1 und -2 in Zusammenhang mit der Umgestaltung des Raschplatzes für 2009/10 geplant.

3.3.2 Nachrüstprogramm für Hochbahnsteige

Die Nachrüstung vorhandener Haltestellen mit Hochbahnsteigen ist Schwerpunkt des barrierefreien Ausbaus des Stadtbahnsystems der Region Hannover. Von Hochbahnsteigen profitieren nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen wie Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer, alte Menschen, Kleinkinder und Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, sondern alle Fahrgäste, weil ein sicherer, schneller, stufenloser und bequemer Ein- und Ausstieg in die bzw. aus den Stadtbahnfahrzeugen gewährleistet wird (vgl. auch Gender-Kriterien in Kap. E I 2). Die Haltezeit und damit die Reisezeiten verkürzen sich zudem für alle Fahrgäste in der Stadtbahn. Dadurch wird die Umlaufzeit der Fahrzeuge reduziert, sodass Betriebskosten und ggf. sogar Fahrzeuge und damit auch Personalkosten eingespart werden können. Die Niedersächsische Bauordnung schreibt seit 1989 vor, dass "Bahnsteige eine Höhe haben müssen, die das Ein- und Aussteigen soweit erleichtert, wie es diese die auf der Bahn verkehrenden Fahrzeuge zulassen." Auch nach dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen von 2002 soll ein Zielkonzept zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit aufgestellt werden.

Zurzeit besitzen von den 195 bestehenden Stadtbahnhaltestellen und -stationen derzeit 72 noch keinen Hochbahnsteig. Nach Fertigstellung der sich bereits in Bau befindlichen zwei Hochbahnsteige Am Sauerwinkel und Schünemannplatz verfügen dann Ende 2008 noch 70 über keinen Hochbahnsteig.

Eine kontinuierliche Nachrüstung von zwei bis drei Haltestellen mit Hochbahnsteigen pro Jahr wird als Mindestanforderung für den barrierefreien Ausbau des Stadtbahnsystems angesehen.

Zur Festlegung der Haltestellenausbauprioritäten müssen zunächst Ausbaukriterien bestimmt werden. Hierzu werden folgende Kriterien vorgeschlagen:

1. Kriterium: **Fahrgastfrequenz**, um die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste zu berücksichtigen,
2. Kriterium: **Netzzugang**, um die Entfernung zur nächstgelegenen barrierefreien Haltestelle zu berücksichtigen,
3. Kriterium: **öffentliche Einrichtungen**, um die Bedeutung der Haltestelle als Zieladresse für mobilitätseingeschränkte Personen zu berücksichtigen,
4. Kriterium: **Umsteigepunkte**, um die Bedeutung der Haltestelle als Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln herauszustellen,
5. Kriterium: **Grunderneuerung**, um die Baumaßnahmen zu notwendigen Gleiserneuerungsmaßnahmen und zum barrierefreien Ausbau zu bündeln,
6. Kriterium: **Betriebswirtschaftlichkeit**, um über Paketlösungen Einsparungen an Betriebs-, Fahrzeugunterhaltungs- und ggf. Fahrzeuginvestitionskosten erzielen zu können.

Für die Entwicklung der Prioritätenliste wurden zunächst unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die beiden Kriterien mit zeitlichen Abhängigkeiten (5/Grunderneuerung) und (6/Betriebswirtschaftlichkeit) als Fixpunkte angesetzt und die Ausbauvorhaben auf die einzelnen Jahre entsprechend verteilt. Sowohl die Vorhaben innerhalb dieser beiden Kriterien als auch anschließend die übrigen Vorhaben der vier weiteren Kriterien (1-4) wurden gleichrangig verteilt. So kann sichergestellt werden, dass die Bahnsteige mit den meisten Ausbaukriterien frühzeitig gebaut werden und dadurch unter den gegebenen Randbedingungen möglichst viele Fahrgäste schnell in den Genuss von Vorteilen gelangen.

Unter Zugrundelegung einer Realisierung von zwei bis drei Hochbahnsteigen pro Jahr ergibt sich für die Nachrüstung von Haltestellen mit Hochbahnsteigen aus der Prioritätenbildung folgender Ausbauvorschlag mit entsprechender Begründung (vgl. Karte 16):

- | | | |
|------|------------------------|---|
| 2008 | Am Sauerwinkel | (in Bau) |
| | Schünemannplatz | (in Bau) |
| 2009 | Peiner Straße | (Planfeststellungsverfahren läuft derzeit, Fahrgastfre- |

- quenz, Umsteigepunkt, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Dorfstraße**
(Planfeststellungsverfahren läuft derzeit, Fahrgastfrequenz, Lückenschluss)
- 2010 **Kantplatz**
(Fahrgastfrequenz, Stadtteilzentrum, Umsteigepunkt, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Uhlhornstraße**
(Fahrgastfrequenz, öffentliche Ziele, Betriebswirtschaftlichkeit)
- 2011 **Am Küchengarten**
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, öffentliche Ziele, Umsteigepunkt)
- Schwarzer Bär**
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, Stadtteilzentrum, Umsteigepunkt, Brückenneubau)
- Herrenhäuser Markt**
(Fahrgastfrequenz, Stadtteilzentrum/öffentliche Ziele, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Bahnhof Leinhausen**
(Fahrgastfrequenz, Umsteigepunkt, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Misburger Straße**
(Fahrgastfrequenz, Umsteigepunkt, Grunderneuerung, Betriebswirtschaftlichkeit)
- 2012 **Leibniz Universität**
(Fahrgastfrequenz, öffentliche Ziele, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Schneiderberg/Wilhelm-Busch-Museum**
(Fahrgastfrequenz, öffentliche Ziele, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Parkhaus**
(Betriebswirtschaftlichkeit, zeitgleicher Bau mit Uni und Schneiderberg sinnvoll)
- Nachrichtlich:
- 2013 **Hogrefestraße**
(Fahrgastfrequenz, Grunderneuerung, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Weizenfeldstraße**
(Fahrgastfrequenz, Grunderneuerung, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Laatzen**
(Fahrgastfrequenz, öffentliche Ziele)

- 2014 **Saarbrückener Straße**
(öffentliche Ziele, Grunderneuerung, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Großer Hillen**
(öffentliche Ziele, Grunderneuerung, Betriebswirtschaftlichkeit)
- 2015 **Schaumburgstraße**
(Fahrgastfrequenz, Betriebswirtschaftlichkeit)
- Hemelingstraße**
(Betriebswirtschaftlichkeit/Lückenschluss)

Bei Realisierung dieses Ausbauvorschlages wären Ende 2012 insgesamt 139 von dann 197 Haltestellen und Stationen barrierefrei. Das entspricht einer Quote von 70%. 58 Haltestellen sind dann noch nicht ausgebaut. Diese verbleibenden Haltestellen hätten dann überwiegend nur eine mittlere bis geringe Bedeutung im Stadtbahnssystem. Ausnahmen bilden die fünf Haltestellen Hauptbahnhof (Ernst-August-Platz), Steintor (Kurt-Schumacher-Straße), Clevertor, Lindener Marktplatz und Nieschlagstraße, die eine sehr große verkehrliche Bedeutung und damit auch eine hohe Ausbaupriorität besitzen, aber nur in Abhängigkeit von den Entscheidungen zur grundsätzlichen Streckenführung (vgl. Kap. E III 2.4) ausgebaut werden sollten. Ebenfalls können künftig Haltestellen an Bedeutung für den barrierefreien Zugang gewinnen, wenn sich in deren Umfeld die Siedlungsstruktur verändert, wie beispielsweise in Rethen durch die Ansiedlung der Hanoverschen Werkstätten. Ein zeitliches Vorziehen derartiger Maßnahmen soll daher ggf. bei Verfügbarkeit zusätzlicher finanzieller Mittel erwogen werden.

Alle neuen Hochbahnsteige werden in der Regel mit einer Länge von ca. 70 m errichtet, sodass der Halt eines Drei-Wagen-Zuges des TW 2000 möglich ist. Auch der in Kap. E III 3.2.2 bemängelte unzureichende Ausbaustandard von fünf Haltestellen der Stadtbahnstrecke B sollte mit einer entsprechenden Verlängerung dieser Hochbahnsteige von 60 auf 70 m bis 2012 beseitigt werden. Mit dem Bau der Hochbahnsteige erfolgt auch die in Kap. E III 3.2.3 definierte Ausstattung der Stationen mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Notruf- und Infosprechstellen, Fahrkartenautomaten und -entwertern, dynamischen Zugzielanzeigern, Informationsvitriolen u.a. mit Fahrplänen sowie taktilen Leitstreifen für Sehbehinderte.

3.3.3 Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Strecken

In Kap. E III 3.2.2 wurde auf vorhandene Streckenabschnitte hingewiesen, die besonders große Haltestellenabstände aufweisen und daher die Prüfung empfohlen, ob die nachträgliche Einrichtung der zusätzlichen Haltestellen bzw. Stationen **EXPO-Park**, **Engesohde**, **Kugelfangtrift** und **Welfenplatz** in diesen Streckenabschnitten sinnvoll ist. Von diesen genannten Haltestellen besteht aktuell lediglich bei der Haltestelle **Expo-Park** am Endpunkt der Stadtbahnstrecke D-Süd Handlungs- bzw. Diskussionsbedarf. Alle weiteren Stationen werden im Ausblick in Kap. E III 3.4 behandelt.

Südlich des heutigen Endpunktes Messe/Ost entstehen durch den langen Wendefahrtweg der Stadtbahnlinie 6 bis zur Schleife in Höhe des Gewerbegebietes Expo-Park zahlreiche Leerkilometer. Auf dem ehemaligen Expo-Gelände hat in der Nähe der Wendeschleife im Oktober 2006 eine neue Filiale des Möbelhauses IKEA eröffnet. Seitdem existiert im südlichen Expo-Park-Gelände starker Zielverkehr. Auch nach den Kriterien von Gender Mainstreaming (vgl. Kap. E I 2) ist die Anbindung von IKEA aufgrund der zahlreichen Nutzerinnen- und Nutzergruppen wünschenswert. Weitere Gewerbeflächen stehen in diesem Gebiet noch zur Verfügung und sind mit dem nahen Zugpferd IKEA vom Eigentümer Union Boden besser zu vermarkten. Ein Bau der neuen Stadtbahnstation **Expo-Park** zur Erschließung dieses Gewerbegebietes ist mit geringem Aufwand möglich, da die Strecke bereits weitestgehend existiert. Höhere Betriebskosten für die Stadtbahn entstehen nicht, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV können hinzugewonnen werden. Eine kurz- bis mittelfristige Realisierung dieser Haltestelle erscheint möglich und sinnvoll. Entsprechende Finanzierungsverhandlungen mit dem Land (LNVG) und Dritten (IKEA, Union Boden) sollten daher kurzfristig erfolgen.

Sollten die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sein, so ist eine Realisierung der Stadtbahnstation **EXPO-Park** ca. 2010/11 anzustreben (vgl. Karten 9.2 und 16).

3.3.4 Umsteigepunkte

Im Kap. E III 3.2.2 wurden die Haltestellen mit derzeit schlechten Umsteigeverhältnissen benannt. Die Prioritäten beim Ausbau von Umsteigeanlagen lassen sich anhand der Umsteigerzahlen je Werktag definieren:

1. Hauptbahnhof (Ernst-August-Platz)	4.700 (Befragung)
2. Steintor (Kurt-Schumacher-Straße)	3.900 (Befragung)
3. Braunschweiger Platz	3.000 (Prognose)
4. Waldhausen (Döhrener Turm)	2.100 (Prognose)
5. Peiner Straße	1.800 (Zählung)
6. Misburger Straße	1.800 (Zählung)
7. Fasanenkrug	rund 1.100 (Schätzung)
8. Küchengarten	rund 1.000 (Schätzung)
9. Bf. Nordstadt	800 (Zählung)
10. Großer Hillen	700 (Zählung)
11. Soltekamp	rund 600 (Schätzung)
12. Bf. Leinhausen	500 (Zählung)
13. Bf. Rethen	rund 200 (Schätzung)

Aus den Umsteigerzahlen lassen sich einige Empfehlungen ableiten:

- Die heutigen Stadtbahnhaltestellen **Soltekamp**, **Großer Hillen** und **Rethen/Bahnhof** sind heute keine bedeutenden Umsteigepunkte. Die zukünftige Bedeutung von Rethen/Bahnhof nach Einführung der S-Bahn 2008/09 bleibt abzuwarten. Weder die Realisierung einer eigenen Umsteigeanlage mit Umstieg am selben Bahnsteig noch eine hohe Priorität beim barrierefreien Ausbau lassen sich mit diesen Zahlen begründen. Daher ist die Nachrüstung von Hochbahnsteigen an diesen Haltestellen nicht aufgrund der vorhandenen Umsteigesituation, sondern allenfalls im Rahmen der Prioritäten beim Nachrüstprogramm zu beurteilen (siehe oben).
- Die Endstation der Stadtbahnlinie 7 am **Fasanenkrug** ist neben dem Zwischenendpunkt **Rethen** die letzte verbliebene ‚alte Straßenbahnschleife‘ aus den 50er-Jahren und deshalb auch nicht barrierefrei ausgebaut. Aufgrund der Umsteigerzahlen könnte ein Ausbaubedarf begründet werden, allerdings sind wichtige Voraussetzungen zum Ausbau wie Fragen zu Standort und Anordnung einer neuen barrierefreien Umsteigeanlage nicht geklärt, da sie abhängig von übergeordneten Entscheidungen zu einer neuen P+R-Anlage und einer Stadtbahnanbindung von Isernhagen-Süd beantwortet werden müssen. Da diese Entscheidungen abhängig von der zurzeit zurückgestellten Siedlungsentwicklung auf den Wohnbauvorschauflächen an der Prüßentrift in Isernhagen-Süd sind, wird empfohlen, sowohl den Bau einer Umsteigeanlage als auch einer P+R-Anlage zurückzustellen. Die Trasse

einer möglichen Verlängerung der Strecke A-Nord nach Isernhagen-Süd bzw. ggf. Isernhagen N.B. sollte im Rahmen der Beteiligung zu F-Plan- und B-Plan-Änderungen bis auf weiteres von Bebauung freigehalten werden.

- An den vorhandenen Umsteigepunkten **Bahnhof Leinhausen** und **Bahnhof Nordstadt** zwischen S-Bahn und Stadtbahn sind die S-Bahn-Bahnsteige barrierefrei zu erreichen, die Stadtbahnzüge allerdings noch nicht. Um die Umsteigeanlagen in Zukunft vollständig barrierefrei nutzen zu können, sollten die Stadtbahnhaltestellen in absehbarer Zeit mit Hochbahnsteigen nachgerüstet werden.
- An den zwischen S-Bahn und Stadtbahn geplanten Umsteigepunkten **H-Braunschweiger Platz** und **H-Waldhausen** wurden in bisherigen Wirtschaftlichkeitsabschätzungen recht gute Umsteigerzahlen prognostiziert. Heute existieren an diesen Standorten mit der Station **Braunschweiger Platz** und der Haltestelle **Döhrener Turm** bereits barrierefreie Stadtbahnhaltestellen, allerdings gibt es hier noch keine S-Bahn-Haltepunkte. Zurzeit läuft die Planung für Waldhausen und eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Von den Ergebnissen hängt die weitere Vorgehensweise ab. Stadtbahnseitig gibt es an diesen Stellen keinen Handlungsbedarf mehr.
- An den vorhandenen Umsteigepunkten zwischen Stadtbahn und Bus an **Misburger Straße** und **Peiner Straße** sind die Umsteigerzahlen sehr hoch. Die Stadtbahnhaltestellen weisen bisher noch keine Hochbahnsteige auf. Um die Umsteigeanlagen in Zukunft barrierefrei nutzen zu können, sollten die Stadtbahnhaltestellen in naher Zukunft mit Hochbahnsteigen nachgerüstet werden. Gleiches gilt auch für den Umsteigepunkt **Küchengarten/Ihmezentrum**, wenn auch aufgrund der etwas niedrigeren Umsteigerzahlen mit etwas geringerer Priorität.
- Die Situation an den wichtigsten Umsteigepunkten **Hauptbahnhof** und **Steintor** wurde bereits in Kap. E III 2.4 ausreichend analysiert und bewertet. Verbesserungen an diesen Stellen sind mit Entscheidungen zur Fertigstellung des Innenstadtnetzes verbunden. Optimierungen sind daher in diesem Zusammenhang zu klären.

3.4 Ausblick

Als mittel- bis langfristiges Ziel sollen nach Möglichkeit alle oberirdischen Haltestellen im Rahmen des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV-Systems mit Hochbahnsteigen ausgestattet werden. Aufgrund finanzieller Restriktionen und konkurrierender Projekte sind daher wie vorgeschlagen Prioritäten zu bilden.

An der Hildesheimer Straße ist zwischen der Station **Altenbekener Damm** und der Haltestelle **Döhrener Turm** in den letzten Jahren zusätzliche Wohnbebauung entstanden, weitere Flächen stehen noch zur Verfügung. Aufgrund des großen Haltestellenabstandes ist eine zusätzliche Haltestelle **Engesohde** grundsätzlich gerechtfertigt, eine Nachrüstung ist mit relativ geringem Aufwand möglich. Sofern die freien Flächen in den nächsten Jahren bebaut werden, sollte die zusätzliche Haltestelle im nächsten Jahrzehnt nachgerüstet werden.

An der Vahrenwalder Straße sind zwischen den Haltestellen Wasserturm und Wiesenau in den letzten Jahren zusätzliche Bürobebauung und weitere Gewerbebetriebe entstanden. Weitere Flächen stehen noch zur Verfügung. Aufgrund des großen Haltestellenabstandes ist eine zusätzliche Haltestelle **Kugelfangtrift** am Knotenpunkt von Kugelfangtrift, Industrieweg und Vahrenwalder Straße grundsätzlich gerechtfertigt. Eine Nachrüstung dieser Haltestelle ist mit relativ geringem Aufwand möglich und sollte im nächsten Jahrzehnt in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der benachbarten Haltestellen Wasserturm und Wiesenau als Gesamtpaket angestrebt werden.

Die Station **Welfenplatz** würde den hoch verdichteten Innenstadt nahen Bereich Celler Straße/Hamburger Allee/Am Welfenplatz an die Stadtbahn anbinden. Weil die Stadtbahn hier im Tunnel geführt wird, ist eine Stationsnachrüstung besonders kostenintensiv. Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist deshalb notwendig und sollte mittelfristig durchgeführt werden.

Eine Verknüpfung der Stadtbahnstrecke C-Ost mit der S-Bahn am Bahnhof Kleefeld hätte zum Vorteil, dass erstens ein unmittelbarer Umstieg zwischen den zukünftigen S-Bahn-Linien S3, S6 und S7 mit den Stadtbahnlinien 4 und 5 möglich wäre, zweitens der nördliche Bereich von Kleefeld neu

durch die Stadtbahn erschlossen würde und drittens durch Verkürzung der Buslinien 127 und 137 vom Pferdeturm zum Bahnhof Kleefeld Busbetriebskosten eingespart werden könnten. Zu prüfen ist im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, ob der Nachteil einer leicht umwegigen Streckenführung der Stadtbahn mit der zusätzlichen Haltestelle **Bahnhof Kleefeld** durch die genannten Vorteile aufgewogen werden kann und diese Maßnahme zum Zeitpunkt der nächsten anstehenden Grunderneuerung der Gleise in der Kirchröder Straße umgesetzt werden soll.

Nach Karte 9.2 soll die Trasse freigehalten werden. Im Rahmen einer vorgezogenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde die Maßnahme bereits vorab untersucht. Die Gremien der Region Hannover wurden nach dem Beschluss des Nahverkehrsplans am 28.08.2008 über das Ergebnis der Untersuchung informiert. Demnach kann eine Umsetzung unter heutigen Rahmenbedingungen nicht empfohlen werden.

Alle fünf Jahre bei Aufstellung des neuen Nahverkehrsplanes sollte das Haltestellenausbauprogramm überdacht, den aktuellen Entwicklungen und Randbedingungen angepasst und die Prioritäten neu festgelegt werden. Darüber hinaus besteht Prüfungsbedarf, ob die vorgestellte Nachrüstung neuer Haltestellen tatsächlich realisiert werden soll. Der bestehende Untersuchungsbedarf für den Zeitraum des neuen Nahverkehrsplans ist daher in der Maßnahmenliste in Kapitel E VI als Überblick zusammengestellt. Für diese Vorhaben sowie alle Haltestellen, die noch keine Barrierefreiheit aufweisen, sind die für einen Ausbau erforderlichen Flächen in den jeweiligen Bebauungsplänen der Kommune freizuhalten.

Für die sich im Eigentum der Verkehrsbetriebe üstra befindliche Infrastruktur sind Regelungen zu treffen, einen diskriminierungsfreien Zugang auf diese Infrastruktur zu gewährleisten. Dieses betrifft vor allem solche Infrastruktureinrichtungen, welche der üstra zur Verfügung gestellt bzw. von der üstra mit öffentlichen Mitteln angeschafft worden sind. Zu nennen sind hier u.a. die dynamische Fahrgastinformation, Fahrscheinautomaten, Kabel und Leitungen, Betriebshöfe und ggf. auch die Stadtbahnfahrzeuge.

4. Fahrzeuge

4.1 Ausgangssituation und Bestand

Das hannoversche Stadtbahnsystem verfügt zurzeit über ca. 290 Stadtbahnfahrzeuge. Von dem älteren Typ TW 6000 wurden in den Jahren 1974 bis 1993 insgesamt 260 Fahrzeuge beschafft, von denen sich aktuell noch 146 im Dienst befinden. Die 144 Stadtbahnfahrzeuge des neueren Typs TW 2000 wurden in den Jahren 1997 bis 2000 in Betrieb genommen. Beide Fahrzeugtypen sind in Abhängigkeit des zu befahrenen Netzes als Hochflur- und Zweirichtungsfahrzeuge beschafft worden (aufgrund von Hochbahnsteigen und Stumpfkehranlagen).

Beide Fahrzeugtypen unterscheiden sich u.a. durch unterschiedliche Maße in Länge und Breite, unterschiedliche Türanordnung und Fahrgastraumaufteilung. Der TW 6000 ist mit einer Länge von 28 m länger als der TW 2000 (25 m), der TW 2000 dagegen mit einer Breite von 2,65 m breiter als der TW 6000 (2,40 m). Der TW 2000 kann als 3-Wagenzug mit 75 m Länge gemäß BOSTrab am Straßenverkehr teilnehmen und an den gängigen Hochbahnsteigen des hannoverschen Netzes von 70 m Länge halten. Der TW 6000 wird in der Regel nur als 2-Wagenzug eingesetzt.

Aufgrund der größeren Fahrzeugbreite kann der TW 2000 zurzeit nur auf 7 der 12 Linien des Liniennetzes eingesetzt werden, der TW 6000 kann auf allen 12 Linien eingesetzt werden. Die Anzahl der Linien, auf denen ein Einsatz des TW 2000 möglich ist, hat sich in der Geltungsdauer des zurückliegenden Nahverkehrsplanes von 6 auf 7 erhöht. Dieses ist Folge des Ausbaues der A-Strecke. Da die Fahrzeuganzahl der TW 2000 gleich geblieben ist und der 3-Wagenzugeinsatz auf der Linie 3 den TW 2000 erforderlich macht, musste der Einsatz des TW 2000 auf anderen Linien reduziert werden. Die notwendigen Gleiserneuerungsmaßnahmen werden die letzten 5 Linien in den nächsten Jahren schrittweise TW 2000-tauglich machen. Dieses führt zu einer weiteren Verteilung und damit Reduzierung des TW 2000-Einsatzes auf den heutigen TW 2000-tauglichen Linien.

Der TW 2000 verfügt über zwei Mehrzweckabteile, welche die Mitnahme von Kinderwagen, Fahrrädern und Rollstühlen erleichtern. Bei allen vier Türen je Seite steht die volle Durchgangsbreite zur Verfügung, da keine Mittelstangen im Türbe-

reich vorhanden sind. Im Verhältnis zur Bahnsteigkante ergeben sich geringere Spaltmaße als beim TW 6000, wodurch die Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte verbessert ist. Die Sitzplatzanzahl ist mit 54 je Fahrzeug größer als beim TW 6000 (46). Die Gesamtkapazität beträgt beim TW 2000 155, beim TW 6000 150 Fahrgäste.

In den letzten Jahren wurden bei den zuletzt beschafften TW 6000 jeweils die Mittelstangen an den mittleren Türen ausgebaut. Heute verfügen 55 TW 6000 über keine Mittelstangen an den Mitteltüren. Hierdurch konnte die Zugänglichkeit verbessert werden, trotzdem ist diese aufgrund der Spaltmaße schlechter als beim TW 2000. Die üstra bereitet die Neanschaffung von weiteren Stadtbahnfahrzeugen vor, die barrierefrei sein werden. Deshalb sollen zukünftig keine Mittelstangen bei weiteren Fahrzeugen des Typs TW 6000 entfernt werden, da die Entfernung der Mittelstange nur für die Dauer der Restnutzung aus wirtschaftlichen Gründen nicht sachgerecht ist.

Ebenfalls wurde in 26 TW 6000 und in 27 TW 2000 Videoeinrichtungen eingebaut, wodurch Videodaten von je 7 bzw. 8 im Fahrzeug montierten Kameras für 24 Stunden auf einem Ringspeicher gesichert werden. Hierdurch soll die subjektive Sicherheit erhöht und Vandalismusschäden vermieden werden.

Aufgrund der hohen Störanfälligkeit der bisherigen Rollbandanzeigen im TW 6000 hat die üstra in 2005 begonnen, diese durch Matrixanzeigen zu ersetzen. Der Umbau ist bei allen TW 6000 seit Ende 2007 abgeschlossen. Im Zuge dieses Umbaus wurden auch Innenanzeigen montiert, die im Wechsel zum Fahrtziel die nächste Haltestelle anzeigen und damit den Standard der Fahrgastinformation erhöhen.

4.2 Ziele und Handlungsbedarf

Der Netzausbau berücksichtigt bei Neubauten und bei Grundenerneuerungen ein 2,65 m breites Fahrzeug. In der Laufzeit dieses NVP werden auch die Streckenäste nach Wettbergen und Altwarmbüchen bzw. Misburg der Stadtbahnstrecke A für den Typ TW 2000 befahrbar werden. Die Bahnsteiglängen der Hochbahnsteige berücksichtigen die Türanordnung eines 3-Wagenzuges TW 2000. 3-Wagenzüge stellen eine wirtschaftliche Möglichkeit dar, Spitzenbelastungen in der Fahrgastnachfrage zu befördern.

Aufgrund dieser Randbedingungen und der Nutzlänge der Gleise in den vorhandenen Werkstatthallen soll bei der nächsten Fahrzeuggeneration auch wieder ein Fahrzeugtyp ausgewählt werden, der in etwa die Maße des TW 2000 berücksichtigt und das Lichtraumprofil des TW 2000 einhält.

Die beabsichtigte Vollausrüstung der Strecken ganzer Linien mit Hochbahnsteigen ermöglicht bei der nächsten Fahrzeuggeneration den Verzicht auf Klapprittstufen. Hierdurch können Investitions- und Instandhaltungskosten sowie Störungen des Fahrgastbetriebes vermieden werden (vgl. Kap. E III 3.3.2).

Darüber hinaus sollte die nächste Fahrzeuggeneration die Vorteile des TW 2000 gegenüber dem TW 6000 des Mehrzweckabteils und der Spaltminimierung beibehalten.

Wenn es wirtschaftlich sinnvoll ist, sollte die nächste Fahrzeuggeneration mit einer Videoschutzeinrichtung ausgestattet werden, vorhandene Fahrzeuge ggf. nachgerüstet werden.

4.3 Maßnahmenkonzept

Die vorhandenen TW 6000 sollen schrittweise ab 2012 nach über 30 Jahren Nutzungsdauer anlässlich einer sonst anstehenden kostenintensiven Hauptuntersuchung außer Betrieb genommen werden. Mit der Neubeschaffung eines Stadtbahnfahrzeuges der dritten Generation, welche die oben genannten Randbedingungen berücksichtigt, kann die Qualität aus Fahrgastsicht netzweit weiter erhöht bzw. auf Linien, die heute mit TW 2000 befahren werden, erhalten werden. Ohne Neubeschaffung müssen die vorhandenen TW 2000 auf immer mehr Linien verteilt werden, wobei Linien mit 3-Wagenzugbetrieb einen Großteil der Gesamtanzahl binden. Ein über rund 12 Jahre gestrecktes Ersatzbeschaffungsprogramm für 146 Fahrzeuge bis etwa 2023 verteilt den Finanzbedarf und ermöglicht die schrittweise Netzanpassung und Außerbetriebnahme der Altfahrzeuge TW 6000.

Kapitel E IV



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!
Busverkehr – Angebot und Infrastruktur

IV Busverkehr – Angebot und Infrastruktur

1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes

Der Überprüfungsbedarf beim Verkehrssystem Bus bis einschließlich 2012, der sich aus der Überprüfung der räumlichen Standards und der Linieneffizienz ergeben hat, ist in Kapitel D I und D III beschrieben. Darüber hinaus sind in diesem Zeitrahmen weitere Maßnahmen als Reaktion auf Siedlungsentwicklung oder Änderungen der finanziellen Rahmenbedingungen möglich.

Das Angebot des Verkehrssystems Bus ist flexibel kurz- bis mittelfristig planbar, da aufwändige Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall nicht notwendig sind. Planungen zu konkreten Netz- bzw. Angebotsänderungen über das Jahr 2012 hinaus liegen heute (Stand 12/2006) nicht vor. Notwendige Netz- und Angebotsanpassungen, die sich beispielsweise durch die Siedlungs-, Bevölkerungs- oder Fahrgastentwicklung ergeben können, werden auch nach 2012 durchgeführt. Dies gilt ebenso für die unter Kap. E III 2.3.1 beschriebenen möglichen Stadtbahnverlängerungen, die eine Anpassung der jeweiligen Buslinien nach sich ziehen würde. Bei der Weiterentwicklung des Angebots werden die unter D III 1 beschriebenen Bedienungsstandards wie z.B. merkbare Taktzeiten weiterhin gültig sein.

Die unter Kap. D III 4.2.2 beschriebene Effizienzüberprüfung der Buslinien behält auch über das Jahr 2012 hinaus ihre Gültigkeit. Ob die beschriebenen Kriterien nach 2012 weiterhin gültig sind, muss in der Laufzeit dieses NVP entschieden werden.

Längerfristig gesehen werden sich auf Grund der demografischen Entwicklung und der in Kap. C 4.3.2 aufgeführten „Megatrends“ Nachfrageänderungen ergeben. Diese werden unterschiedliche Wirkungen in den einzelnen Teilbereichen der Region Hannover zeigen. In den Verdichtungsräumen können Nachfragezuwächse möglich sein, in peripheren Gebieten sind Nachfragerückgänge wahrscheinlicher. Bei zurückgehenden Fahrgastzahlen wird die Einführung von bedarfsgesteuerten Angebotsformen an Bedeutung gewinnen.

2. Strecken und Beschleunigung

2.1 Ausgangssituation und Bestand

Die Kriterien Pünktlichkeit und Reisezeit spielen aus der Sicht der Fahrgäste bei der Beurteilung des ÖPNV eine entscheidende Rolle. Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV dienen dazu, möglichst kurze Fahrzeiten durch die Reduzierung von Verlustzeiten zu erreichen. Besonders im Busverkehr ist diesbezüglich noch ein großes Potenzial zu verzeichnen.

Ein weitgehend störungsfreier Fahrtablauf und damit eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit kann besonders durch die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, die Einrichtung von separaten Busspuren und die Ausführung baulicher Veränderungen an Haltestellen erreicht werden. Dies führt sowohl zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste als auch zu wirtschaftlichen Vorteilen bezüglich des Einsatzes von Fahrzeugen und Personal durch kürzere Beförderungszeiten. Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung sollten im übrigen Straßenverkehr keine unzumutbaren Wartezeiten bewirken. Daher ist vorab stets eine Einzelfallbetrachtung und Abstimmung mit den Kommunen und Straßenbaulastträgern erforderlich.

Die Beförderungszeiten der Busse lassen sich in drei Komponenten einteilen. Neben der reinen Fahrzeit und den Fahrgastwechselzeiten an Haltestellen spielen besonders die Verlustzeiten an Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalanlagen eine große Rolle. Ohne signaltechnische Beschleunigungsmaßnahmen können sich die Standzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel an Lichtsignalanlagen und die durch Signalanlagen verursachten Brems- und Anfahrvorgänge im Verlauf einer Linie zu mehreren Minuten addieren. Im Kernraum Hannover wird der Busverkehr mittlerweile an ca. 75 % aller Lichtsignalanlagen bevorrechtigt.

Für die Nutzung der LSA-Beschleunigungskomponenten ist im Busbereich eine entsprechende Fahrzeugausstattung notwendig. Die Busflotte der üstra und der RegioBus verfügen ausnahmslos über eine solche Ausstattung. Lediglich die Busse einiger durch die Verkehrsunternehmen beauftragten Subunternehmer müssen zum Teil noch mit der entsprechenden Fahrzeugtechnik ausgestattet werden.

2.2 Ziele und Mängelanalyse

Ziele

Ziel von Beschleunigungsmaßnahmen ist es, einen möglichst störungsfreien Fahrtablauf und damit eine angemessene Beförderungsgeschwindigkeit für den Busverkehr zu erreichen.

Die wesentlichen Einzelziele von Beschleunigungsmaßnahmen sind

- Verkürzung der Beförderungszeit
- Erhöhung der Pünktlichkeit
- Sicherung von Umsteigebeziehungen
- Verbesserung des Fahrkomforts
- Wirtschaftlicher Einsatz von Fahrzeugen und Fahrpersonal (Einsparungen).

Mängelanalyse

Durch die Mitbenutzung von IV-Spuren durch den Bus entstehen besonders in den Verkehrsspitzenzeiten große Verlustzeiten durch Staubildungen und dadurch bedingt Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf. Aufgrund fehlender separater Fahrwege sind die Probleme auf innerstädtischen Buslinien besonders groß. Da der Linienbus im Wesentlichen eine Zubringer- und Verteilerfunktion zu den übergeordneten Verkehrsmitteln übernimmt, sind dadurch die Anschlüsse an den Umsteigehaltstellen gefährdet.

Angaben einschlägiger Literatur zur Folge weisen die so genannten externen Verlustzeiten im Vergleich zu einer „optimalen Beförderungszeit“ einen Fahrzeitmehrbedarf von ca. 30 % auf. Von diesen externen Verlustzeiten sind mehr als die Hälfte Lichtsignalanlagen zuzuordnen, wenn dem Bus nicht die Möglichkeit gegeben wird, die LSA für sich zu beeinflussen.

Die Bedeutung von auftretenden Störungen in Zusammenhang mit daraus resultierenden Maßnahmenanforderungen muss in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur betrachtet werden. Grundsätzlich treten im Oberzentrum Hannover und auch in den Mittelzentren aufgrund der höheren Verkehrsdichten stärkere Beeinträchtigungen im Betriebsablauf auf als außerhalb der Kernstädte auf freier Strecke.

2.3 Maßnahmenkonzept

Um durch den Abbau von Zeitverlusten möglichst kurze Fahrzeiten im ÖPNV zu erreichen, werden Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durchgeführt. Diese Maßnahmen umfassen im Busbereich neben signaltechnischen Maßnahmen auch bauliche (z.B. separate Busspuren, Randhaltestellen, Buskaps, LSA-Neubau) und ordnungspolitische (z.B. Einrichtung von Halteverböten, Änderung von Vorfahrtsregelungen) Verbesserungen.

Gründe und Voraussetzungen für die Einrichtung von Busspuren sind u.a. regelmäßig hohe Fahrzeitverluste, dichte Fahrtenfolge, Gewährleistung einer großen Beförderungsgeschwindigkeit und Verfügbarkeit ausreichender Flächen im Straßenraum. Aufgrund der anzutreffenden städtebaulichen Situationen sind die Möglichkeiten für die Einrichtung separater Busspuren jedoch sehr eingeschränkt.

Im Gegensatz zum Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover treten auf den Buslinien in der Region Hannover (außerhalb der LHH) massive Behinderungen der Linienbusse nur an einzelnen Punkten auf. Im Rahmen eines von der Region Hannover in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen erarbeiteten Beschleunigungskonzeptes wurde daher bei der Erfassung von auftretenden Störungen und bei der Entwicklung von entsprechenden Beschleunigungsmaßnahmen eine Unterscheidung nach der Siedlungsstruktur (Stadtgebiet Hannover, Kernstädte in der Region Hannover, übrige Siedlungsgebiete, außerhalb von Siedlungsgebieten auf freier Strecke) vorgenommen. Auch wenn auf freier Strecke weniger umfangreiche Störungen auftreten, sind auch in diesen Bereichen zur Minimierung der Verlustzeiten geeignete Maßnahmen zur Busbeschleunigung anzustreben. Darüber hinaus sollte an nicht signalisierten Knotenpunkten, an denen der Busverkehr nachrangige Relationen befährt und aufgrund von Ein- und Abbiegevorgängen stark behindert wird, in Abstimmung mit den zuständigen Städten und Gemeinden und den Straßenbaulastträgern die Einrichtung neuer Lichtsignalanlagen mit Busbeschleunigungskomponenten untersucht werden.

Über Art und Anzahl dieser Maßnahmen können erst nach Durchführung weiterer Analysen verlässliche Angaben gemacht werden. Ziel ist es, ein nach Prioritäten abgestuftes Gesamtmaßnahmenpaket zu erstellen und dieses in einzelnen Jahresscheiben entsprechend der zur Verfügung stehenden Förder- und Eigenmittel umzusetzen.

3. Haltestellen

3.1 Ausgangssituation und Bestand

3.1.1 Haltestellen

Die Haltestelle ist die „Visitenkarte“ des ÖPNV vor Ort. Oftmals steht sie am Beginn der Wegekette, sodass ihr eine besondere Bedeutung als Zugang zum ÖPNV zukommt. Sie ist ein wichtiger Bestandteil zur Akzeptanz des ÖPNV, da ihr Erscheinungsbild ganz wesentlich die Außenwirkung des ÖPNV bestimmt.

Die Haltestelle hat unterschiedliche Funktionen, die jeweils eine eigene Bedeutung für die Attraktivität des Verkehrssystems Bus haben.

- **Warten** (befestigte Aufstellflächen, Witterungsschutz, subjektive und objektive Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Service)
- **Information** (Abfahrtszeiten, Linienweg, Tarif, Sonderinformationen)
- **Ein-/Ausstieg der Fahrgäste** (barrierefrei, schneller Fahrgastwechsel, ...)
- **Zusatzfunktionen** (Umstieg zu und aus anderen Verkehrsmitteln wie Fahrrad, Stadtbahn, S-Bahn)

Besondere Anforderungen an die Haltestelle gibt es bei: Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB), Schulhaltestellen, Haltestellen mit Bedeutung für den Freizeitverkehr und Haltestellen mit erhöhter Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Personen. Eine weitere Bedeutung kommt der Haltestelle als Produktmerkmal für einzelne Linien zu (z.B. Schnellbuslinie, Stadtbuslinie).

Insgesamt gibt es in der Region Hannover ca. 1.900 Haltestellen, wobei sich ca. 500 in der Landeshauptstadt und ca. 1.400 im restlichen Gebiet befinden. Die Anzahl der einzelnen Haltepunkte, d.h. die Stellen, an denen die Busse die Fahrgäste aufnehmen, beläuft sich auf ca. 3.400.

Die Haltestellenanlagen und deren Ausstattungselemente sind in der Regel im Eigentum der Städte und Gemeinden bzw. der Straßenbaulastträger, die wiederum auch für die Unterhaltung, Reinigung und Verkehrssicherungspflicht zuständig sind. Die Haltestellenmasten werden hiervon

abweichend von den Verkehrsunternehmen finanziert, aufgestellt und unterhalten.

Eine Ausnahme bildet die Landeshauptstadt Hannover. Hier erfolgt die Ausstattungsverbesserung der Haltestellen mit Wartehallen über einen Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmen und einem Werbeträgerunternehmen. Für die Unterhaltung und Reinigung der Wartehallen ist der Eigentümer, in diesem Fall das Werbeträgerunternehmen, zuständig. Im Hinblick an die zunehmenden Anforderungen an wettbewerbskonforme Handlungsweisen ist zukünftig durch zusätzliche Vereinbarungen die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Bushaltestelleninfrastruktur besser zu gewährleisten.

In einigen Städten und Gemeinden werden für die Ausstattungselemente, insbesondere Wartehallen, zunehmend auch Vereinbarungen mit Werbepartnern über die Finanzierung und Unterhaltung getroffen.

3.1.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltestellen

Die Zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) und wichtigen Umsteigehaltestellen erfüllen unter dem Gesichtspunkt eines integrierten Verkehrssystems eine wichtige Aufgabe beim ÖPNV.

Zentrale Omnibusbahnhöfe

Zentrale Omnibusbahnhöfe sind besonders große Einsteige- bzw. Umsteigebahnhöfe, an denen mehrere Buslinien enden. Häufig sind sie auch Verknüpfungsstationen zu einem Schienenverkehrssystem. In der Region Hannover befinden sich Zentrale Omnibusbahnhöfe in den Städten:

- Hannover
- Neustadt
- Wunstorf
- Springe
- Burgdorf
- Barsinghausen
- Pattensen.

Die wesentliche Aufgabe der meisten dieser ZOB ist die Gewährleistung einer attraktiven und gesicherten Umsteigemöglichkeit der Fahrgäste zwischen unterschiedlichen Busli-

nien oder vom Bus zum SPNV bzw. zur Stadtbahn (ZOB Hannover). Die Bedeutung der in der Region Hannover vorhandenen ZOB als Umsteigepunkte lässt sich anhand der großen Anzahl von Umsteigern zwischen Bussen und Zügen belegen.

Wichtige Umsteigehaltestellen

Neben den ZOB gibt es in der Region Hannover noch viele weitere Umsteigehaltestellen unterschiedlicher Bedeutung, an denen zumeist ein Umstieg Bus – Zug bzw. Stadtbahn, im Einzelfall auch Bus – Bus, stattfindet. Zu nennen sind beispielsweise:

Bf. Weetzen, Lehrte/Neues Zentrum, Bf. Langenhagen-Mitte, Bf. Wennigsen, Bf. Hämelerwald, Bf. Mellendorf, Bf. Bennigsen, Bf. Dollbergen, Großburgwedel/Von-Alten-Straße, Ronnenberg/Lange Reihe sowie die Stadtbahn(end)haltestellen Garbsen, Langenhagen/Zentrum, Altwarmbüchen und Empelde.

3.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard

3.2.1 Haltestellen

Ziele

Mit dem Ziel, auch im ländlichen Raum ein attraktives Busverkehrssystem anzubieten, kommt der Haltestelle und deren Ausstattung im Busverkehrssystem eine besondere Bedeutung zu. Es sind die Haltestellen, an denen es zum ersten Kontakt des Fahrgastes mit dem ÖPNV kommt. Dabei bestimmen nicht nur das räumliche und zeitliche Angebot die Entscheidung für oder gegen die Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels, sondern auch saubere, funktional einwandfreie und ansprechend gestaltete Haltestellen mit leicht lesbaren Informationen.

Um das politische Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit gemäß des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen auch im Busverkehr langfristig zu erreichen, ist neben den in Kapitel E IV.4 Fahrzeuge aufgeführten Niederflurfahrzeugen auch eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen Voraussetzung.

Grundsätzlich wird angestrebt, dass der Bus an einer Randhaltestelle oder an ein Haltestellenkap heranfahren kann, um einen barrierefreien Fahrgastwechsel und ein zügiges

Weiterfahren zu ermöglichen sowie ausreichend Platz für eine gesicherte Aufstellfläche zu schaffen. Diese Anforderungskriterien sowie weitere Ausstattungsstandards werden im Folgenden noch näher erläutert (siehe auch Abb. E IV 1, Idealtypische Haltestelle).

Randhaltestelle

Der Bus hält direkt am Fahrbahnrand; Parkverkehr ist im gesamten Straßenabschnitt nicht zugelassen.

Buskap

Vor und/oder hinter der Haltestelle sind Parkplätze in Längsrichtung angelegt und der Haltestellenbereich ist baulich an die Fahrspur „herausgezogen“.

In besonderen Fällen, in denen Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs dies erfordern, können Haltestellen auch als Busbucht ausgebildet werden. Grundsätzlich sollte der Höhenunterschied zwischen dem Bordstein und dem Fahrzeugboden so gering wie möglich sein.

Die Halstellenausstattung beinhaltet alle verkehrlichen, betrieblichen und kundendienstlichen Einrichtungen an der Haltestelle. Die Auswahl der Ausstattungselemente wird von der Funktion der Haltestelle im Liniennetz (z.B. Endhaltestelle, Umsteigehaltestelle, Ausstiegshaltestelle) und vom Fahrgastaufkommen bestimmt.

Einteilung in Kategorien

Insgesamt werden drei Grundkategorien mit jeweils zugeordneten Ausstattungselementen definiert. Die Kategorieeinteilung spiegelt die Bedeutung der Haltestelle wider und richtet sich grundsätzlich nach den Fahrgastzahlen bzw. –potenzialen. Hierbei wird davon ausgegangen, dass sich die Bedeutung und Funktion der Haltestelle (Lage im Netz, Anzahl der verkehrenden Linien, Bedienungshäufigkeit, Wohneinheiten und Einzelhandel im Einzugsgebiet, ...) über die Anzahl der Ein- bzw. Aussteiger widerspiegelt.

In der Kategorieeinteilung werden neben den Einsteigerzahlen auch die Aussteigerzahlen berücksichtigt, da diese eine unterschiedliche Relevanz für die verschiedenen Ausstattungselemente besitzen.

I : 0 –30 Ein- bzw. Aussteiger pro Werktag

II: 31 – 200 Ein- bzw. Aussteiger pro Werktag

III: über 200 Ein- bzw. Aussteiger pro Werktag.

Ausbaustandard

Jeder Haltestelle einer Kategorie werden bestimmte Ausstattungselemente zugeordnet, die der Bedeutung der Haltestelle entsprechen und den jeweiligen Ansprüchen gerecht werden.

Die aufgelisteten Ausstattungselemente der einzelnen Kategorien sind als angestrebte Standards und Sollausstattung der Haltestellen zu betrachten. Es ist jedoch immer die besondere örtliche Gegebenheit zu betrachten und entsprechend bestimmter Anforderungen sowie einer Kosten-Nutzen-Betrachtung weitere oder andere Elemente vorzusehen.

Kategorie I:

- Haltestellenmast/-schild
- Fahrplan
- Papierkorb
(Aufhängung möglichst nicht am Haltestellenmast – Vermeidung von Geruchsbelästigung)
- befestigte und beleuchtete Fläche für Ein- und Ausstieg
(Beleuchtung vorrangig innerhalb von Ortschaften)

Kategorie II:

- Elemente der Kategorie I
- transparenter Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit
(Berücksichtigung ausreichender Wartefläche/Durchgänge und Kontraste)
- beleuchtete Vitrine mit Fahrplan- und Tarifinfos
- Führungselemente/Orientierungselemente
- Hochbord (16 bzw. 18 cm)

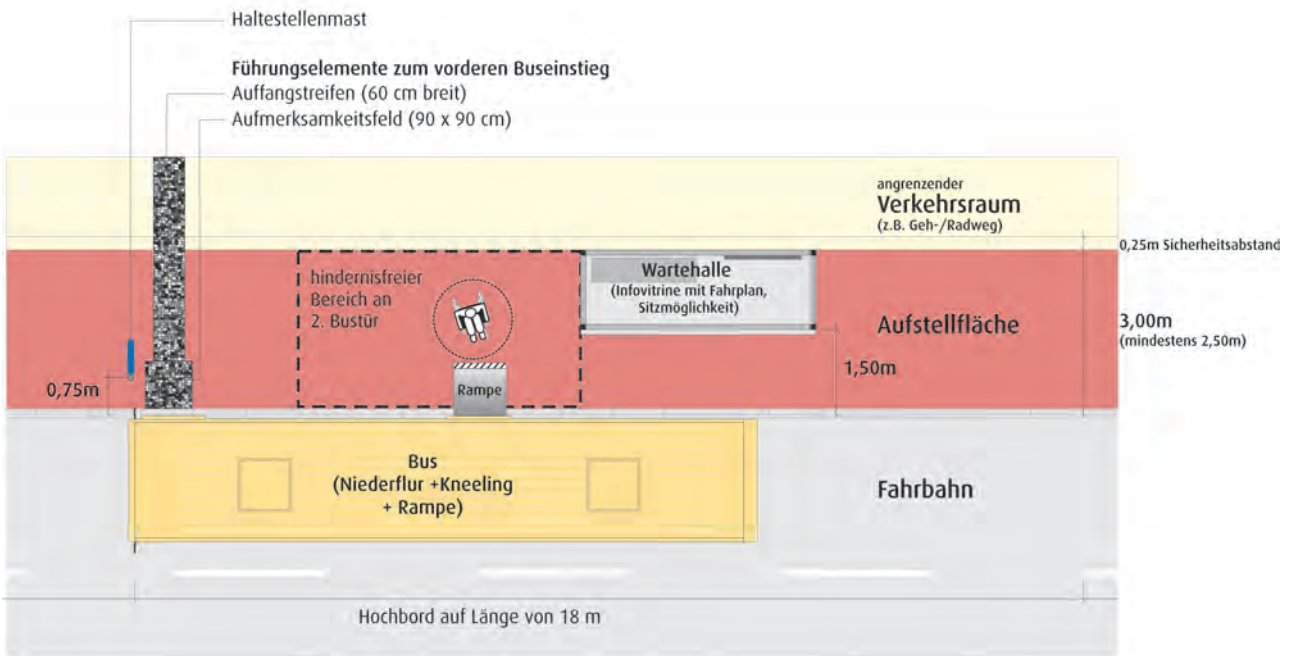
Kategorie III:

- Elemente der Kategorie I und II
- Besonderer Fahrgastunterstand (Größe, Gestaltung, zusätzliche Sitzgelegenheiten, ...)
- Zusätzliche Fahrgastinfos (z.B. Umgebungsplan, Wegweisung, dynamische Fahrgastinformation, akustische Informationen, ...)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität (größere Fläche als Wartebereich, Grünelemente, ...)

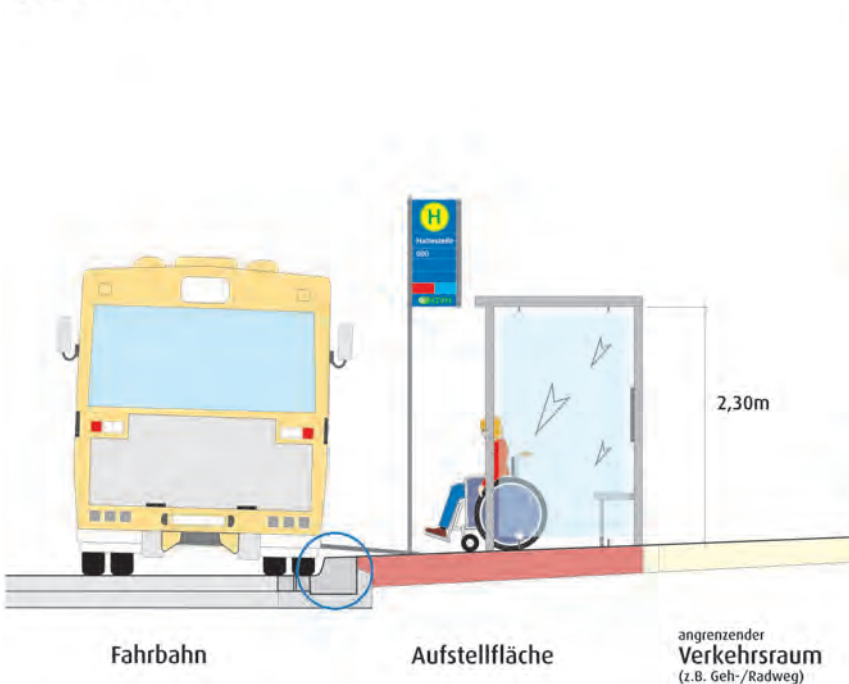
Die besonderen Ausstattungselemente - gerade im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau - werden im Folgenden näher erläutert und sind in Abb. E IV 1 als idealtypische Haltestelle dargestellt:

- Hochbord
Haltestellen, deren Bordhöhe unterhalb von 10 cm liegt, sind grundsätzlich auf eine Höhe von 16 - 18 cm umzubauen. Haltestellen mit einer Bordhöhe ≥ 10 cm werden i.d.R. nur dann mit umgebaut, wenn in diesen Haltestellenbereichen Baumaßnahmen Dritter anstehen. Ansonsten dienen hier fahrzeuggebundene Einstieghilfen (Rampe, Kneeling-Einrichtung) zur Überwindung der Höhenunterschiede. Je nach Haltestellenform (z.B. Randhaltestelle, Busbucht) in Verbindung mit gerader bzw. schräger Anfahrt ist ein entsprechender Bordstein mit oder ohne Spurführung vorzusehen. Dies bietet den Vorteil, dass die Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Wartefläche minimiert und der Ein- bzw. Ausstieg für Mobilitätsbehinderte erleichtert wird.
- Wartefläche/Durchgänge
Die erforderlichen Mindestmaße ergeben sich aus den Wendeflächen von Rollstuhlfahrern. Als Mindestmaß gelten hindernisfreie Flächen von 2,0 m x 2,0 m bei einer 180°-Wende. Der Abstand zwischen Einbauten und der Bordsteinkante im Haltebereich der Fahrzeuge soll mind. 2,5 m betragen, um den Rollstuhlfahrern ausreichend Bewegungsfläche beim Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Die Zuwegungen zur Haltestelle sind stufenlos zu gestalten. Durchgänge müssen ein Mindestmaß von 90 cm aufweisen.
- Führungselemente/Orientierungselemente
In den Boden eingelassene taktile und optisch kontrastierende Führungselemente haben die Aufgabe, den Blinden und sehbehinderten Menschen zum vorderen Buseinstieg zu führen und somit den Ein- und Ausstieg zu erleichtern.
Hierzu zählen folgende Elemente:
„Auffangstreifen“ (60 cm breit), als quer über die Aufstellfläche und den angrenzenden Verkehrsraum (Geh-/Radweg) verlaufende Orientierungshilfe, um den Blinden und sehbehinderten Menschen aufzufangen und zum vorderen Buseinstieg weiterzuleiten.
„Aufmerksamkeitsfeld“ (90 cm im Quadrat) zur Kennzeichnung des vorderen Einstiegsbereiches der Busse.
Bei größeren Haltestellenanlagen (z. B. wichtige Umsteigeanlagen) können nach Bedarf zur besseren Orientierung zusätzliche taktile Leitstreifen (30 cm breit) vorgeesehen werden.

**Abb. E IV 1: Idealtypische Haltestelle
Lageplan**



Querschnitt



Detail: HOCHBORDSTEIN



Stand: November 2008

Mängelanalyse

Unter Zugrundelegung der vorgegebenen Ziele und den damit verbundenen angestrebten Ausstattungsstandards wird bei der ganzheitlichen Betrachtung aller Haltestellen deutlich, dass die vorhandene Ausstattung der einzelnen Haltestellen bzw. -punkte in der Region Hannover sehr unterschiedlich ist und in weiten Bereichen nicht die Anforderungen an ein attraktives Verkehrssystem erfüllt. Insbesondere in den Städten und Gemeinden außerhalb der LHH weisen viele Haltestellen, die aufgrund der Einsteigerzahlen der Kategorie II zugeordnet sind, weder Witterungsschutz noch Informationsvitruinen auf. In der Ausstattungsverbesserung bzw. in der Vervollständigung der Grundausrüstung der Haltestellen wird zukünftig noch ein großer Bedarf gesehen.

Ebenfalls noch ein erheblicher Ausbaubedarf besteht in der Region Hannover in Bezug auf ein flächenhaftes barrierefreies Bussystem. Bei der Betrachtung aller Haltestellen in der Region wird deutlich, dass an vielen Haltestellen die Grundanforderungen an eine barrierefreie Nutzung noch nicht erfüllt sind. Die Nutzungsschwierigkeiten treten bei der Haltestelleninfrastruktur vor allem durch unzureichende Einstiegshöhen und zu geringe Aufstellflächen für Rollstuhlfahrer auf.

Für eine weit reichende Verbesserung der Haltestellensituation – sowohl in der Ausstattung als auch in der Barrierefreiheit – werden bei der Region Hannover unterschiedliche Ausbauprogramme umgesetzt (siehe Kap. E IV 3.3.1). Darüber hinaus unterstützt die Region Hannover auch Bauvorhaben der Städte und Gemeinden, indem sie sich an Ausbaumaßnahmen in den Haltestellenbereichen (z.B. 18 cm Bord) sowohl beratend als auch finanziell beteiligt. Diese Unterstützung kann jedoch nur dann erfolgen, wenn die Region Hannover frühzeitig in die Planungen der Bauvorhaben eingebunden wird. Hier sollte zukünftig ein besserer Informationsfluss zwischen Kommunen, Straßenbaulastträgern, Verkehrsunternehmen und der Region Hannover erfolgen.

3.2.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltestellen

Ziele

Zentrale Omnibusbahnhöfe können in ihrer baulichen Ausprägung nicht standardisiert werden. Aufgrund des engen Zusammenwirkens zwischen der Lage des ZOB im städtischen Straßennetz, der Betriebsabwicklung, Größe und Form der zur Verfügung stehenden Fläche muss bei jedem Neu-, Um- oder Ausbau eines ZOB eine individuelle Lösung gefunden werden.

Dennoch gibt es bestimmte Grundanforderungen, die bei der Planung bzw. Gestaltung eines ZOB zu beachten sind. Grundsätzlich sollten die ZOB so gestaltet sein, dass ein Umsteigen und Warten für die Fahrgäste möglichst attraktiv ist.

Anforderungskriterien

Sicherheit:

- Stärkung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste (vgl. Kap. D IV 4.8.4), z.B. durch sinnvolle und begreifbare Abgrenzung der Funktionsbereiche, übersichtliche und transparente Gestaltung, gute Ausleuchtung, Informations-/Notrufsäulen

Fahrgastkomfort:

- kurze und barrierefreie Umsteigewege
- barrierefreie Ausführung, z.B. mit Rampen, abgesenkten Bordsteinen, Hochborden im Einsteigebereich und taktischen Führungs-/Orientierungselementen
- Stärkung des Komforts für die Fahrgäste während des Wartens (ausreichender Witterungsschutz, Warteräume, Sitzgelegenheiten), attraktive Gestaltung des ZOB und seines Umfeldes
- Verbesserung der statischen und dynamischen Fahrgastinformation einschließlich des Zielführungs- und Orientierungssystems sowie einer betriebsübergreifenden Anschlussicherung
- P+R - und B+R- und Taxistellplätze
- Serviceeinrichtungen

Leistungsfähigkeit:

- ausreichende Leistungsfähigkeit für die Abwicklung des Busverkehrs
- Beeinflussung der Lichtsignalanlagen an den Ein- und Ausfahrten

Wirtschaftlichkeit:

- Optimierung des Betriebsablaufs
- Minimierung der Betriebskosten durch wartungsarme und vandalismusresistente Materialien bzw. Ausstattungselemente

Mängelanalyse

Zentrale Omnibusbahnhöfe

Die in der Region Hannover existierenden ZOB sind schon relativ alt. Eine Verbesserung des heutigen Zustands sollte daher angestrebt werden. Für die ZOB in Hannover, Neustadt, Burgdorf (Westseite), Springe und Wunstorf besteht Handlungsbedarf in Bezug auf die Erfüllung der genannten Anforderungskriterien.

Wichtige Umsteigehaltestellen

Bei vielen anderen wichtigen sonstigen Umsteigehaltestellen hat es in der Vergangenheit im Rahmen der zahlreichen Bahnhofsneugestaltungen Verbesserungen gegeben. Teilweise fehlen noch Ausstattungsmerkmale einer wichtigen Umsteigehaltestelle gemäß der genannten Anforderungskriterien.

3.3 Maßnahmenkonzept

3.3.1 Haltestellen

Die Qualitätsverbesserung an den Haltestellen und die Erreichung eines barrierefreien Linienverkehrs erfolgen unter Zugrundelegung der definierten Standards innerhalb verschiedener Ausbaukonzepte.

Ausstattungsverbesserung von Haltestellen

Um den flächendeckenden Gesamtbedarf für Ausstattungselemente an den einzelnen Haltestellen zu ermitteln, hat die Region Hannover ein datenbankgestütztes Haltestelleninformations- und -Bewertungssystem (HIBS) entwickelt, das alle im Gebiet der Region Hannover gelegenen Bushaltestellen bzw. -punkte umfasst.

Anhand festgelegter Ausstattungsmerkmale wurde zuletzt Ende 2006/Anfang 2007 der Ist-Zustand aller Haltepunkte erhoben. Neben einem Foto wurden folgende Kriterien festgehalten: Gemeinde, Ortsteil, Straße, Linien, Richtung, Wartefläche, Bordhöhe, Papierkorb, Fahrplan, Fahrplankasten, Wartehalle, Vitrine, Beleuchtung, Fahrradabstellplätze, Sitzgelegenheiten, baulicher Zustand, öffentliche Toilette, Fahrkartenautomat, Kiosk, Telefon, Notruf, Taxistand.

Mittels der zur Verfügung stehenden Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmen wurden den einzelnen Haltepunkten die Einsteigerzahlen (und Aussteigerzahlen für den barrierefreien Ausbau) zugeordnet.

Anhand eines einheitlichen Bewertungssystems unter Berücksichtigung der jeweiligen Einsteigerzahlen und ergänzender Kriterien wird der Handlungsbedarf an allen Haltestellen ermittelt und eine Prioritätenreihung vorgenommen. Somit wird die Umsetzung von Maßnahmen entsprechend des tatsächlichen Bedarfs sichergestellt.

In Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushalts- und Fördermittel werden die Maßnahmen in jährlichen Ausbauprogrammen zusammengestellt.

Um das entwickelte Haltestelleninformations- und -Bewertungssystem (HIBS) auch zukünftig als zentrales Entscheidungsinstrument nutzen zu können, ist in bestimmten definierten Abständen eine Aktualisierung der Grundlagendaten sowie der Fahrgastzahlen erforderlich.

Barrierefreier Ausbau

Um das Ziel eines flächenhaften barrierefreien Bussystems auch in den ländlichen Bereichen der Region Hannover zu erreichen, wurde bereits in 2001 eine grundlegende Konzeption zur Verbesserung der Möglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen zur Nutzung des Linienbusverkehrs erarbeitet.

Das Konzept basiert auf einer Erfassung der Ziele und Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen für den gesamten Untersuchungsraum Umland Hannover und einer darauf aufbauenden Analyse sämtlicher Buslinien hinsichtlich der räumlichen Nähe zu den Zielen/Einrichtungen. Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Fahrgastaufkommens (Ein- und Aussteiger) und der eingesetzten Busse (Niederflur- und

Hochflurfahrzeuge) wurden die Linien herausgefiltert, die für den Ausbau eines barrierefreien Linienverkehrs als besonders geeignet erschienen.

Die folgende Tabelle stellt alle für mobilitätseingeschränkte Personen wichtigen Linien in der Region Hannover (ohne LHH) geordnet nach Ausbaustufen dar:

Tab. E IV 1: Wichtige Linien für mobilitätseingeschränkte Personen in der Region Hannover (ohne LHH)

Ausbaustufe 1	
Liniennummer	Linienverlauf
620	Engensen – Fasanenkrug
630*	Großburgwedel – Altwarmbüchen (- Lahe)
634*	Engensen – Altwarmbüchen (- Lahe)
639	Großburgwedel – Burgdorf
640*	(Lahe –) Altwarmbüchen - Burgdorf
Ausbaustufe 2	
Liniennummer	Linienverlauf
300*	Hannover ZOB – Pattensen
320	Pattensen – Springe
382	Springe – Wennigsen
421	(Neustadt) – Frielingen – Garbsen
500	Gehrden – Hannover ZOB
540	Barsinghausen – Wennigsen
650	Fuhrberg – Langenhagen
692	Langenhagen – Mellendorf
700	(Wunstorf) – Dedensen – Hannover ZOB
710/711	Wunstorf – Steinhude
716	(Stolzenau) – Rehburg – Hagenburg – Wunstorf
820	(Steinhude) – Poggenhagen – Neustadt
830	Mardorf – Neustadt
835	Neustadt – Münchehagen
962	Burgdorf – Lehrte – Sehnde

Die Konzeption sieht eine sukzessive Umsetzung der definierten Haltestellenstandards gemäß Kap. E IV 3.2.1 entlang ausgewählter Linien vor. Entlang einer Linie unterliegen alle relevanten Haltestellen einer Prioritätenreihung. Höchste Priorität haben Haltestellen, die wichtige Umsteigepunkte darstellen und/oder im Einzugsradius von wichtigen Einrichtungen für Mobilitätsbehinderte, z.B. Behindertenwohnheime, -werkstätten, Altenwohnheime oder Krankenhäuser liegen.

In den letzten Jahren wurden bereits Maßnahmen der 1. Ausbaustufe (Nordostsektor der Region Hannover) sowie Teile der 2. Ausbaustufe (Nordwestsektor) umgesetzt. In Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushalts- und Fördermittel erfolgt die weitere Umsetzung gemäß Prioritätenreihung.

3.3.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltestellen

ZOB Hannover:

Im Zuge der auf Initiative der Landeshauptstadt Hannover vorgenommenen Umbauplanung des Bereiches Raschplatz erfolgt eine Neugestaltung des ZOB Hannover. Die zwischen der LHH und der Region Hannover abgestimmte Konzeption sieht die Anlage eines eigenständigen vom Straßenraum abgegrenzten Bereiches für den Busreiseverkehr (City-Busterminal) vor. Für den GVH-Linienverkehr werden die Haltestellen (Ein- und Ausstieg) gebündelt. Die Wartepositionen sind in den umliegenden Straßenräumen vorgesehen. Die hierfür notwendigen Flächen sind planrechtlich gesichert. Sollte die Konzeption durch Probleme bei der Vermarktung der bisherigen ZOB-Fläche (Dreiecksfläche) mittelbar nicht umgesetzt werden, sind Instandhaltungsmaßnahmen am bisherigen ZOB erforderlich.

ZOB Neustadt:

Die heutige Situation ist aus baulicher und funktionaler Sicht sehr unbefriedigend. Im Zuge einer im Jahre 2005 von der Region Hannover für verschiedene Bahnhöfe in der Region Hannover vorgenommenen Bahnhofsrahmenplanung wurden bereits Planungsziele formuliert. Eine Konkretisierung der Planung und Umsetzung der Neugestaltung des ZOB soll möglichst zeitnah erfolgen.

ZOB Springe:

Auf Grundlage der formulierten Ziele der Bahnhofsrahmenplanung in Springe wird seitens der Stadt Springe eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des östlichen Bahnhofsumfeldes angestrebt. Eine Neuplanung des ZOB ist Bestandteil dieser Planung. In Abhängigkeit vom Ergebnis einer Überprüfung des Liniennetzes in Springe (siehe Kap. D I 2.2) besteht seitens der Region Hannover ggf. Handlungsbedarf für bauliche Veränderungen zur Gewährleistung des Betriebsablaufes am ZOB. In diesem Fall wird eine Umgestaltung des ZOB angestrebt, die sowohl die stadtgestalterischen Ziele der Stadt Springe als auch die notwendigen busbetrieblichen Funktionsanpassungen berücksichtigt.

Burgdorf (Westseite):

Im Zuge der Neugestaltung des ZOB in Burgdorf wurde eine barrierefreie Wegebeziehung zwischen den Bahngleisen und den Busabfahrtspositionen des ZOB (Ostseite) durch Anlage

einer Rampenanlage geschaffen. Auf der Westseite der Bahn befinden sich weitere Busabfahrtspositionen, deren barrierefreie Zugänglichkeit zu SPNV und ZOB (Ostseite) bisher nicht gegeben ist, da die hier vorhandene Rampe zu steil ist. Die Schaffung einer durchgehenden Barrierefreiheit ist anzustreben.

ZOB Wunstorf :

Eine generelle Überplanung ist nicht notwendig, allerdings sollten Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation durchgeführt werden.

Dynamische Fahrgastinformation an ausgewählten ZOB:

Der im Jahre 2005/06 umgestaltete ZOB in Burgdorf wurde mit umfangreichen Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation ausgerüstet. Jeder Bussteig wurde mit einer dynamischen Informationstafel ausgestattet. Auf dem Bahnhofsvorplatz wurde ein mehrzeiliger dynamischer Übersichtsanzeiger zur Vorinformation über alle im Bereich des ZOB verkehrenden Verkehrsmittel einschließlich der Züge aufgestellt. Diese Maßnahmen stellen eine erhebliche Qualitätsverbesserung bezüglich Fahrgastinformation und Anschlussicherung dar. Es wird angestrebt, in Zukunft weitere ausgewählte ZOB in der Region nach diesem Muster auszustatten.

Wichtige Umsteigehaltestellen:

Bei einigen Umsteigeanlagen, z.B. am Bahnhof Kaltenweide, steht eine Neugestaltung noch aus. Am Bahnhof Sehnde ist die Verknüpfung Bahn/Bus durch lange Umstiegswege nicht optimal. Im Rahmen des geplanten S-Bahn-Betriebes Hannover-Hildesheim wird 2008 der Bahnhof nach S-Bahn-Standard ausgebaut und in diesem Zuge in Richtung Süden verlegt (vgl. Kap. E II 4.3). Nach Fertigstellung soll die Möglichkeit der Neuanlage einer bahnhofsnahe Bushaltestelle untersucht werden.

3.4 Ausblick

Als langfristiges Ziel sollen nach Möglichkeit alle Haltestellen in der Region Hannover die entsprechend ihrer Bedeutung bzw. des Fahrgastaufkommens erforderliche Grundausstattung aufweisen und einen barrierefreien Zugang zum Busverkehrssystem ermöglichen.

4. Fahrzeuge

4.1 Bestand

In den vergangenen Jahren sind durch die Neuanschaffung vieler Fahrzeuge die Qualitäten in Bezug auf Fahrzeugalter, Zugänglichkeit, Nutzungsmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte, Fahrgastinformation, technische Ausstattung und Umweltfreundlichkeit verbessert worden.

Zwischen 2006 und 2007 wurde die Busflotte der üstra durch die Neuanschaffung von 21 Standardlinienbussen in durchgängiger Niederflurtechnik (mit Kneeling) mit automatisch ausfahrbarer Rampe und mit Dieselantrieb erneuert. Die Fahrzeuge besitzen drei Türen, damit die Fahrgastwechselzeiten verkürzt werden und die Verteilung der Fahrgäste über den gesamten Bus verbessert wird. Der erste Anfang 2006 ausgelieferte Bus erfüllt die Schadstoffnorm Euro 3, die restlichen Ende 2006 und 2007 in Betrieb genommenen Fahrzeuge halten die Grenzwerte Euro 5 ein.

Die RegioBus hat zwischen 2003 und 2007 105 neue Niederflurfahrzeuge (mit Kneeling) in Betrieb genommen, die mit einer manuell zu bedienenden Rampe behindertengerecht ausgestattet sind. Die bis 2005 neu angeschafften Fahrzeuge halten die Grenzwerte nach Euro 3 ein. Die Busse des Baujahres 2006 erfüllen die Anforderungen nach Euro 4, die des Baujahres 2007 nach Euro 5. Von den in 2007 angeschafften Bussen erfüllen 14 den noch nicht gesetzlich geforderten gegenwärtig anspruchsvollsten europäischen Abgasstandard für Busse nach EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). In 2008 werden weitere 21 Busse mit EEV-Standard beschafft. Alle Fahrzeuge seit dem Baujahr 2001 verfügen über eine Klimaanlage.

4.2 Ausblick

In den seit 2006 bis Ende 2009 geltenden Regelungen zwischen der Region Hannover und den Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus sind die Qualitätsanforderungen an die Busse dargestellt. Die Anforderungen beziehen sich auf alle eingesetzten Fahrzeuge, also auch auf die von den Subunternehmen eingesetzten Busse.

Die Verkehrsunternehmen beabsichtigen auch in den nächsten Jahren, ihre Fahrzeugflotten sukzessive zu erneuern. Neben den von der Region Hannover vorgegebenen Qualitätsmerkmalen, wie z.B. dem Höchstalter der Fahrzeuge, werden die jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben insbesondere in Bezug auf die Umweltfreundlichkeit von den Verkehrsunternehmen umgesetzt (vgl. Kapitel D II 2).

Kapitel E V



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!
Park+Ride/Bike+Ride (P+R/B+R)

V Park+Ride/Bike+Ride (P+R/B+R)

1. Ausgangssituation und Bestand

P+R

Die Verknüpfung des privaten Kfz-Verkehrs mit dem schienegebundenen Personennahverkehr erfolgt durch das Park+Ride-System. Dieses System soll vor allem für den Berufsverkehr, aber auch für den Einkaufsverkehr die Fahrten mit dem Pkw zwischen Peripherie und Zentrum ersetzen und somit einen Beitrag zur Steigerung der Fahrgastnachfrage in ÖPNV, zur Entspannung der Parksituation in Hannover und nicht zuletzt zum Klimaschutz leisten.

Um den Umstieg auf die schienegebundenen Verkehrsmittel zu erleichtern, sind an den SPNV- und Stadtbahn-Stationen der Bedienungsebene 1 (vgl. Kap. D I 1) zahlreiche P+R-Plätze eingerichtet worden. Insgesamt stehen in der Region Hannover rund 6.100 P+R-Stellplätze für die Fahrgäste des ÖPNV zur Verfügung. Ebenerdige Stellplatzanlagen stellen dabei den Regelfall dar. Mehrgeschossige Parkbauten bilden die Ausnahme. Vor dem Hintergrund der zunehmend schwieriger werdenden Flächenverfügbarkeit könnten Parkbauten zukünftig aber größere Bedeutung erlangen. Die Schaffung zusätzlicher P+R-Stellplätze erfolgt überwiegend an Stationen des SPNV. Im Stadtbahnnetz erfolgt die nachfrageorientierte Erweiterung des Stellplatzangebotes in erster Linie im Zuge von neuen Stadtbahnstrecken zumeist an den Endhaltestellen.

- Dezentraler, wohnortnaher P+R

Die Region Hannover verfolgt grundsätzlich das Konzept des dezentralen, wohnortnahen P+R. Zentral gelegene, große Plätze sollen demnach vermieden werden, da diese die Anreisewege unnötig verlängern und somit vermeidbare Mehrverkehre erzeugen. Ferner soll eine Konkurrenzierung zum System Bus so gering wie möglich gehalten werden, um das Buszubringersystem zur Bedienungsebene 1 nicht zu gefährden. Allerdings können in geeigneten Einzelfällen, v. a. an Schnittpunkten mit dem Schnellstraßennetz, auch zentral gelegene Plätze sinnvoll sein, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit der betreffenden Linie erhöht werden kann und Zubringerbuslinien nicht geschwächt werden.

Die Nutzung des P+R-Systems hängt von vielfältigen Einzelfaktoren ab, die aus Sicht der Fahrgäste in Abhängigkeit der persönlichen Ansprüche und Möglichkeiten unterschiedlich bewertet werden (Gesamtkosten der Fahrt, Stellplatzverfüg-

barkeit an der Haltestelle und am Zielort Hannover, Gesamt-reisezeit im ÖPNV und MIV, Pünktlichkeit und Taktfrequenz im ÖPNV, Stauhäufigkeit im Straßennetz, erforderliche Umsteigevorgänge, Grad der Flexibilität, Erreichbarkeit der P+R-Anlage im Straßennetz und andere Faktoren). Bei der Erstellung von Ausbaukonzepten sind neben den aktuellen Auslastungszahlen stets auch diese Einzelfaktoren situationsbezogen zu berücksichtigen.

B+R

Neben dem Park+Ride-System existiert ein Bike+Ride-System zur Komplettierung und Attraktivierung des ÖPNV-Systems in der Region Hannover und zur Förderung des umweltverträglichen Verkehrsmittels Fahrrad.

B+R gewinnt als kombinierte Verkehrsform von Fahrrad und ÖPNV zunehmend an Bedeutung und leistet damit einen wichtigen Beitrag nicht nur im Stadtverkehr, sondern auch im Regionalverkehr: Das Fahrrad als flexibles Verkehrsmittel erschließt die Siedlungsgebiete, während der ÖPNV schnelle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen herstellt. Damit entstehen Verbindungen, die auch gegenüber der Pkw-Nutzung konkurrenzfähig sind.

B+R wird nicht nur auf dem Weg zur Haltestelle (im Vortransport) genutzt, sondern zunehmend auch im Nachtransport, d.h. von der Haltestelle zum Zielort. Die Anforderungen an die Abstellmöglichkeiten in Bezug auf Diebstahlschutz, Vandalismus und Witterungsschutz sind im Nachtransport deutlich höher als im Vortransport, da das Fahrrad dort auch über Nacht und am Wochenende verbleibt.

Der Haupteinsatzbereich des Fahrrades als Zubringer zur Haltestelle beginnt oberhalb der Fußgängerdistanz von 500 m und reicht bis zu 3 km, Entfernungen über 5 km werden nur noch in Ausnahmefällen mit dem Rad zurückgelegt. Durch die Nutzung des Fahrrades kann der Haltestelleneinzugsbereich auf das 6- bis maximal 9-fache gegenüber dem Fußweg vergrößert werden.

- Fahrradgaragen

In der Region Hannover erstreckt sich das Bike+Ride-System auf alle Stationen und Haltestellen der Bedienungsebene 1 sowie auf zahlreiche weitere Standorte im Netz. Hierzu gehören nicht überdachte und überdachte Fahrradabstellanlagen. Da in jüngerer Vergangenheit die Anforderungen hinsichtlich Schutz vor Vandalismus und Diebstahl gestiegen sind, wurden an einigen wichtigen Stationen der Bedienungsebene 1 Fahrradgaragen geschaffen.

Als Fahrradgaragen werden abgeschlossene und überdachte Sammelanlagen bezeichnet, für die an die Nutzer Schlüssel ausgegeben werden. Durch das Registrieren der Nutzer und die Abgabe eines Pfandes für den Schlüssel wird die Vandalismusgefahr stark eingeschränkt. Damit die Nutzung dieser Anlagen nur für Kunden des ÖPNV sichergestellt ist, muss eine entsprechende Fahrkarte bei der Schlüsselausgabe vorgelegt werden. Um aber auch Gelegenheitskunden anzusprechen, werden die Fahrradgaragen in der Regel mit nicht abgeschlossenen, überdachten Radabstellmöglichkeiten kombiniert.

- Anlehnbügel

Neue oder modernisierte Anlagen werden konsequent mit Anlehnbügeln ausgerüstet. Hierbei können die Fahrräder standsicher abgestellt und am Rahmen angeschlossen werden. Zudem kann bei einer beidseitigen Nutzung der Bügel eine optimale Auslastung der Anlage erzielt werden.

In den vergangenen Jahren wurden in der Region Hannover im Zuge des S-Bahn- und Stadtbahnausbaus eine Vielzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten an Stationen und Haltestellen geschaffen. Insgesamt beträgt die B+R Stellplatzkapazität in der Region Hannover rund 6.700 Fahrradabstellplätze.

Fazit P+R und B+R

Mit dem Angebot an P+R- und B+R-Anlagen werden Fahrgäste im ÖPNV hinzugewonnen, die ohne diese Umsteige- und Abstellanlagen Busse und Bahnen völlig meiden würden. Insofern ist der Bau von Fahrradabstellanlagen und Pkw-Stellplätzen an Stationen und Haltestellen in der Region Hannover weiter zu fördern.

Taxiplätze und Kiss+Ride (K+R)

Taxiplätze und Kiss-and-Ride-Stellplätze stellen eine wichtige Ergänzung zum P+R-/B+R-Angebot in der Region Hannover dar.

Im Bereich der Region Hannover befinden sich an folgenden Bahnhöfen Taxiplätze: Bad Nenndorf, Barsinghausen, Burgdorf, Hannover-Bismarckstraße, Hannover-Hauptbahnhof, Haste, Lehrte, Neustadt am Rübenberge, Sarstedt, Seelze, Sehnde, Springe, Weetzen und Wunstorf. Außerdem befinden sich Taxiplätze an vielen Stadtbahn-Umsteigeanlagen und weiteren Haltestellen. Nach Umsteigen vom ÖPNV ermöglichen sie das direkte Erreichen des Fahrziels. Taxiplätze an Bahnhöfen erhöhen zudem die Sicherheit für die Fahrgäste

im Bahnhofsumfeld, da die Fahrzeuge mit Funk ausgerüstet sind.

Kiss-and-Ride-Plätze (K+R-Plätze) ermöglichen den kurzzeitigen Aufenthalt an einer Station oder Haltestelle des ÖPNV zum Bringen und Abholen von Fahrgästen. Sie sind als Kurzzeitstellplätze (Parkscheibenregelung) ausgewiesen.

Meistens befinden Sie sich in unmittelbarer Nähe der Zuwegungen zum Bahnsteig. In der Region Hannover werden an zahlreichen P+R-Anlagen Kurzzeitstellplätze angeboten.

2. Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandards

Ziele

Mit der Optimierung des P+R- und B+R-Systems soll ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Systems in der Region Hannover zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen und Mobilitätschancen, der Kundenzufriedenheit und der Sicherstellung einer regions-, stadt- und umweltverträglichen Mobilität geleistet werden. Ein gutes Angebot an Umsteigemöglichkeiten zwischen MIV und ÖPNV soll eine hohe Fahrgastnachfrage - insbesondere vor dem Hintergrund einer hohen Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ÖPNV - bewirken. Ein an der Nachfrage orientiertes ausreichendes Angebot an Abstellplätzen ist daher zur Verfügung zu stellen.

Auch in den kommenden Jahren ist das Ziel weiter zu verfolgen, bestehende Standort- und Standarddefizite zu beseitigen. Hierzu zählt neben der Anzahl und Qualität der Stellplätze unter anderem auch eine gute Zuwegung zu den Anlagen sowie bei Bedarf eine wegweisende Beschilderung.

Die Region Hannover verfolgt auch weiterhin grundsätzlich das Konzept des dezentralen, wohnortnahen P+R. Zentral gelegene, große Plätze sollen demnach vermieden werden, da diese die Anreisewege unnötig verlängern und somit vermeidbare Mehrverkehre erzeugen.

Ferner soll eine Konkurrenzierung zum System Bus so gering wie möglich gehalten werden, um das Buszubringersystem zur Bedienungsebene 1 nicht zu gefährden. Allerdings können in geeigneten Einzelfällen, vor allem an Schnittpunkten mit dem Schnellstraßennetz, auch zentral gelegene Plätze sinnvoll sein, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit der betref-

fenden Linie erhöht werden kann und Zubringerbuslinien nicht geschwächt werden.

Das geordnete Abstellen von Fahrrädern in B+R-Anlagen dient generell der Sicherheit und Ordnung der Haltestelle und nutzt allen Fahrgästen, besonders den Behinderten, denen im schlechtesten Fall durch wild abgestellte Fahrräder der Weg zur Haltestelle versperrt wird.

Eine zeitgemäße Erneuerung alter Fahrradabstellanlagen ist weiterhin notwendig und folglich der Austausch alter Klemmbügel gegen neue Anlehnbügel zu planen. Außerdem soll bei der Konzeption neuer oder erweiterter B+R-Anlagen verstärkt den Bedürfnissen der Nutzer nach Witterungsschutz entsprochen werden. An geeigneten Standorten soll daher eine Überdachung der Anlagen angestrebt werden.

Ergänzend kann auch der Bau weiterer gesicherter B+R-Fahrradgaragen insbesondere an stark frequentierten Haltepunkten und Stationen bei erkennbarem Bedarf vorgesehen werden. Grundsätzlich dürfen jedoch an entsprechenden Standorten die Ansprüche der Gelegenheitskunden nicht außer Acht gelassen werden, sodass es auch weiterhin frei zugänglicher Fahrradabstellmöglichkeiten bedarf.

Zusammenfassend können folgende Ziele für das P+R- und B+R-System festgehalten werden:

- gutes Angebot an Abstellmöglichkeiten als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- P+R/B+R leistet einen Beitrag für eine hohe Fahrgastnachfrage im ÖPNV und damit für eine gute Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ÖPNV
- Vermeidung langer Anfahrtswege durch ein dezentrales, wohnortnahes System
- Minimierung der Konkurrenzsituation zum System Bus
- Gewährleistung einer barrierefreien Wegeverbindung zwischen P+R-Abstellplätzen und den Stationen und Haltestellen
- gute Sicherheit und Ordnung an den Haltestellen und Stationen durch geordnetes Abstellen der Fahrzeuge
- guter Ausbaustandard der Abstellanlagen entsprechend der Mindeststandards
- Verfügbarkeit zeitgemäßer Anlagen
- gute Wegweisung zu den Anlagen
- guter Schutz vor Diebstahl und Beschädigung von Fahrrädern z.B. durch gesicherte B+R-Fahrradgaragen

Mängel

Im Rahmen einer Bestandsanalyse wurden folgende Mängel im P+R/B+R-Angebot festgestellt:

- Überlastung vorhandener Anlagen
- P+R-Kunden sind „Fremdparker“ und belegen andere Flächen im Umfeld der Stationen (z.B. Wohn- und Anliegerstraßen)
- widerrechtliche Abstellung von Kraftfahrzeugen („Wildparken“)
- schlechte oder fehlende Wegweisung
- schlechte Qualität der vorhandenen Anlagen (z.B. baulicher Zustand oder Sicherheitsgefühl) und
- teilweise geringer Anteil an sicheren Radabstellmöglichkeiten, wie z.B. Radanlehnbügel.

Ausbaustandard Park+Ride

Der Ausbaustandard wird u.a. festgelegt durch Anforderungen des Zuwendungsgebers. Weiterhin ist er für die Kommunen wichtig, da diese die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht nur übernehmen, wenn die Anlagen einem Mindeststandard genügen. Bei Unterschreiten des Ausbaustandards würden erhöhte Unterhaltungsaufwendungen notwendig werden und es könnte eine erhöhte Unfallgefahr entstehen.

Der Ausbaustandard für P+R-Anlagen setzt sich aus folgenden Kriterien zusammen:

- Die Anlage muss befestigt sein. Die gewählte Bauklasse muss dem Befahren von Pkw-Verkehr sowie den verschiedenen Witterungseinflüssen dauerhaft standhalten. Der Aufbau erfolgt nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“. Auf den Einbau teurer Materialien, wie z.B. Natursteinpflaster, soll grundsätzlich verzichtet werden.
- Die Stellplätze müssen markiert sein, um ein geordnetes Parken zu ermöglichen, wodurch wiederum die Verkehrssicherheit erhöht werden soll.
- Die Anlage muss aus Sicherheitsgründen beleuchtet sein.
- Die Anlage muss den gesetzlichen Bestimmungen sowohl in baulicher wie auch in ökologischer Hinsicht genügen.

- Eine barrierefreie Wegverbindung zwischen den Stellplätzen und den Haltestellen und Stationen der verschiedenen Verkehrssysteme (Stadtbahn/S-Bahn/Bus) muss gegeben sein.
- Die Einrichtung von Stellflächen für mobilitätseingeschränkte Personen müssen
 - so nah wie möglich an der entsprechenden Zieleinrichtung angeordnet werden
 - bei größeren Parkieranlagen mindestens 3 % des Stellplatzangebotes ausmachen und
 - in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten vor Ort geplant werden.

Die Begrünung der Anlagen ist ein Teil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die gesetzlich vorgeschrieben sind. Dabei soll der Eingriff in die Natur, wenn er nicht vermieden werden kann, an der Stelle des Eingriffs ausgeglichen werden, also im Bereich der P+R-Anlage. Diese notwendigen Pflanzungen sind dann natürlich auch gestalterisch positiv zu bewerten. Weiterhin bieten die Bäume in den Sommermonaten auch noch Schattenplätze.

Die Region Hannover baut P+R-Anlagen nach diesem Ausbaustandard aus. Eine Überschreitung dieses Standards wird aus Kostengründen vermieden und würde auch vom Zuwendungsgeber nicht gefördert werden.

Die Umsetzung des Mindeststandards kann natürlich unterschiedlich aussehen, da sich bei den einzelnen Anlagen die örtlichen Voraussetzungen unterscheiden. Beispielsweise ist die Beschaffenheit des Bodens ein wichtiger Punkt, da hier je nach Möglichkeit mit versickerungsfähigem Pflaster direkt in den Boden entwässert werden kann oder aber aufwändige Kanalanlagen notwendig sein können.

Ausbaustandard Bike+Ride

Die Region Hannover stellt B+R-Anlagen gemäß der nachstehend beschriebenen Ausbaustandards her. Die Ausbaustandards sind eine Forderung des Zuwendungsgebers und folgen den Förderrichtlinien des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). In der Ausführung unterscheiden sich die Anlagen im Wesentlichen in der Art der Entwässerung. Nach Möglichkeit soll das Niederschlagswasser versickert werden. Besteht diese Möglichkeit nicht, ist aus technischen und baugesetzlichen Gründen eine Entwässerung mittels Kanalisation erforderlich.

Beschreibung des Ausbaustandards für B+R-Anlagen:

- Befestigung der Stellflächen überwiegend aus Betonpflaster.
- Anlehnbügel aus verzinktem Stahlrohr 6 cm für jeweils zwei Fahrräder.
- Überdachungen aus einer Stahlkonstruktion, welche bei beengten Platzverhältnissen in einseitiger Schwingdachform und bei ausreichendem Platz in zweiseitiger Schwingdachform ausgeführt werden. Die Bauweise erfolgt im so genannten Baukastenprinzip (ein Element für ca. 24 Fahrräder). Bei steigendem Bedarf können weitere Elemente angebaut werden.
- Die Anlage muss aus Sicherheitsgründen beleuchtet sein.
- In den Mittel- und Oberzentren sowie an Stationen mit starker B+R-Nachfrage werden Teile der Anlage eingezäunt und mit abschließbaren Türen versehen. Auf diese Art entsteht eine „Fahrradgarage“.

3. Maßnahmenkonzept

Die Region Hannover hat im Jahre 2005 eine Aktualisierung ihres Park+Ride-/Bike+Ride-Konzeptes (P+R-/B+R-Konzept) abgeschlossen. Dabei wurde das bisherige Konzept gemäß Nahverkehrsplan 2003 (NVP 2003) überprüft und weiterentwickelt. Das neue P+R-/B+R-Konzept stellt eine wichtige Entscheidungshilfe für einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz dar und war Basis für die Aufstellung des Ausbaukonzeptes im NVP 2008.

Die Untersuchung umfasste Nachfrageerhebungen an 45 SPNV- sowie 18 Stadtbahn-Stationen unter Einbeziehung weiterer Stellplätze im Stationsumfeld. Zielsetzung war die Erstellung eines regionsweiten, transparenten Maßnahmenkatalogs zur Aufstellung eines Mehrjahresprogrammes P+R/B+R an SPNV-Stationen und P+R an Stadtbahn-Stationen. Auf die Entwicklung eines B+R-Konzeptes für Stadtbahnstationen wurde verzichtet, da die vorliegenden Bestandsdaten hier nur geringen Handlungsbedarf erkennen lassen. Bei Bedarf soll hierzu im Einzelfall entschieden werden (Einzelfallbetrachtung). Auf die Priorisierung von Neu- und Ausbauprojekten wurde bewusst verzichtet, sodass auch Maßnahmen wie Qualitätsverbesserung, Wegweisung, Marketing, barrierefreie Zugänglichkeit und ordnungsrechtliche Maßnahmen stärkere Berücksichtigung finden konnten. Abschließend erfolgte eine Zuordnung der erforderlichen

Maßnahmen in die Ausbauklassen 1 (hoch), 2 (mittel) und 3 (niedrig).

gering=3) auf Grundlage im Konzept festgelegter Bewertungskriterien.

Zusammenfassend lässt sich die Untersuchung in 5 Stufen gliedern:

1. Erfassung sämtlicher P+R-/B+R-Bestandsdaten (u.a. Kapazität, aktuelle Auslastung, Bahnsteigerreichbarkeit) und Dokumentation der Ergebnisse in einem Stationskaster.
2. Schriftliche Befragung von P+R-Kunden an ausgewählten Stationen (u.a. Einzugsbereich, Fahrbeziehungen, Fremdnutzung).
3. Ableitung des Handlungsbedarfs für P+R/B+R und Abgleich mit dem NVP 2003 und bereits vorliegenden Planungen/Ausbauvorhaben der Region.
4. Erarbeitung von Ausbaukonzepten P+R/B+R inkl. Einzelkostenübersicht unterteilt in Neuanlage/Kapazitätserweiterung, Qualitätsverbesserung, Optimierung der Wegweisung, ordnungsrechtliche Maßnahmen, Marketing sowie ergänzende Infrastruktur (z.B. barrierefreie Zugänglichkeit).
5. Dringlichkeitsbewertung für alle 63 Stationen durch Festlegung einer Ausbaupriorität (hoch=1, mittel=2,

Die Einstufung der erforderlichen Maßnahmen an den einzelnen Stationen - getrennt nach SPNV und Stadtbahn sowie P+R und B+R - zeigen die folgenden beiden Tabellen. Die jeweils empfohlenen Maßnahmenbausteine sind in den Darstellungen des Kartenbandes übersichtlich dargestellt.

Vorbehaltlich der Finanzierbarkeit sollen während des Geltungszeitraumes des NVP 2008 möglichst viele Maßnahmen der Ausbaupriorität 1 (P+R und/oder B+R) umgesetzt werden. Darüber hinaus ist auch die Umsetzung weiterer Maßnahmen – insbesondere der Ausbaupriorität 2 - möglich, wenn durch Kombination mit anderen Vorhaben Synergien ausgeschöpft werden können. Die Dringlichkeit für eine Verbesserung von Park+Ride ist an SPNV-Stationen deutlich höher als an Stadtbahn-Stationen. Für 31 der untersuchten 46 SPNV-Stationen werden Maßnahmen für erforderlich gehalten, wobei der Schwerpunkt auf Kapazitätserweiterungen liegt und nur in kleinerem Umfang Qualitätsverbesserungen und andere Maßnahmen vorgenommen werden müssen.

Tab. E V 1: Ausbauklasse P+R und B+R von SPNV-Stationen

Station	Ausbaupriorität P+R	Ausbaupriorität B+R
Ahlten	2	2
Aligse	1	3
Anderten-Misburg	1	1
Bantorf	3	3
Barsinghausen	2	2
Bennemühlen	1	2
Bennigsen	1	2
Bissendorf	1	1
Burgdorf	3	1
Dedenhausen	1	3
Dedensen/Gümmer	3	3
Dollbergen	2	2
Egestorf	1	3
Ehlershausen	1	2
Eilvese	1	3
Empelde	3	3
Großburgwedel	2	2
H.-Bornum (B+R 2006 realisiert)	3	3
H.-Linden/Fischerhof (nur B+R)	-	2
H.-Vinnhorst	2	1
Hämelerwald	1	1
Hagen	2	3
Holtensen/Linderte	1	2
Immensen-Arpke	3	3
Isernhagen	2	3
Kirchdorf	1	1
Langenhagen-Kaltenweide	3	2
Langenhagen-Mitte	1	1
Langenhagen-Pferdemarkt	2	1
Lehrte	1	1
Lemme	3	3
Letter	3	2
Mellendorf	1	2
Neustadt a. Rbge.	1	1
Otze	1	3
Poggenhagen	3	3
Rethen	3	3
Ronnenberg	2	2
Seelze	3	2
Sehnde	2	2
Springe	1	2
Völkzen/Eldagsen	2	3
Weetzen	2	2
Wennigsen	3	1
Winninghausen	2	2
Wunstorf	1	1

Tab. E V 2: Ausbauklasse P+R von Stadtbahn-Stationen

Station	Ausbaupriorität P+R
Ahlem	2
Alte Heide	3
Altwarmbüchen	1
Ehrhartstraße	2
Empelde/Eichendorffstraße	1
Fasanenkrug	3
Garbsen	1
Kurze-Kamp-Straße	3
Langenhagen	3
Langenhagen-Zentrum	2
Marienwerder	1
Mühlenberg	1
Nordhafen	2
Ostfeldstraße	3
Pascalstraße	1
Rethen Bahnhof	3
Stöcken	2
Wettbergen	1

Dagegen wird nur an 5 der untersuchten 18 Stadtbahn-Stationen Park+Ride-Erweiterungsbedarf definiert. Hier sind an den meisten Stationen noch erhebliche Kapazitätsreserven vorhanden. Verbesserungsmaßnahmen für Park+Ride an Stadtbahn-Stationen sollten daher vorrangig darauf abzielen, Fehlbelegungen durch Fremdbenutzer einzuschränken bzw. vorhandene Stellflächen durch vernetzte Wegweisung von Park+Ride-Anlagen an Nachbarstationen effektiver zu nutzen

Erheblicher Handlungsbedarf besteht an einer Modernisierung der Bike+Ride-Anlagen an SPNV-Stationen. Nur für etwa die Hälfte der untersuchten Fahrradabstellplätze werden überdachte kundenfreundliche Rahmenhalter angeboten. Abschließbare Sammelanlagen (ohne Fahrradstation Wunstorf) weisen einen Kapazitätsanteil von ca. 4 % des gesamten Bike+Ride-Angebotes auf. Daraus lässt sich ableiten, dass vor dem Hintergrund einer zunehmenden Nutzung hochwertiger Fahrräder auch auf dem Weg zur Arbeit – verbunden mit dem Wunsch nach höherer Reisegeschwindigkeit und höherem Fahrkomfort – der Sicherung und dem Schutz von Fahrrädern vor Vandalismus zukünftig stärker Rechnung getragen werden soll.

Von den 46 untersuchten SPNV-Stationen kann knapp der Hälfte eine hohe Ausbaupriorität Park+Ride zugeordnet werden. Hierzu zählen Stationen, für die bereits umfassende Bahnhofsrahmenplanungen mit Einbeziehung der Anforde-

rungen an Park+Ride-/Bike+Ride-Erweiterungen erarbeitet worden sind, und zwar Neustadt am Rübenberge, Wunstorf, Springe und Hämelerwald. Für zwei weitere Stationen (Bennigsen und Kirchdorf) existieren Ausbauplanungen der Region und an der Station Großburgwedel wurde 2005 der vorgesehene Ausbau der Park+Ride-Anlage bereits realisiert. Damit wird eine gute Übereinstimmung der ermittelten Rangfolge von SPNV-Stationen für Park+Ride-/Bike+Ride-Ausbaumaßnahmen mit laufenden Planungen und Ausbauvorhaben der Region deutlich.

Wichtige ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur an den untersuchten Stationen bilden die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit sowie die vernetzte Wegweisung von P+R-Anlagen an Nachbarstationen, insbesondere vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Optimierung.

Die Entwicklung einzelner Wegweisungsbausteine bzw. einer Wegweisungskonzeption für P+R-Anlagen an SPNV- und Stadtbahn-Stationen könnte aus Nutzen-Kosten-Erwägungen sowie vor dem Hintergrund einer relativ zeitnah möglichen Erfolgskontrolle auch unabhängig von der Rangeinstufung realisiert werden.

4. **Ausblick**

Um das Konzept auch in Zukunft als zentrales Steuerungsinstrument und Entscheidungshilfe für die weitere Optimierung des P+R-/B+R-Systems nutzen zu können, soll eine ständige Aktualisierung der Grundlagendaten erfolgen. Zudem ist mittelfristig eine Überarbeitung des Basiskonzepts vorgesehen.

Kapitel E VI



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!
Maßnahmenliste

VI Maßnahmenliste

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum	Vorauss. Gesamtkosten (geschätzt in Mio.€)	Kostenanteil Region (geschätzt in Mio.€)	Nutzen und Wirkungen
SPNV						
Fahrplanmaßnahmen						
E II 1.3, 5	Inbetriebnahme der S-Bahn nach Hildesheim über Sehnde und Rethen zum Fahrplan 2009					
E II 1.3, 5	Inbetriebnahme der S-Bahn nach Celle über „Lehrte Kurve“ zum Fahrplan 2009					
Stationsausbauten						
E II 4.3	Sehnde	2005-2007	2007-2008	4,5	2,1	Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Attraktivitätssteigerung
E II 4.3	Rethen	2005-2007	2007-2008	1,8	0,7	
E II 4.3	Empelde	2007/2008	2009/2010	1,7	0,6	
E II 4.3	Winninghausen	2007/2008	2009/2010	0,9	0,3	
E II 4.3	Kirchdorf	2007-2009	2010/2011	0,9	0,3	
E II 4.3	Holtensen/Linderle	2009-2010	2011/2012	1,7	0,6	
E II 4.3	Bornum	2009-2010	2011/2012	2,0	0,8	
Verknüpfungsanlagen						
E II 4.3	Waldhausen	2007-2009	2009-2010	13,0	4,7	Reduzierung der Reisezeiten und Nachfragesteigerung
E II 4.3	Braunschweiger Platz	2008-2010	NN*	NN	NN	
*Realisierung abhängig von betrieblichen Randbedingungen						
Busverkehr						
Strecke						
E IV 2.3	Busbeschleunigung	ab 2007	ab 2008			Fahrzeitverkürzung
Haltestellen						
E IV 3.3.1	Ausstattungsverbesserung	ab 2007	ab 2007		jährlich 150.000,-	Qualitätsverbesserung
E IV 3.3.1	Barrierefreier Ausbau	ab 2007	ab 2007		jährlich 200.000,-	Barrierefreiheit
ZOB						
E IV 3.3.2	ZOB Neustadt	ab 2007				Qualitätsverbesserung

Stadtbahn						
Neubaustrecken						
E III 2.3.1	Misburg-Mitte	2007-2009	2010-2011	19	7	Neuerschließung, zusätzliche Fahrgäste
E III 2.3.1	Garbsen-Mitte	2009-2011	2012-2013	12	4	
E III 2.3.1	Hemmingen-Süd	seit 1997	2014-2016	39	12	
Ausbaustrecken						
E III 2.3.2	Badenstedter Straße	2010-2011	2012-2013	5	2	Reduzierung der Störanfälligkeit, Beschleunigungseffekte
E III 2.3.2	Empelder Straße	2011-2013	2014-2016	7	3	
E III 2.3.2	Schulenburg Landstraße	2017-2019	2019-2020	3	1	
E III 2.3.2	Lindener Hafenbahn	2017-2020	2021	5	2	
Neue Haltestelle						
E III 3.3.3	Expo-Park	2009-2010	2011	2	1	Neuerschließung, zusätzliche Fahrgäste
Aufzüge						
E III 3.3.1	Markthalle/Landtag	2008-2009	2010	1,3	0,6	Barrierefreiheit
E III 3.3.1	Königsworther Platz	2007-2008	2009	1,6	0,7	
E III 3.3.1	Werderstraße	2007-2008	2009	1,4	0,6	Qualitätsverbesserung
E III 3.3.1	Hauptbahnhof (Ergänzung)	2008-2009	2009/2010	1,2	0,2	
Hochbahnsteige						
E III 3.3.2	Am Sauerwinkel	2005-2007	2008	3,1	1,2	Barrierefreiheit, Qualitätsverbesserung, Beschleunigungseffekte
E III 3.3.2	Schünemannplatz	2005-2007	2008	3,2	1,5	
E III 3.3.2	Peiner Straße	2006-2008	2009	4,9	3,2	
E III 3.3.2	Dorfstraße	2006-2008	2009	3,1	1,2	
E III 3.3.2	Kantplatz	2007-2009	2010	3,2	1,4	
E III 3.3.2	Uhlhornstraße	2007-2009	2010	2,5	1,0	Barrierefreiheit, Qualitätsverbesserung, Beschleunigungseffekte
E III 3.3.2	Küchengarten	2008-2010	2011	3,0	1,3	
E III 3.3.2	Schwarzer Bär	2007-2010	2011	3,8	1,7	
E III 3.3.2	Herrenhäuser Markt	2008-2010	2011	3,5	1,5	
E III 3.3.2	Bf. Leinhausen	2008-2010	2011	3,5	1,5	
E III 3.3.2	Misburger Straße	2008-2010	2011	4,0	1,7	
E III 3.3.2	Leibniz Universität	2009-2011	2012	1,8	0,7	
E III 3.3.2	Schneiderberg/W.B.M.	2009-2011	2012	1,8	0,7	
E III 3.3.2	Parkhaus	2009-2011	2012	1,8	0,7	
Untersuchungen						
E III 2.4	Fertigstellung Innenstadtnetz (D-West)	2008-2009	-	-	-	Wirtschaftlichkeitsanalyse
E III 2.4	Ausbaukonzept Linden-Mitte (A-West)	2010-2011	-	-	-	
E III 2.4	Anbindung Davenstedt	2012-2013	-	-	-	
E III 2.4	Anbindung Ahlem-Nord	2014-2015	-	-	-	
E III 2.4	Umsteigeanl. Bf. Kleefeld	2011	-	-	-	
E III 3.4	Zusätzliche Haltestellen	2012	-	-	-	Fahrgastpotenzial

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum	Vorauss. Gesamt-Kosten (geschätzt in €)	Kostenanteil Region (geschätzt in €)	Nutzen und Wirkungen
P&R						
an SPNV Stationen						
EV 3	Bennemühlen	2004-2006	2007	377.000	159.000	Zusätzliche Kapazitäten wegen hohem Parkraumdruck
EV 3	Holtensen/Linderte	2004-2006	2007	69.000	17.000	Zusätzliche Kapazitäten Verkehrssicherheit
EV 3	Dedenhausen	2002-2006	2007	289.000	92.000	Zusätzliche Kapazitäten, Befestigung und Erweiterung vorhandener Fläche
EV 3	Wunstorf	2005-2006	2007	-	-	Sicherung der Flächen durch Nutzungsverträge, Qualitätsverbesserung
				Anzahl	Kosten	
EV 3	Bennigsen	(2004) 2007-2008	2009/2010	36	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten wegen hohem Parkraumdruck
EV 3	Egestorf	2007-2009	2009/2010	21-40	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten wegen hohem Parkraumdruck
EV 3	Kirchdorf	2007-2009	2009/2010	bis 20	*(1)	Ausbau abhängig vom Stationsausbau, zeitgleiche Umsetzung bringt Synergien
EV 3	Winninghausen	2007-2009	2010/2011	bis 20	*(1)	Ausbau abhängig vom Stationsausbau, zeitgleiche Umsetzung bringt Synergien
EV 3	Ehlershausen	2008-2010	2010	21-40	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten wegen hohem Parkraumdruck
EV 3	Hämelerwald	2008/2009 zunächst Machbarkeitsuntersuchung: Standort und Flächenverfügbarkeit prüfen, danach ggf. weitere Planungsschritte	nn	60-100	*(1)	nach Abschluss der Tunnelbaumaßnahme evtl. Umbau der P+R Anlage in Eigenleistung der Stadt Lehrte in Zusammenhang Umbau Buswendeanlage, zusätzl. Erweiterung notwendig
EV 3	Lehrte	2008/2009 zunächst Machbarkeitsuntersuchung Standort und Flächenverfügbarkeit prüfen, danach ggf. weitere Planungsschritte	nn	41-60	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten wegen hohem Parkraumdruck,

Kapitel
E VI

EV 3	Neustadt a. Rbge	2008/2009 Zunächst Machbarkeitsuntersuchung, Vorplanung innerhalb des Projektes ZOB Neustadt, später als Einzelprojekt	nn	150	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten Neuordnung des ZOB, P+R/ B+R Bereiches, abhängig vom Gesamtprojekt
EV 3	Bissendorf	2008/2009 Zunächst Machbarkeitsuntersuchung Standort + Flächenverfügbarkeit prüfen, danach ggf. weitere Planungsschritte	nn	bis 20	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten wegen hohem Parkraumdruck
EV 3	Anderten-Misburg	2008/2009 zunächst Machbarkeitsuntersuchung Standort + Flächenverfügbarkeit prüfen, danach ggf. weitere Planungsschritte	nn	bis 20	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten wegen hohem Parkraumdruck
EV 3	Springe	2008/2009 Zunächst Machbarkeitsuntersuchung Standort+ Flächenverfügbarkeit prüfen, danach ggf. weitere Planungsschritte	nn	21-40	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten, wegen vieler Fremdparker, evtl. mit Neuordnung des Vorplatzes, unter Voraussetzung der finanziellen Beteiligung der Stadt Springe
EV 3	Aligse	Nn	nn	bis 20	*(1)	Zusätzliche Kapazitäten, Entwicklungspotential erwartet
EV 3	Langenhagen Mitte	Nn	nn	160	*(1)	Qualitätsverbesserung der vorhandenen Anlage, abhängig von Flächenentwicklung
EV 3	Otze	2008/2009 Vorplanung	nn	bis 20	*(1)	Auswirkungen der Erweiterung in Ehlershausen abwarten
EV 3	Mellendorf	Nn	nn	20-40	*(1)	z. Zt. überlastet, Ausbau Bennemühlen könnte Parkdruck entspannen
EV 3	Eilvese	Nn	nn	bis 20	*(1)	Abhängig von der Weiternutzung angrenzender derzeit genutzten Flächen
P&R						
an Stadtbahn Stationen						
EV 3	Wettbergen	Zunächst Machbarkeitsuntersuchung Standort+ Flächenverfügbarkeit prüfen, danach ggf. weitere Planungsschritte	nn	21-40	*(1)	Kapazitätserweiterung aufgrund hohem Parkraumdruck (Fremdparker)
EV 3	Garbsen	Zunächst Machbarkeitsuntersuchung Standort+ Flächenverfügbarkeit prüfen, danach ggf. weitere Planungsschritte	nn	21-40	*(1)	
EV 3	Altwarmbüchen	2007	2008/2009	nn	*(1)	Kapazitätserweiterung

B&R						
an SPNV-Stationen						
EV 3	Wunstorf	2007-2008	2007 nn	E 108 *** ⁽³⁾	** ⁽²⁾	Kapazitätserweiterung durch Bau einer Fahrradgarage (in Planung)
EV 3	Wunstorf	nn	nn	Q 526 *** ⁽³⁾	** ⁽²⁾	Qualitätsverbesserung durch Austausch von Vorderradklemmen gegen Bügel
EV 3	Lehrte	Zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung, Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung		E 60-100 Q 80	** ⁽²⁾	Kapazitätserweiterung Qualitätsverbesserung
EV 3	Burgdorf	Zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung, Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung		E 21-20 Q bis 40	** ⁽²⁾	Kapazitätserweiterung Qualitätsverbesserung
EV 3	Hämelerwald	Zunächst Standortuntersuchung im Rahmen überiger Planung, Entscheidung über Form der Umsetzung		E 41-60 Q 120	** ⁽²⁾	Umsetzung/ Planung im Zusammenhang mit P+R sinnvoll
EV 3	Bissendorf	Zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung, Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung		E bis 20	** ⁽²⁾	Kapazitätserweiterung
EV 3	Neustadt	Im Rahmen der Projektes ZOB Neustadt Standortuntersuchung, später als Einzelprojekt		E 21-40 108	** ⁽²⁾	Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung
EV 3	H-Vinnhorst	Zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung,		E bis 20	** ⁽²⁾	Kapazitätserweiterung

		Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung				
EV 3	Wennigsen	Zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung, Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung		E bis 20 Q 96	** (2)	Kapazitätserweiterung Qualitätsverbesserung
EV 3	Langenhagen Mitte	Zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung, Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung		E bis 20	** (2)	Kapazitätserweiterung
EV 3	Langenhagen Pferdemarkt	Zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung, Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung		E bis 20 Q 22	** (2)	Kapazitätserweiterung Qualitätsverbesserung
EV 3	Anderten Misburg	Zunächst Machbarkeitsstudie: Standortuntersuchung, Flächenverfügbarkeit prüfen, Entscheidung über Form der Umsetzung		Q 24	** (2)	Qualitätsverbesserung
EV 3	Seelze	Abhängig von Übernahme der Anlagenbetriebsung durch die Stadt Seelze		Q 81-100	** (2)	Qualitätsverbesserung durch Umbau der vorhandenen überdachten Anlage zu einer Fahrradgarage mit Anlehnbügel
EV 3	Kirchdorf	2008/2009 (abhängig vom geplanten Bahnhofsumbau)	2010/20 11	E bis 20	** (2)	Kapazitätserweiterung
EV 3	Sehnde	2007/2008	2009/20 10	Q 41-60	** (2)	Durch den Bahnhofsusbau wird die Verlegung der B+R Anlage notwendig, die neue Anlage wird als Fahrradgarage hergestellt

*(1) Pro Stellplatz wird eine Investitionssumme von max. 4000 . (netto) für die Baukosten inkl. Grunderwerb angenommen. Die Region Hannover trägt davon in der Regel 25%, sowie die Planungskosten. In Einzelfällen kann es zu Abweichungen kommen (erhöhte Kosten z.B. durch Bodenkontamination oder Abriss o. ä.)

** (2) Pro Bügel werden 400 . (netto) für die Baukosten inkl. Grunderwerb angenommen, mit Überdachung 650. (netto), als Fahrradgarage 800 . (netto). Die Region Hannover trägt davon in der Regel 25%, sowie die Planungskosten.

*** (3) E = Erweiterung, Q = Qualitätsverbesserung

Kapitel F



Die Finanzierung – So wird's bezahlt

Kapitel F: Die Finanzierung – So wird's bezahlt

1. Investitionen (ortsfeste Infrastruktur)

1.1 Eigene Bauvorhaben

Eigene Baumaßnahmen werden von der Region Hannover in folgenden Bereichen realisiert:

- Neubau und Erweiterung von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen
- Neubau von Bushaltestellen
- Umgestaltung Zentraler Omnibusbahnhöfe
- Verbesserung der Situation an Bushaltestellen durch Ausstattungsverbesserungen (z.B. Aufstellung von Witterungsschutzeinrichtungen) und barrierefreien Ausbau
- Beschleunigung des Busverkehrs durch Umgestaltung von Busbuchten zu Randhaltestellen, Einrichtungen separater Busspuren, Neubau von Lichtsignalanlagen und Ausstattung von Lichtsignalanlagen mit Beschleunigungskomponenten.

Die Finanzierung erfolgt über den Vermögenshaushalt der Region Hannover. Darüber hinaus ist eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) möglich. GVFG-Mittel können für Maßnahmen oberhalb einer Bagatellgrenze von 25.000 € (Mindestzuwendungssumme) beantragt werden. In der Regel werden daraufhin von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen Zuwendungen in Höhe von 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten gewährt. Außerdem stehen in begrenztem Umfang zweckgebundene Mittel gemäß Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz für Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV zur Verfügung.

In Einzelfällen ist die Finanzierungsquote bei ZOB-Vorhaben abhängig von der zwischen der Region Hannover und der Kommune getroffenen Unterhaltungsvereinbarung der betreffenden Anlage. Entweder übernimmt die Kommune 100 % der jährlichen Wartungs-, Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten der Anlage und die Bau- und Planungskosten werden zu 100 % von der Region getragen. Oder es erfolgt zwischen der Kommune und der Region Hannover eine hälftige Teilung sowohl der jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten als auch der nicht durch das GVFG finanzierungsfähigen Bau- und Planungskostenanteile.

1.2 Zuwendungen an DB für SPNV-Vorhaben

Der Ausbau von Stationen und Strecken des SPNV wird von der Region Hannover als zuständigem Aufgabenträger finanziert. Die Mittel für Neu- und Ausbauvorhaben werden im Vermögenshaushalt bereitgestellt. Die Umsetzung aller Vorhaben wird von der DB als Bauherrin und Eigentümerin (Stationen: DB Station & Service; Strecken: DB Netz) gesteuert. Die Neu- und Ausbauvorhaben werden in der Regel über Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund und/oder dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom Land gefördert. Die entsprechenden Finanzierungsanträge werden von der DB beim Land gestellt. Die Komplementärfinanzierung für diese Vorhaben erfolgt über entsprechende Zuwendungsbescheide der Region Hannover an die DB.

Die zuwendungsfähigen Kosten der Neu- und Ausbauvorhaben können bei Vorhaben über 50 Mio. € bis zu 60 % aus GVFG-Bundsmitteln und bis zu 15 % aus Landesmitteln gefördert werden. Bei Vorhaben unter 50 Mio. € erfolgt die Förderung der zuwendungsfähigen Kosten komplett bis zu 75 % aus Landesmitteln. Somit werden zurzeit bei SPNV-Vorhaben maximal 75 % der zuwendungsfähigen Kosten durch Bund und/oder Land finanziert. Die übrigen 25 % der zuwendungsfähigen Kosten sowie alle nicht zuwendungsfähigen Baukosten und die Planungskosten (auch vorausgehende Machbarkeitsstudien, Standardisierte Bewertung etc.) trägt die Region Hannover zu 100 %. Für diese nicht durch Zuwendungen gedeckten Bau- und Planungskosten stellt die Region der mit der Umsetzung beauftragten DB entsprechende Zuwendungsbescheide aus.

Großprojekte (hauptsächlich größere Streckenausbauten) werden in Einzelfällen über das Bundes Schienenwege Ausbau Gesetz (BSchwAG) gefördert. Mit Erstellung des Gesetzes wurde ein Bedarfsplan entworfen, der weiter fortgeschrieben wird.

1.3 Zuwendungen an Infra für Stadtbahnvorhaben

Die Infrastruktur für die Stadtbahn wird von der Region Hannover als zuständigem Aufgabenträger finanziert. Dabei werden die Mittel für Neu- und Ausbaivorhaben im Vermögenshaushalt und die Mittel für Erneuerungs- und Instandhaltungsvorhaben über den jährlichen Verlustausgleich des infra-Wirtschaftsplanes im Verwaltungshaushalt der Region bereitgestellt. Die Umsetzung aller Vorhaben obliegt der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) als Bauherrin. Die Finanzierung der Erneuerungs- und Instandhaltungsvorhaben erfolgt in voller Höhe aus dem Wirtschaftsplan der infra. Die Neu- und Ausbaivorhaben werden in der Regel über Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund und/oder dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom Land gefördert. Die entsprechenden Finanzierungsanträge werden von der infra beim Land gestellt. Die Komplementärfinanzierung für diese Vorhaben erfolgt über entsprechende Zuwendungsbescheide der Region Hannover an die infra.

Die zuwendungsfähigen Kosten der Neu- und Ausbaivorhaben können bei Vorhaben über 50 Mio. € bis zu 60 % aus GVFG-Bundsmitteln und bis zu 15 % aus Landesmitteln gefördert werden. Bei Vorhaben unter 50 Mio. € erfolgt die Förderung der zuwendungsfähigen Kosten komplett bis zu 75 % aus Landesmitteln. Somit werden zurzeit bei Stadtbahnvorhaben maximal 75 % der zuwendungsfähigen Kosten durch Bund und/oder Land finanziert. Eine zusätzliche Förderung durch eigene Landesmittel, die in vielen anderen Bundesländern üblich ist und bis 2002 auch in Niedersachsen über ergänzende Landesfinanzierungsverträge sichergestellt wurde, erfolgt zurzeit nicht. Die übrigen 25 % der zuwendungsfähigen Kosten sowie alle nicht zuwendungsfähigen Baukosten und die Planungskosten trägt die Region Hannover zu 100 %. Für diese nicht durch Zuwendungen gedeckte Bau- und Planungskosten stellt die Region der mit der Umsetzung beauftragten infra entsprechende Zuwendungsbescheide aus.

1.4 Zuwendungen an Kommunen für ÖPNV-Vorhaben

Bei größeren ÖPNV-Vorhaben, insbesondere auch beim Neubau oder der Erweiterung von P+R-Anlagen, wird oftmals der Erwerb von Grundstücksflächen erforderlich. Da die ÖPNV-Vorhaben nach ihrer Realisierung in der Regel – verbunden mit der Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht – in das Eigentum der Kommunen übergehen, erfolgt die Finanzierung des erforderlichen Grunderwerbs mittels Zuwendungen an die Kommunen, welche dann den Grundstückskauf abwickeln.

Sind bei Bauvorhaben der Städte und Gemeinden ÖPNV-relevante Bereiche betroffen, kann eine finanzielle Beteiligung der Region Hannover beantragt werden. Dies betrifft insbesondere solche Fälle, bei denen durch eine Erhöhung des Ausbaustandards eine Verbesserung der ÖPNV-Situation erreicht werden kann. Beispielhaft sei hier der angestrebte barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen mit einem 16 - 18 cm Hochbord gegenüber einem Normalausbaustandard mit 10-12 cm Bord genannt.

Die Zusage zur finanziellen Beteiligung der Region Hannover erfolgt über Zuwendungsbescheide.

1.5 Ausblick auf zukünftig mögliche Finanzierungsformen am Beispiel Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP)

1.5.1 Einführung

Vor dem Hintergrund der Finanzierungskrise der öffentlichen Haushalte und bei gleichzeitig steigendem Investitions- und Instandhaltungsbedarf bei kommunalen Infrastrukturen werden Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) vermehrt als Chance gesehen, allgemein öffentliche Aufgaben mit Hilfe privater Unternehmen kostengünstiger, qualitativ besser und zuverlässiger zu erfüllen. Es stellt sich die Frage, ob ÖPP-Modelle auch zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktureinrichtungen einsetzbar sind.

Unter dem ÖPP-Begriff werden sämtliche Beschaffungsmodelle zusammengefasst, die in irgendeiner Form privates Kapital einbinden. ÖPP steht für einen ganzheitlichen Lebenszyklusansatz, bei dem neben der Finanzierung, der

Planung und dem Bau auch die betriebliche und bauliche Unterhaltung in einem Gesamtpaket auf einen Privatinvestor übertragen wird. Zu unterscheiden sind Neubauprojekte und die Bewirtschaftung bestehender Infrastrukturen.

Die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Kommunen basiert im Wesentlichen auf Vertragsbasis und ist zeitlich begrenzt. Die Vertragslaufzeiten liegen in der Regel bei 15 bis 30 Jahren und erfordern daher politische Zuverlässigkeit während dieses Zeitraums. Die Strukturierung von ÖPP-Organisationsmodellen ist im konkreten Einzelfall unter Einbeziehung der rechtlichen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen, der Interessenlagen der Beteiligten und unter Abwägung ökonomischer Vorteile im Vergleich zu anderen Beschaffungsansätzen zu überprüfen.

Ob ein Projekt am Ende günstiger konventionell oder auf ÖPP-Basis realisiert werden kann, entscheidet letztlich der Wettbewerb um die effizienteste Finanzierung des Projekts. Daher ist es zunächst notwendig, die Kosten der konventionellen Beschaffung wahrheitsgetreu zu ermitteln. Da ÖPP-Vorhaben derzeit (noch) nicht routiniert durchführbar sind, bedarf jedes Projekt intensiver, langatmiger und auch kostspieliger Planung und Vertragsgestaltung. Nur wenn unter systematischer Berücksichtigung aller Kosten und Risiken das ÖPP-Angebot günstiger liegt als die konventionelle Beschaffung, sollte es überhaupt zur ÖPP-Projektrealisierung kommen. Im Gegensatz zu Baumaßnahmen im Bereich Bundesautobahnen/Bundesstraßen gibt es bislang in Deutschland auf rein kommunaler Ebene kaum ÖPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturen, die den internationalen Standards (Vorstrukturierung, Transparenz, Vergabe im Wettbewerb) entsprechen.

1.5.2 Vor -/Nachteile

Allgemein verspricht man sich von ÖPP-Modellen, dass schon in der Planungs- und Bauphase die späteren Betriebskosten optimiert werden können und durch den ganzheitlichen Lebenszyklusansatz Einsparungen von 15 bis 20 Prozent, bezogen auf die kalkulierten Bau- und Betriebskosten, erreicht werden können. Allerdings sind positive Effekte erst ab einem Investitionsvolumen von ca. 20 Mio. Euro vorstellbar, was den möglichen Anwendungsumfang erheblich einschränkt. Derzeitiges Haupthindernis zur Durchführung von ÖPP-Projekten im Verkehrsinfrastruktursektor ist aber die allgemeine Finanzschwäche der öffentlichen Haushalte.

Die Verpflichtung zur Zahlung eines laufenden Entgelts über viele Jahre in einem ÖPP-Projekt ist einer Kreditaufnahme gleichzustellen und daher kaum möglich, wenn zusätzliche Kredite durch die zuständigen Aufsichtsbehörden beispielsweise im Rahmen eines Haushaltssicherungskonzeptes massiv begrenzt werden. Zudem erfolgt die Sicherstellung des Eigenkapitals durch Private nur bei ausreichender Renditeaussicht/-garantie, die sich nach gängigen Erfahrungen auf mindestens zehn Prozent beläuft. Aktuelle Bestandsaufnahmen von ÖPP-Projekten belegen einen durchschnittlichen Effizienzvorteil von zehn Prozent, eine beschleunigte Abwicklung der Maßnahmen und eine Optimierung der Ausgaben.

Bei ÖPP-Vorhaben übernehmen private Investoren bedeutsame Risiken von der öffentlichen Hand. Dieser Risikotransfer verspricht immer dann die größten Effizienzgewinne, wenn derjenige Partner diejenigen Risiken übernimmt, die er am besten wirtschaftlich beherrschen kann. Für die Kommunen könnte sich in diesem Zusammenhang die mögliche Verlagerung des demografischen Risikos und des Nutzungsrisikos während der langen Vertragslaufzeiten auf die Privatinvestoren vorteilhaft auswirken.

Bei ÖPP-Modellen legt die öffentliche Hand fest, welche Leistungen in welcher Qualität gewünscht sind. Wie diese Leistungen erbracht werden, steht hingegen nicht in ihrem unmittelbaren Einflussbereich. Damit erhält der Privatinvestor breiten Spielraum für Innovation und Kostenoptimierung. Die Vorhabenrealisierung kann wesentlich unabhängiger vom politischen Meinungsbild erfolgen. Bei ÖPP-Projekten werden somit auch solche Lösungsvarianten untersucht, die sonst aus politischen Gründen bereits vorab ausgeschlossen worden wären.

Thesenartig lassen sich die Vorteile von ÖPP wie folgt zusammenfassen:

- Effizienzgewinn und Optimierung der Ausgaben
- höhere Transparenz als bei konventioneller Beschaffung
- Bauzeitbeschleunigung
- großer Spielraum für Innovation durch Entkopplung von Lösung und politischem Meinungsbild sowie
- Risikoteilung/-transfer.

Als Nachteile von ÖPP werden insbesondere angesehen:

- hohe Vorbereitungskosten (exakter Kostenvergleich !)
- hoher Aufwand durch umfangreiche Vertragsgestaltungen
- lange Laufzeiten erfordern politische Verlässlichkeit
- hoher Aufwand bei der Einbettung von Fördermitteln (z.B. GVFG) sowie
- bislang kaum Anwendungsfälle im kommunalen ÖPNV.

1.5.3 Fazit

ÖPP-Modelle ermöglichen bei geeigneten ÖPNV-Großprojekten deutliche Effizienzgewinne (durchschnittlich zehn Prozent), eine Optimierung der Ausgaben und eine beschleunigte Abwicklung der Maßnahmen. Durch das Mindestinvestitionsvolumen von ca. 20 Mio. Euro schrumpft das erschließbare Potenzial allerdings erheblich. Zudem sind nicht alle großen Bauvorhaben für ÖPP-Projekte geeignet. Für die Region Hannover bestehen vor allem im Stadtbahnbereich bei Brücken- und Tunnelbaumaßnahmen gute Einsatzchancen. Daneben wäre die Eignung von ÖPP-Modellen auch für komplette Stadtbahnvorhaben (Neubau/ Ausbau) zu prüfen. ÖPP-Modelle stellen somit auch für die Region Hannover einen alternativen Beschaffungsansatz für Großprojekte dar, bei dem die Vermögenswerte der öffentlichen Hand professionell eingesetzt werden können.

2. Zahlungen an die Verkehrsunternehmen

2.1 Kürzung der Regionalisierungsmittel

Mit der Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 des Bundes und der zusätzlichen Novellierung vom 12.12.2007 auf der Basis des sogenannten „Beck.Kompromisses“ wurde das Regionalisierungsgesetz mehrfach angepasst. Mit der Neufassung des NNVG vom 13.12.2007 hat sich auch für die Region Hannover ein zentrales Instrument zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs und des sonstigen Öffentlichen Personennahverkehrs merkbar verändert. Dem Land Niedersachsen werden bis 2014 trotz wiedereinsetzender Dynamisierung ab 2009 deutlich weniger Mittel zur Verfügung stehen. Die Region Hannover wird sich auf erhebliche Einschnitte bei der zweckgebundenen Zuwendung von Regionalisierungsmitteln einstellen müssen.

Aufgrund einer Kompensation durch das Land wurden für 2006 die Zuweisungen an die niedersächsischen Aufgabenträger unverändert gezahlt. In 2007 wurden die Zahlungen den Kürzungen der Regionalisierungsmittel gegenüber dem Land Niedersachsen angepasst. Die Region Hannover konnte die Mindereinnahmen nur deshalb mit kommunalen Steuermitteln ausgleichen, weil zumindest teilweise erste wettbewerbliche und vertragliche Erfolge berücksichtigt werden konnten. Für die Jahre 2008 und 2009 erhält die Region Hannover für solche Leistungen, die aufgrund der Kürzung hätten abbestellt werden müssen, zweckgebundene Zuweisungen. In den Folgejahren ab 2010 mit deutlich höheren Kürzungsbeträgen ist eine Kompensation nur durch kommunale Mittel nicht leistbar. Negative Auswirkungen auf die SPNV- und sonstige ÖPNV-Leistungen beispielsweise durch Abbestellung von Verkehrsleistungen sind unvermeidbar.

2.2 SPNV

2.2.1 Betriebskosten

Aufgabenträger Region Hannover

Seit dem 01.01.1996 gilt für den Bereich des SPNV eine neue gesetzliche Grundlage. Mit dem Regionalisierungsgesetz (RegG) wurde die Zuständigkeit für den SPNV auf die Länder übertragen. Das Land Niedersachsen hat im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) die Region Hannover zum Träger des SPNV in der Region Hannover bestimmt. Gleichzeitig mit der Aufgabenübertragung werden die Träger des SPNV mit Finanzmitteln ausgestattet, um Leistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellen zu können.

Zuweisung vom Land Niedersachsen

Auf der Grundlage von § 8 RegG bzw. § 7 NNVG hat die Region Hannover im Jahr 2007 eine Zuweisung in Höhe von ca. € 77 Mio. für die Bestellung von SPNV-Leistungen und andere ÖPNV-Aktivitäten erhalten. Die bisherige Trennung zwischen den Mitteln für die Bestellung von SPNV-Betriebsleistungen und den sog. X-Mitteln ist mit der Neufassung des RegG entfallen.

Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

DB Regio

Im März 2006 haben die Region Hannover und DB Regio einen Verkehrsvertrag geschlossen, in dem sowohl die Leistungen als auch die Zahlungsregularien für die Jahre 2006 bis 2014 vereinbart sind. Die Region Hannover verwendet Regionalisierungsmittel für die Bezahlung der SPNV-Leistungen. Entspricht das Angebot nicht dem vereinbarten Umfang und der vereinbarten Qualität oder wird das Verkehrsangebot verringert, so ist die Region Hannover berechtigt, die Zahlungen zu reduzieren.

metronom

Nach einer europaweiten Ausschreibung der Linie Uelzen-Hannover-Göttingen übernahm die metronom Eisenbahngesellschaft im Dezember 2005 den Betrieb. Der Vertrag wurde im März 2005 mit einer 8-jährigen Laufzeit bis zum Fahrplanwechsel in 2013 geschlossen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

Die Region Hannover hat im Zusammenhang mit der Bestellung von Verkehrsleistungen keine direkten Verträge mit DB Netz (Trasse) bzw. DB Station&Service geschlossen. Dadurch kann der Aufgabenträger im laufenden Betrieb z.B. beim Qualitätsmanagement nur indirekt über die EVU, die direkte Vertragspartner der EIU sind, Einfluss nehmen. Sollte die Zahl der in der Region tätigen EVU zunehmen, muss geprüft werden, ob die rechtlich bereits möglichen direkten Verträge zwischen Aufgabenträger und EIU Ziel führender sind.

Finanzierung von Angebotsausweitungen

Bis zur Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes des Bundes in 2006 war die Region Hannover in der komfortablen Situation, dass das gesamte Regelangebot im sog. Grundangebot enthalten war und dadurch über die Regionalisierungsmittel finanziert werden konnte. Da das in der Verordnung zum NNVG bezifferte Zug-Kilometer-Kontingent noch nicht ausgeschöpft wurde, wären Angebotsausweitungen bis zu einer bestimmten Obergrenze kompensiert wor-

den. Trotz der Novellierung des RegG und des NNVG ist diese Regelung bezüglich zusätzlicher Leistungsbestellung im Grundsatz erhalten geblieben. Allerdings hat sich die Finanzausstattung für die Bestellung des Grundangebots durch die Kürzungen erheblich verschlechtert.

2.2.2 Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des bestehenden Tarifverbundes

Anerkennung des GVH-Verbundtarifes

Aufgrund des bestehenden Verkehrs- und Tarifverbundes Großraum-Verkehr Hannover (GVH) im Gebiet der Region Hannover erzielen die EVU im Bereich der Region Hannover keine Einnahmen aus den eigenen Tarifen für Verkehre innerhalb des Verbundgebiets. Deshalb steht den Unternehmen zusätzlich zu den Transfermitteln nach dem Regionalisierungsgesetz ein Anteil aus den Erträgen zu, die aus dem GVH-Gemeinschaftstarif erzielt werden. Dieser Anspruch dürfte in 2007 bei ca. € 27 Mio. brutto liegen (zu GVH-Sonderstreckentarifen s. Abschnitt 3).

Eigene Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die EVU haben zusätzlich eigene Einnahmen aus den unternehmenseigenen Tarifen für ein- und ausbrechende Verkehre. Das sind die Regionsgrenze überschreitende Fahrten, bei denen nicht auch spezielle GVH-Angebote genutzt werden können. Für den Aufgabenträger Region Hannover sind diese Einnahmen nicht nur bei der Festlegung der Einnahmenanteile der EVU am GVH-Tarif von Bedeutung. Da diese eigenen Einnahmen den Kostendeckungsgrad mitbestimmen, sind sie auch bei der Festlegung der der Region Hannover zufließenden Regionalisierungsmittel berücksichtigt worden und hatten dadurch Einfluss auf deren Höhe.

Tab. F 1: Übersicht über die Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio und metronom in € Mio.

2002	2003	2004	2005 (1)	2006 Plan	2007 Plan
73,9	75,8	77,3	73,7	72,4	71,7

(1) Dezember 2005: Betriebsaufnahme metronom

Tab. F 2: Übersicht der Zahlungen der Region Hannover für Busverkehrsleistungen in Mio. €

2002	2003	2004	2005	2006
66,2	65,0	64,4	59,6	58,6

2.3 Stadtbahn

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Kostenabgrenzung insbesondere hinsichtlich der Nutzung der Infrastruktur kann davon ausgegangen werden, dass die Stadtbahn eigenwirtschaftlich ist und sich somit aus den Tarif- und Tarifersatzeinnahmen finanziert.

2.4 Bus

Bis zum Jahr 2005 wurde die Finanzierung von Busleistungen über die abgeschlossenen Verkehrsverträge geregelt. Durch die Finanzierungszusage zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zwischen der Region Hannover und der üstra bzw. der RegioBus ist seit dem 01.01.2006 der Ausgleich der Busverkehrsleistungen geregelt. Die Region Hannover gleicht die nicht durch Tarifeinnahmen, Tarifersatzmaßnahmen (Ausgleich für Schüler und Schwerbehindertenbeförderung) und sonstige Erträge (z.B. Einnahmen durch Fahrzeugwerbung) abgedeckten Kosten aus. Die Summe der Ausgleichzahlungen für Busverkehrsleistungen der üstra und RegioBus für das Jahr 2006 lag bei 58,6Mio. €.

Entwicklung der Zahlungen

Die Ausgleichszahlungen für Busleistungen konnten in den letzten Jahren durch eine positive Entwicklung bei den Tarifeinnahmen und durch Abbestellungen von Leistungen um 10 % gesenkt werden. Grundlage für die Zahlungen nach Tabelle F 2 sind die Verkehrsleistungen nach Abzug der Tarif- und Tarifersatzeinnahmen sowie der sonstigen Erträge nach der Spitzabrechnung.

2.5 Ausblick für die Finanzierung von SPNV-, Stadtbahn- und Busleistungen

SPNV

Die für die Bestellung von Verkehrsleistungen durch Bund und Land Niedersachsen bereitgestellten Mittel werden in den nächsten Jahren vor dem Hintergrund einer restriktiven Haushaltspolitik reduziert. Soll in den nächsten Jahren das erreichte Bedienungsniveau ohne zusätzliche Belastung der kommunalen Haushalte gesichert und punktuell sogar ausgebaut werden, muss sich die Region Hannover mit Phantasie positionieren. Die Finanzierbarkeit des SPNV kann nur durch einen geeigneten Maßnahmen-Mix gesichert werden. Dazu gehören vor allem die in den Verkehrsverträgen mit den EVU bereits vereinbarten Einsparungen durch Rabatte und Wettbewerbserfolge. Kürzungen in Quantität und Qualität können nur durch die konsequente und erfolgreiche Fortsetzung des Ausschreibungsfahrplans SPNV vermieden werden.

Stadtbahn

Die Region Hannover hat ein großes Interesse, die Finanzierung der Stadtbahn vor dem Hintergrund der europarechtlichen Rahmenbedingungen langfristig zu sichern, um damit die gute Qualität des Stadtbahnangebotes zu erhalten und auf der Basis der bisher erreichten Standards weiterzuentwickeln. Diese Ziele lassen sich nur dann finanzieren, wenn die Kosten auch im Stadtbahnbereich weiter gesenkt werden. Die Konkretisierung einer langfristigen Perspektive muss in Abhängigkeit von Angebots- und Infrastrukturstandards die Kostenentwicklung in transparenter Weise beinhalten und in diesem Zusammenhang ausreichende Steuerungsmöglichkeiten für die Aufgabenträger gewährleisten.

Bus

In Anbetracht der finanziellen Lage der öffentlichen Hand werden von den Verkehrsunternehmen und der Region Hannover verstärkt die Bemühungen fortgesetzt, die Kosten für das ÖPNV-Angebot zu senken. Bei üstra und RegioBus haben diese Bemühungen in den letzten Jahren zu einem sinkenden Zuschussbedarf geführt. Beiden Verkehrsunternehmen

hat die Region Hannover für das Verkehrssystem Bus bis einschließlich 2009 eine Finanzierungszusage gegeben. Gegenüber den ursprünglich mit den Verkehrsunternehmen bis 2005 abgeschlossenen Verkehrsverträgen kommt es insbesondere bei der üstra durch interne Restrukturierungsmaßnahmen zu erheblichen Kostensenkungen. Vor dem Hintergrund der zurückgehenden Finanzmittel für ÖPNV-Leistungen sind weitere Kostensenkungen notwendig, wenn es nicht zu deutlichen Angebotskürzungen kommen soll.

3. Tarifeinnahmen, Ausgleichszahlungen und Erstattungsleistungen

3.1 Tarifeinnahmen

Die in der Region aktiven Verkehrsunternehmen üstra AG und RegioBus Hannover GmbH haben sich zu einem Verkehrsverbund (GVH) zusammengeschlossen. Mit der DB Regio AG und mit metronom Eisenbahngesellschaft mbH hat die Region Verkehrsverträge abgeschlossen, die diese Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpflichten, die Fahrausweise des Verbundtarifes anzuerkennen.

Seit dem 01.01.2002 ist die Einnahmenaufteilung durch einen Vertrag zwischen Region, üstra und RegioBus neu geregelt. Anstelle der bisherigen festen Prozentanteile wird der Einnahmenanteil jährlich ermittelt und fortgeschrieben. Maßgebliche Kriterien hierbei sind die Tarifhöhe und die Fahrgastzahlen pro Verkehrsunternehmen.

Die EVU haben keine eigenen Einnahmenansprüche an Verbundeinnahmen. Die Region, die im Rahmen der Einnahmenaufteilung des Verbundes Vertragspartner anstelle der EVU ist, hat bisher gegenüber DB Regio die Anerkennung der Verbundtarife aus den GVH-Tarifeinnahmen vertraglich abgegolten, da DB Regio für Verkehre innerhalb des Verbundes keine eigenen Einnahmen aus dem Tarif der DB AG erzielt. Es ist vorgesehen, dass diese Abgeltung ausschließlich durch die Mechanismen der Einnahmenaufteilung des Verbundes und damit nachfrage- und leistungsgerecht erfolgen soll.

Bestehende Verträge mit der DB Regio über die Anerkennung der GVH-Sondertarife Schaumburg, Peine, Schwarmstedt und Celle wurden in einen Vertrag über den GVH-Regionaltarif zum 12.12.2004 überführt. Zum 01.02.2005 und zum 01.02.2006 wurden weitere Sonderstreckentarife nach Nienburg und Hildesheim eingeführt. Die DB Regio AG bzw. DB AG

erkennt die entsprechenden GVH-Fahrausweise auf bestimmten Streckenabschnitten außerhalb des GVH-Tarifgebietes an. Die Abgeltung der Einnahmenansprüche an GVH-Einnahmen, die aus der Nachfrage auf diesen EVU-Strecken erzielt werden, erfolgt bzw. soll künftig ausschließlich über die Regularien der im GVH praktizierten Einnahmenaufteilung erfolgen. Die Region Hannover wiederum erhält Zuschüsse in der entsprechenden Höhe von den jeweiligen Gebietskörperschaften, solange die Erlöse aus Tarifen vertraglich vereinbarte Ansprüche aller EVU nicht decken und leitet diese in Analogie zur Einnahmenaufteilung an die Verkehrsunternehmen weiter.

DB Regio hat zusätzlich eigene Einnahmen aus dem DB-Tarif für ein- und ausbrechende Verkehre, die die Regionsgrenze überschreiten, ohne spezielle GVH-Angebote zu nutzen. Für den Aufgabenträger sind diese Einnahmen nur bei der Festlegung des Einnahmenanteils von DB Regio am GVH-Tarif von Bedeutung.

Der Verkehrsvertrag mit metronom GmbH sieht vor, dass deren Ansprüche an GVH-Verbundeinnahmen aus der Anerkennung dieser Tarife heraus auf den im Regionsgebiet bzw. im Tarifgebiet des GVH gelegenen Streckenabschnitten ausschließlich über die Anwendung der GVH-Einnahmenaufteilung erfolgen.

Die Poolentwicklung war bestimmt durch allgemeine Tarifanpassungen und wurde auch durch die Einführung der Sonderstreckentarife Celle zum 01.04.2002, Nienburg zum 01.02.2005 und der Überführung der vier Sonderstreckentarife Celle, Peine, Schaumburg und Schwarmstedt in den Regionaltarif positiv beeinflusst. Die Entwicklung in 2006 ist u.a. bestimmt durch die Einführung des Sonderstreckentarifs Hildesheim zum 01.02.2006 und die Erweiterung des Regionaltarifs um EVU-Strecken in den Landkreis Hameln-Pyrmont zum 01.10.2006.

Das konkrete Ausmaß der zukünftigen Entwicklung des GVH-Pools ist nicht absehbar. Die allgemeine Tarifentwicklung wird sich orientieren an den in Kapitel D IV Abschnitt 2.1 dargestellten allgemeinen Leitlinien und Standards zur Tarifgestaltung sowie den Möglichkeiten, die dort skizzierten tarifpolitischen Ansätze durchsetzen zu können (Stichwort: nutzerfinanzierte Tarife), ohne jedoch die Aspekte einer auch aus Kundensicht sozial vertretbaren Preisbildung im Einzelnen und bestehende Zahlungsbereitschaften zu vernachlässigen. Dabei gilt es gleichfalls, die Themenkreise nicht außer

Tabelle F 3: GVH-Tarifeinnahmen

in Mio. Euro	1999	2000 inkl. EXPO	2000 ohne EXPO	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pooleinnahmen GVH	117,8	128,8	126,5	130,2	134,3	137,6	146,5	155,6	162,9
Veränderung/Vorjahr absolut		11,0		1,4	4,1	3,3	8,9	9,1	7,3
Veränderung/Vorjahr prozentual		9,3%		1,1%	3,2%	2,4%	6,5%	6,2%	4,7%

Acht zu lassen, die über die nachfolgend genannten rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich finanzieller Ausgleichsleistungen des Landes an die Verkehrsunternehmen mittelbar wirken. So wird insgesamt auch für die Folgejahre bis 2011 von steigenden Tarifeinnahmen ausgegangen werden, wobei der Anteil, der aus stärkerer Kundennachfrage resultiert gegenüber dem Anteil, der aus Preis- und tarifstrukturellen Maßnahmen generiert wird, tendenziell sinken dürfte, wenn es nicht gelingt, über Kundenbindungsmaßnahmen hinaus bisher noch brachliegende Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen. Dass dabei auf die für alle Bürgerinnen und Bürger der Region und Einpendler einwirkenden wirtschaftspolitischen bundes- und landesweiten Restriktionen seitens der Region und des GVH überwiegend nur reagiert werden kann, indem diese in die Tarifberatung einfließen, ist offensichtlich.

3.2. Ausgleichszahlungen für Schülerbeförderung

Gemäß § 45 a PBefG erstattet das Land Niedersachsen den Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs einen Ausgleich in Höhe von 50 % der nicht gedeckten durchschnittlichen Kosten, wenn der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Tarifen zur Deckung der Kosten nicht ausreicht. Da die Zahlungen nicht an die Region, sondern direkt an die Verkehrsunternehmen geleistet werden, werden sie hier nicht ausgewiesen. Sie mindern entsprechend den von der Region zu tragenden Zuschussbedarf. Die Situation hat sich für die Region in diesem Punkt insofern geändert, als durch Bundesgesetzgebung Kürzungen dieser Ausgleichsleistungen ab dem Jahre 2004 in Kraft getreten sind. Danach wurden für das jeweilige Antragsjahr nach regulärem Berechnungsverfahren ermittelte Ausgleichsbeträge pauschal um 4 % in 2004, um 8 % in 2005 und um 12 % in 2006 gekürzt. Derzeitige Bestrebungen der Länder gehen dahin, dass es in den

jeweiligen Bundesländern als Zahler überlassen bleibt, besondere Einzelverträge mit den Verkehrsunternehmen abzuschließen, die die Ausgleichszahlungen z.B. auf einem festgelegten Basisjahr pauschalieren und/oder jahresweise weitere Kürzungsquoten vertraglich festschreiben.

Die Kürzung von Landesmitteln an die Unternehmen üstra und RegioBus wird sich somit unmittelbar auf die Region auswirken und die Gestaltung von Tarifen für Schüler und Auszubildende beeinflussen. Gleiches gilt für Kürzungen der Leistungen gemäß § 6 AEG an die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

3.3. Erstattungsleistungen für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen

Zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen des ÖPNV gehört die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Beweglichkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt oder hilflos oder gehörlos sind. Gemäß den Regeln nach §§ 145ff. SGB IX werden den Unternehmen die durch die unentgeltliche Beförderung entstehenden Fahrgeldausfälle erstattet. Da die Zahlungen nicht an die Region, sondern direkt an die Verkehrsunternehmen geleistet werden, werden sie hier der Höhe nach nicht ausgewiesen.

Sie mindern per se entsprechend den von der Region zu tragenden Zuschussbedarf. Jedoch haben Kürzungen der Leistungen an die Unternehmen auch in diesem Bereich entsprechende Folgen auf die Höhe dieses Zuschussbedarfs.

Impressum

Region Hannover

Der Regionspräsident

Koordination/Redaktion

Fachbereich Verkehr

Team Verkehrsentwicklung und

Verkehrsmanagement

Klaus Geschwinder,

Tanja Göbler

Projektgruppe Nahverkehrsplan

Klaus Geschwinder, Tanja Göbler,

Torsten Albert, Frank Ellenberg,

Dr. Solveigh Janssen, Reinhard Krallinger,

Karsten Sydow, Christian Weske,

Nicole Vogt

Fotos

Svea Lorenzen

Gestaltung

Matthias Rößler,

Team Gestaltung

Druck

Team Druck, Region Hannover

Weitere Informationen

Region Hannover

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement

Hildesheimer Straße 20

30169 Hannover

Ausgabe

November 2008