



Fachbereich Verkehr

# NAHVERKEHRSPPLAN 2015

Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 138



Region Hannover

## Vorwort

Die Region Hannover legt nach dem Nahverkehrsplan (NVP) 1997, 2003 und 2008 den NVP der Fassung 2015 in vierter Auflage vor. Für die nächsten fünf Jahre existiert damit ein verbindlicher Rahmen, der die verkehrspolitischen Ziele und vorrangigen Vorhaben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Landeshauptstadt Hannover und den 20 Umlandkommunen festlegt.

In der Region Hannover leben ca. 1,1 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Davon sind ca. 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Landeshauptstadt Hannover ansässig und ca. 600.000 in den umliegenden Städten und Gemeinden. Im Vergleich zu anderen Großstadregionen weisen somit sowohl die Kernstadt als auch die Region insgesamt eine mittlere Größenordnung und Verdichtung auf. Die Region Hannover hat eine zentrale geografische Lage sowohl innerhalb Deutschlands als auch in Europa und bildet durch die Schnittstelle der europäischen Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrsachsen einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

Der NVP ist ein gesetzlich vorgesehenes Planungsinstrument, mit dem die Region Hannover sowohl für die Kernstädte als auch für die ländlichen Ortsteile Standards und Vorgaben definiert, mit deren Umfang und Qualität die Leistungen bei Stadt-, S-Bahnen und dem Busverkehr festgelegt werden. Darüber hinaus enthält der NVP Zielvorgaben, Prüfaufträge und konkrete Maßnahmenvorschläge, die dazu beitragen, den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Hannover noch attraktiver zu gestalten. Wie schon bei seiner Vorgängerausgabe von 2008 liegt die Zielsetzung des NVP 2015 ebenfalls darin, einen attraktiven aber gleichzeitig auch wirtschaftlichen ÖPNV zu entwickeln. Angesichts knapper Haushaltslagen nimmt der Kostendruck auch beim öffentlichen Verkehr zu. Die Region Hannover sieht sich daher herausgefordert, die Quantität und die Qualität des Verkehrsangebotes mit dem Ziel intensiver zu steuern, so dass die öffentlichen Mittel möglichst effizient eingesetzt werden.

Um ein möglichst breites Akteursspektrum frühzeitig an Planungsprozessen im Nahverkehr zu beteiligen, hat die Region Hannover erstmals auch Bürgerinnen und Bürger in das Aufstellungsverfahren des Nahverkehrsplans miteinbezogen. Diese neue Form der Beteiligung wurde parallel zu der gesetzlich vorgeschriebenen Mitwirkung und Beteiligung mit den im Verkehrsverbund GVH zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen sowie mit den Interessenverbänden der Fahrgäste durchgeführt.



Ulf Birger Franz

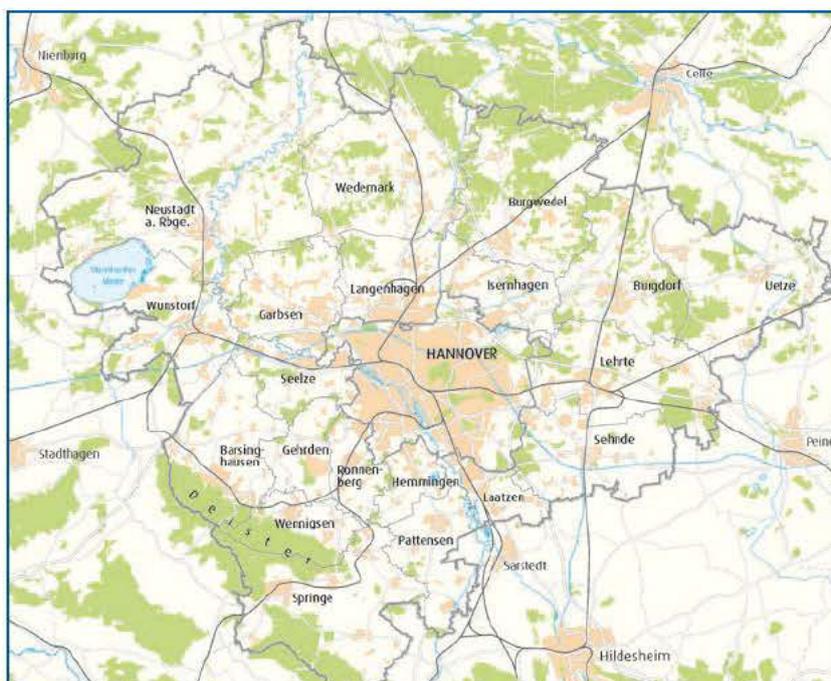
Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Bildung



Elke van Zadel

Fachbereichsleiterin Verkehr

## Standortkarte Region Hannover



<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>2</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>10</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>12</b>
<b>Kartenverzeichnis</b> .....	<b>14</b>
<b>Glossar &amp; Abkürzungen</b> .....	<b>15</b>
<b>Kapitel A: Der neue Nahverkehrsplan – Alles beim Alten?</b> .....	<b>23</b>
<b>1. Nahverkehrsplan der Region Hannover in vierter Auflage</b> .....	<b>24</b>
<b>2. Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Hannover</b> .....	<b>25</b>
2.1 Strategische Ziele der Region Hannover .....	25
2.2 Der Verkehrsentwicklungsplan pro Klima .....	25
2.3 Fahrgäste im Mittelpunkt .....	26
2.4 Gendergerechte Nahverkehrsplanung .....	27
2.5 Räumliche Entwicklungsleitlinien .....	28
2.5.1 Raumstruktur .....	28
2.5.2 Leitbild der Raumordnung .....	31
2.6 Aufgabenzuteilung der verschiedenen Verkehrsmittel .....	31
2.7 Einbeziehung der Gebiete außerhalb der Region Hannover .....	32
<b>3. Bilanz des Nahverkehrsplanes 2008</b> .....	<b>32</b>
3.1 SPNV .....	32
3.2 Verknüpfungspunkte .....	32
3.3 Stadtbahn .....	32
3.4 Bus .....	33
3.5 Marketing .....	33
<b>Kapitel B: Die Ausgangssituation – In diesem Rahmen bewegen wir uns</b> .....	<b>35</b>
<b>1. Rechtliche Grundlagen für die Aufstellung des NVP</b> .....	<b>36</b>
1.1 Europäischer Rechtsrahmen .....	36
1.1.1 Öffnung des ÖPNV-Marktes durch Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 .....	36
1.1.2 Vorgezogene Umweltprüfung des EG-Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie) .....	36
1.2 Nationale Verkehrsgesetze .....	36
1.2.1 PBefG als Ordnungsrahmen des ÖPNV in Deutschland .....	36
1.2.2 Regelungen für den SPNV im Allgemeinen Eisenbahngesetz .....	37
1.2.3 NNVG – Aufgabenverteilung, Finanzierung und Nahverkehrsplan in Niedersachsen .....	37
1.3 Grundlagen zur Finanzierung .....	37
1.3.1 Regionalisierungsmittel als zentrales Finanzierungsinstrument des SPNV .....	37
1.3.2 GVFG und EntflechtG als Finanzhilfe für Investitionen .....	38
1.4 Verkehrsübergreifende Themen .....	38
1.4.1 Gleichstellung von Männern und Frauen auch im Nahverkehrsplan .....	38
1.4.2 Beseitigung der Benachteiligung behinderter Menschen durch das BGG .....	38

<b>2.</b>	<b>Organisation des ÖPNV in der Region Hannover.</b>	<b>38</b>
2.1	Die Rolle der Region Hannover.	38
2.1.1	Aufgabenträgerschaft.	38
2.1.2	Beteiligung der Region Hannover.	39
2.2	Die Verkehrsunternehmen	39
2.2.1	üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG.	40
2.2.2	RegioBus Hannover GmbH	40
2.2.3	DB Region AG	40
2.2.4	metronom Eisenbahngesellschaft mbH	41
2.2.5	erixx GmbH	41
2.2.6	Westfalen Bahn GmbH.	42
2.3	Infrastrukturanlagen	42
2.3.1	Infrastrukturanlagen der Stadtbahn	42
2.3.2	Verkehrssystem Bus	42
2.3.3	Gleisanlagen und Bahnhöfe des SPNV	42
2.4	Zusammenarbeit im GVH	42
	<b>Kapitel C: Die Bilanz/Die Prognose – Für die Zukunft lernen.</b>	<b>45</b>
<b>1.</b>	<b>Verkehrsangebot und -nachfrage im ÖPNV</b>	<b>46</b>
1.1	Datengrundlage	46
1.2	Betriebsleitung und Verkehrsleistung	46
1.3	Verkehrsleistung	48
1.4	Veränderungen in Angebot und Nachfrage von 2004 bis 2011	49
1.5	Verkehrsnachfrage am Wochenende und in der Freizeit.	49
1.6	Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf	51
1.7	Kantenbelastung	52
1.8	Haltstellenbelastung	56
<b>2.</b>	<b>Nachfrage- und Angebotsentwicklung in der Region Hannover</b>	<b>57</b>
2.1	Nachfrageentwicklung im GVH.	57
2.2	Entwicklung der Fahrgastzahlen im SPNV.	59
2.3	Verkehrsbeziehungen zwischen der Region Hannover und dem Umland	61
2.4	Entwicklung des Angebots- und Nachfrageniveaus.	65
<b>3.</b>	<b>Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung</b>	<b>73</b>
3.1	Prognose der Einwohnerentwicklung bis 2040	73
3.2	Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung	76
3.3	Arbeitsplatzentwicklung	77
<b>4.</b>	<b>Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung im ÖPNV.</b>	<b>81</b>
4.1	Auswirkungen der Einwohnerentwicklung auf den ÖPNV	81
4.2	Trendprognose für die Nachfrage im ÖPNV	81
4.3	Weitere Einflussfaktoren auf die ÖPNV-Nachfrage	83
4.3.1	Regionsinterne Faktoren.	83
4.3.2	Externe Megatrends.	84
<b>5.</b>	<b>Potenziale für Bus und Bahn.</b>	<b>85</b>

<b>6. Herausforderung Vielfalt – Mobilität für alle</b>	<b>88</b>
6.1 Versorgungsarbeit – zentrale Herausforderung für die Mobilitätsplanung	91
6.2 Eingeschränkt Mobile	93
<b>7. Zusammenfassung</b>	<b>93</b>
7.1 Kernaussagen	93
7.2 Handlungsempfehlungen	94
<b>Kapitel D: Das Steuerungskonzept – Wir geben die Richtung vor!</b>	<b>97</b>
<b>Kapitel DI: Das räumliche Konzept</b>	<b>101</b>
<b>1. Differenzierung des Bedienungsangebotes</b>	<b>100</b>
1.1 Bedienungsebene 1: Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum Hannover	100
1.1.1 Angebote der ersten Bedienungsebene innerhalb der Landeshauptstadt Hannover	103
1.1.2 Angebote der ersten Bedienungsebene in der Region Hannover (ohne LHH)	106
1.2 Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte Hauptrelationen	106
1.3 Bedienungsebene 3: Nachfrageorientierte ergänzende Relationen, nicht durchgehend vertakte Linien, Spezialverkehre	107
<b>2. Mindestbedienungsstandards</b>	<b>108</b>
2.1 Regionaler Mindestbedienungsstandard	109
2.2 Städtischer Mindestbedienungsstandard	113
<b>Kapitel DII: Angebotskonzept</b>	<b>121</b>
<b>1. Verkehrssystemübergreifende Bedienungsstandards</b>	<b>122</b>
1.1 Integrales Taktsystem	122
1.2 Bemessung des Platzangebotes	122
1.3 Vernetzung der ÖPNV-Angebote	123
<b>2. Die Qualitätssteuerung</b>	<b>123</b>
2.1 Grundlagen des regionsweiten Steuerungssystems	123
2.2 Weiterentwicklung der Qualitätssteuerung und Berichterstattung	124
<b>3. Grundlagen der Steuerung und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Hannover</b>	<b>124</b>
<b>4. SPNV</b>	<b>124</b>
4.1 Verkehrsverträge	124
4.2 Quantität	127
4.3 Qualität	133
<b>5. Linienbündel Stadt Hannover</b>	<b>135</b>
5.1 Linienbündel Stadt Hannover – hier: Stadtbahn	136
5.1.1 Bedienungsrahmen Linienbündel Stadt Hannover – hier: Stadtbahn	136
5.1.2 Qualität Linienbündel Stadt Hannover – hier: Stadtbahn	138
5.2 Linienbündel Stadt Hannover – hier: Bus	139
5.2.1 Bedienungsrahmen Linienbündel Stadt Hannover – hier: Bus	139
5.2.2 Qualität Linienbündel Stadt Hannover – hier: Bus	141

<b>6.</b>	<b>Linienbündel Umland Hannover Bus</b> .....	<b>143</b>
6.1	Bedienungsrahmen Linienbündel Umland Hannover Bus .....	143
6.2	Bedienungsrahmen Linienbündel Umland Hannover Bus .....	145
6.3	Qualität Linienbündel Umland Hannover Bus .....	150
<b>7</b>	<b>Festlegung eines bedarfsgerechten Angebots im Busverkehr</b> .....	<b>153</b>
7.1	Untersuchungsergebnisse der Angebotseffizienz .....	153
7.1.1	Erfolgskontrolle aus dem NVP 2008 .....	153
7.2	Festlegung des Untersuchungsbedarfs .....	154
7.2.1	Linienbündel Stadt Hannover .....	154
7.2.2	Linienbündel Umland Hannover Bus .....	154
	<b>Kapitel DIII: Das Marketingkonzept</b> .....	<b>157</b>
<b>1.</b>	<b>Marktforschung</b> .....	<b>159</b>
1.1	Grundlage für systematische Marktbearbeitung: Mobilität in der Region Hannover (MiR) .....	159
1.2	Qualitätssicherung durch Kundenzufriedenheits-Befragungen .....	159
1.3	Marktforschung des Verkehrsverbundes .....	160
<b>2.</b>	<b>Tarif</b> .....	<b>162</b>
2.1	Tarifentwicklungen .....	162
2.1.1	Ausgangslage / Der Gemeinschaftstarif .....	162
2.1.2	Standards der Tarifentwicklung .....	166
2.1.3	Ausgewählte Daten zur Verkehrsnachfrage im GVH in 2011 .....	166
2.1.4	Maßnahmen der Tarifentwicklung .....	170
2.1.5	Sozialtarif .....	172
2.2	Erweiterung des GVH-Tarifgebietes .....	174
2.2.1	Historie .....	174
2.2.2	Vorteile des Regionaltarifs .....	176
2.2.3	Ziele und Ausblick .....	176
<b>3.</b>	<b>Vertrieb</b> .....	<b>180</b>
3.1	Ausgangslage .....	180
3.2	Ausblick/Ziele .....	181
<b>4.</b>	<b>Kommunikation</b> .....	<b>183</b>
4.1	Marktbearbeitung .....	183
4.2	Marketing-Ziele .....	184
4.3	Marktsegmentierungskriterien .....	185
4.4	Kommunikationsschwerpunkte .....	186
4.5	Virales Marketing .....	186
4.6	Marktauftritt .....	187
<b>5.</b>	<b>Kundenservice, -information, -dialog</b> .....	<b>188</b>
5.1	Kundenservice: Qualitätsstandards und Ziele .....	188
5.2	Fahrgastinformation .....	189
5.2.1	Allgemeine Leitlinien .....	189
5.2.2	Gedruckte Fahrgastinformation .....	190
5.2.3	Auskunftssystem: mobil, in Echtzeit, per Karten .....	191

5.2.4 Fahrgastinformation an Haltestellen . . . . .	192
5.2.5 Dynamische Fahrgastinformation an Bushaltestellen . . . . .	193
5.2.6 Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen . . . . .	193
5.2.7 Unternehmensübergreifende Anschlussicherung . . . . .	194
5.2.8 Ausblick . . . . .	194
5.3 Beschwerdemanagement. . . . .	194
5.3.1 Leitlinien, Standards und Ziele . . . . .	195
5.3.2 Optimierung des verbundweiten Beschwerdemanagements . . . . .	195
5.4 Bürgerinnen und Bürger beteiligen. . . . .	195
5.4.1 Ziele der Beteiligung . . . . .	195
5.4.2 Leitlinien für die Beteiligung. . . . .	195
5.4.3 Formate . . . . .	196
5.5 Pünktlichkeitsgarantie . . . . .	196
5.5.1 Relevanz. . . . .	196
5.5.2 Strategie. . . . .	197
5.5.3 Vorgaben der Region Hannover . . . . .	197
5.6 Fahrgastsicherheit . . . . .	198
5.6.1 Situation. . . . .	198
5.6.2 Strategie. . . . .	198
5.6.3 Standards . . . . .	199
5.6.4 Konkretisierungen der Standards für das Handlungsfeld Ausbildung & Ermutigung . . . . .	200
<b>6. Mobilitätsmanagement. . . . .</b>	<b>200</b>
6.1 Verknüpfung des ÖPNV-Angebots mit anderen Verkehrsmitteln. . . . .	200
6.2 Verkehrsmittelübergreifende Information, Beratung und Service-Angebote . . . . .	201
6.2.1 Aufbau eines multimodalen Mobilitätsportals . . . . .	201
6.2.2 Zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung. . . . .	202
6.3 Zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung . . . . .	202
<b>Kapitel DIV: Untersuchungsbedarf . . . . .</b>	<b>205</b>
<b>Kapitel EI: Verkehrssystemübergreifende Themen . . . . .</b>	<b>209</b>
<b>1. Leitlinien, Ziele und Standards . . . . .</b>	<b>210</b>
<b>2. Radverkehr . . . . .</b>	<b>212</b>
<b>3. Freizeit- und Nachtverkehr . . . . .</b>	<b>213</b>
<b>Kapitel EII: SPNV – Angebot und Infrastruktur . . . . .</b>	<b>215</b>
<b>1. Fahrplanangebot - Zielkonzept. . . . .</b>	<b>216</b>
<b>2. Strecken . . . . .</b>	<b>221</b>
2.1 Ausgangssituation und Bestand . . . . .	221
2.2 Ziele und Mängelanalyse . . . . .	221
2.3 Maßnahmenkonzept . . . . .	221
2.4 Ausblick . . . . .	221

<b>3. Stationen</b>	<b>221</b>
3.1 Ausgangssituation und Bestand	221
3.2 Ziele, Ausbaustandard und Mängelanalyse	222
3.3 Maßnahmenkonzept	225
3.4 Ausblick	225
<b>4. Fahrzeuge</b>	<b>226</b>
<b>Kapitel VIII: Stadtbahn – Angebot und Infrastruktur</b>	<b>229</b>
<b>1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes zum Zielnetz 2020+</b>	<b>230</b>
1.1 Ausgangssituation 2015	230
1.2 Handlungsbedarf	230
1.3 Zielnetz 2020+	232
<b>2. Strecken</b>	<b>234</b>
2.1 Ausgangssituation und Bestand	234
2.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard	234
2.2.1 Ziele	234
2.2.2 Mängelanalyse	234
2.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstrecken	235
2.3 Maßnahmenkonzept	237
2.3.1 Neubaustrecken	237
2.3.2 Ausbaustrecken	239
2.3.3 Beschleunigungsmaßnahmen	240
2.4 Ausblick	242
<b>3. Stationen und Haltestellen</b>	<b>244</b>
3.1 Ausgangssituation und Bestand	244
3.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard	244
3.2.1 Ziele	244
3.2.2 Mängelanalyse	244
3.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstationen	245
3.3 Maßnahmenkonzept	247
3.3.1 Abschluss des Nachrüstprogramms mit Aufzügen in Tunnelstationen	247
3.3.2 Nachrüstungsprogramm für Hochbahnsteige	247
3.3.3 Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Strecken	251
3.3.4 Umsteigepunkte	252
3.4 Ausblick	252
<b>4. Fahrzeuge</b>	<b>253</b>
4.1 Ausgangssituation und Bestand	253
4.2 Ziele und Handlungsbedarf	253
4.3 Maßnahmenkonzept	254

<b>Kapitel EIV: Busverkehr – Angebot und Infrastruktur</b> .....	<b>255</b>
<b>1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes</b> .....	<b>256</b>
<b>2. Strecken und Beschleunigung</b> .....	<b>256</b>
2.1 Ausgangssituation und Bestand .....	256
2.2 Ziele und Mängelanalyse .....	257
2.3 Maßnahmenkonzept .....	257
<b>3. Haltestellen</b> .....	<b>258</b>
3.1 Ausgangssituation und Bestand .....	258
3.1.1 Haltestellen .....	258
3.1.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltestellen .....	259
3.2 Ziele, Ausbaustandard und Mängelanalyse .....	259
3.2.1 Haltestellen .....	259
3.2.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltestellen .....	265
3.3 Maßnahmenkonzept .....	265
3.3.1 Haltestellen .....	265
3.3.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltestellen .....	267
<b>4. Fahrzeuge</b> .....	<b>268</b>
4.1 Bestand .....	268
4.2 Ausblick .....	268
<b>Kapitel EV: Park+Ride/Bike+Ride (P+R/B+R)</b> .....	<b>269</b>
<b>1. Ausgangssituation und Bestand</b> .....	<b>270</b>
<b>2. Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandards</b> .....	<b>272</b>
<b>3. Maßnahmenkonzept</b> .....	<b>274</b>
<b>4. Ausblick</b> .....	<b>280</b>
<b>Kapitel EVI: Maßnahmenliste</b> .....	<b>281</b>
<b>Kapitel F: Die Finanzierung – So wird's bezahlt</b> .....	<b>285</b>
<b>1. Grundlagen</b> .....	<b>286</b>
1.1 Region Hannover - Finanzier des Nahverkehrs .....	286
1.2 Regionalisierungsmittel für den SPNV .....	286
1.3 Mittel aus dem GVFG und EntflechtG .....	286
<b>2. Finanzierung von Investitionen (ortsfeste infrastruktur)</b> .....	<b>287</b>
2.1 Businfrastruktur, Umsteige-, P&R-, B&R-Anlagen .....	287
2.1.1 Eigene Bauvorhaben .....	287
2.1.2 Zuwendungen an die Kommunen für ÖPNV-Vorhaben .....	287
2.2 Zuwendungen an DB für SPNV-Vorhaben .....	288
2.3 Zuwendungen an infra für Stadtbahnvorhaben .....	288

<b>3. Finanzierung des Verkehrsangebots</b> .....	<b>289</b>
3.1 Nutzerfinanzierung durch Fahrkartenverkäufe .....	289
3.2 Zuwendungen von Land und Bund .....	290
3.2.1 Zuweisungen aus Regionalisierungsmittel nach § 7 NNVG .....	290
3.2.2 Tarifersatzleistungen .....	290
3.3 Zahlungen der Region Hannover an die Verkehrsunternehmen .....	291
3.3.1 SPNV .....	291
3.3.2 Stadtbahn und Bus .....	292
3.3.3 SchulCard .....	292
<b>4. Was bezahlt die Region Hannover für den ÖPNV</b> .....	<b>292</b>
<b>5. Ausblick</b> .....	<b>292</b>

## Abbildungsverzeichnis

<b>Kapitel A: Der neue Nahverkehrsplan – Alles beim Alten? .....</b>	<b>23</b>
Abb. A 1: Strategische Ziele der Region Hannover. ....	25
<b>Kapitel B: Die Ausgangssituation – In diesem Rahmen bewegen wir uns .....</b>	<b>35</b>
Abb. B 1: Beteiligungen der Region Hannover. ....	39
Abb. B 2: Zusammenarbeit im GVH. ....	43
<b>Kapitel C: Die Bilanz/die Prognose – Für die Zukunft lernen .....</b>	<b>45</b>
Abb. C 1: Betriebsleistungsstatistik 2011 .....	47
Abb. C 2: Verkehrsleistungsstatistik 2011 .....	48
Abb. C 3: Verkehrsaufkommen an Werktagen in der Ferienzeit 2011. ....	50
Abb. C 4: Verkehrsaufkommen am Samstag 2011. ....	50
Abb. C 5: Verkehrsaufkommen am Sonntag 2011 .....	51
Abb. C 6: Tagesganglinie Region Hannover 2011 .....	52
Abb. C 7: Haltestellenbelastung in 2011 an ausgewählten Haltestellen Jahreswerte .....	56
Abb. C 8: Nachfrageentwicklung im GVH nach Verkehrsarten .....	58
Abb. C 9: Absolute Veränderung der Fahrgastzahlen in der Tagesganglinie 2003 zu 2011 bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gesamt .....	58
Abb. C 10: Einzugsgebiet der Landeshauptstadt Hannover .....	61
Abb. C 11: Einzugsgebiet der Landeshauptstadt Hannover (Isochronendarstellung). ....	62
Abb. C 12: Entwicklung der Anzahl der Arbeitsplätze in der Region Hannover. ....	63
Abb. C 13: Entwicklung der Pendlerzahlen der Region Hannover .....	64
Abb. C 14: Produktspezifische Gewichtung von Abfahrten. ....	66
Abb. C 15: Indikator für das Angebotsniveau. ....	66
Abb. C 16: Angebotsdichte Landeshauptstadt Hannover 2011 .....	67
Abb. C 17: Angebotsdichte Region Hannover (ohne LHH) 2011 .....	69
Abb. C 18: Nachfragedichte Landeshauptstadt Hannover 2011 .....	71
Abb. C 19: Nachfragedichte Region Hannover (ohne LHH) 2011. ....	72
Abb. C 20: Veränderung der Altersklassen in der Region (ohne LHH) von 2012 und 2040 .....	74
Abb. C 21: Veränderung der Altersklassen in der Landeshauptstadt von 2012 und 2040 .....	74
Abb. C 22: Entwicklung der 6- bis 18-jährigen in der Region (ohne LHH) und der Landeshauptstadt Hannover .....	75
Abb. C 23: Entwicklung der Bevölkerungsgruppen mit hohen und niedrigen ÖPNV-Nutzungsraten .....	81
Abb. C 24: Mit den Bussen und Bahnen der Region Hannover bin ich sehr zufrieden .....	85
Abb. C 25: Erreichbarkeit der üblichen Ziele nach Teilregionen .....	85
Abb. C 26: „genutzte ÖPNV-Tickets“ .....	86
Abb. C 27: Modal Split nach Altersgruppen .....	87
Abb. C 28: Mobilitätskennzahlen nach Lebensphase und Geschlecht .....	88
Abb. C 29: Modal Split Vollzeiterwerbstätige. ....	89
Abb. C 30: Mobilitätskennzahlen nach Haushaltstyp und Geschlecht .....	89
Abb. C 31: Hauptverkehrsmittel nach Lebensphase und Geschlecht .....	90
Abb. C 32: Wegezweck inklusive Versorgung nach Lebensphase und Geschlecht .....	91
Abb. C 33: Wegezweck inklusive Versorgung nach Haushaltstyp und Geschlecht .....	92

<b>Kapitel D: Das Steuerungskonzept – Wir geben die Richtung vor! . . . . .</b>	<b>97</b>
Abb. D 1: Festlegung der ausreichenden Bedienung in der Region Hannover . . . . .	99
<b>Kapitel DI: Das räumliche Konzept . . . . .</b>	<b>100</b>
Abb. DI 1: Untersuchungsintervalle . . . . .	110
<b>Kapitel DII: Angebotskonzept . . . . .</b>	<b>121</b>
Abb. DII 1: Schematische Darstellung der Zeiträume für die Auswertung des Fahrtenangebots und die Verkehrszeiten im Busverkehr . . . . .	144
<b>Kapitel DIII: Das Marketingkonzept . . . . .</b>	<b>157</b>
Abb. DIII 1: Schematischer Linienplan Stadtbahn Hannover . . . . .	161
Abb. DIII 2: Tarifzonen im Tickettarif . . . . .	163
Abb. DIII 3: Tarifzonen im Cardtarif . . . . .	163
Abb. DIII 4: Einnahmen 2007 bis 2011 . . . . .	166
Abb. DIII 5: Fahrten 2007 bis 2011 . . . . .	167
Abb. DIII 6: Linienplan Regional- und S-Bahn . . . . .	175
<b>Kapitel EII: SPNV – Angebot und Infratsruktur . . . . .</b>	<b>215</b>
Abb EII 1: Bahnknoten Hannover - Infrastrukturelle und betriebliche Einschränkungen. . . . .	220
<b>Kapitel EIV: Busverkehr – Angebot und Infrastruktur. . . . .</b>	<b>253</b>
Abb. EIV 1: Idealtypische Haltestelle . . . . .	262
<b>Kapitel F: Die Finanzierung – So wird’s bezahlt . . . . .</b>	<b>283</b>
Abb. F 1: Maximale Förderquoten bei Investitionsvorhaben im ÖPNV in Niedersachsen . . . . .	287
Abb. F 2: Finanzanteile des Verkehrsangebots in der Region Hannover 2011. . . . .	289
Abb. F 3: Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im GVH . . . . .	290
Abb. F 4: Dafür nimmt die Region Hannover Geld in die Hand . . . . .	293
Abb. F 5: Verwendung eigener Haushaltsmittel im Jahr 2011. . . . .	293

## Tabellenverzeichnis

<b>Kapitel A: Der neue Nahverkehrsplan – Alles beim Alten? .....</b>	<b>23</b>
Tab. A 1: Mittelzentren in der Region Hannover .....	29
Tab. A 2: Grundzentren in der Region Hannover .....	29
<b>Kapitel B: Die Ausgangssituation – In diesem Rahmen bewegen wir uns .....</b>	<b>35</b>
Tab. B 1: Überblick zu den rechtlichen Grundlagen .....	36
Tab. B 2: Akteure des ÖPNV – sie bewegen die Region .....	38
<b>Kapitel C: Die Bilanz/die Prognose – Für die Zukunft lernen .....</b>	<b>45</b>
Tab. C 1: Veränderungen in Angebot und Nachfrage am Normalwerktag 2004 bis 2011 .....	49
Tab. C 2: Entwicklung der Verkehrsnachfrage nach Verkehrsarten 1999 und 2011 .....	57
Tab. C 3: Entwicklung der Haltestellenbelastungen im SPNV in verschiedenen Bereichen .....	59
Tab. C 4: Geschätzte Nachfrageänderungen im SPNV durch geplante Angotsänderungen .....	60
Tab. C 5: Angebotsdichte in der Landeshauptstadt Hannover .....	67
Tab. C 6: Angebotsdichte in der Region Hannover (ohne LHH) .....	68
Tab. C 7: Vergleich Nachfragedichte im GVH an NWT 2011 zu 2004 .....	70
Tab. C 8: Veränderungen der Stukturdaten 2004 bis 2011 .....	72
Tab. C 9: Veränderungen der Angebots- und Nachfragedichte 2004 bis 2011 .....	73
Tab. C 10: Bevölkerungsentwicklung für die Region Hannover für die Jahre 2030 und 2040 .....	73
Tab. C 11: Übersicht über geplante Siedlungsgebiete ab 250 Einwohner .....	76
Tab. C 12: Prognose der Arbeitsplatzentwicklung .....	77
Tab. C 13: Übersicht über geplante Gewerbegebiete ab 5 ha Größe .....	77
Tab. C 14: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und beim PKW Verkehr .....	82
Tab. C 15: Relationsbezogene Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV .....	82
Tab. C 16: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle der einzelnen Verkehrssysteme .....	83
<b>Kapitel DI: Das räumliche Konzept .....</b>	<b>97</b>
Tab. DI 1: Mindestbedienungsstandard .....	109
Tab. DI 2: Bereiche in der LHH und in Mittelzentren, in denen die standardmäßige Mindestbedienung nicht erfüllt sind (Analyse Fahrplan 2013) .....	117
<b>Kapitel DII: Angebotskonzept .....</b>	<b>121</b>
Tab. DII 1: Bestellte Verkehrsleistungen im Gebiet der Region Hannover Fahrplan 2014 .....	126
Tab. DII 2: SPNV-Takte im Gebiet der Region Hannover Fahrplan 2014 .....	127
Tab. DII 3: Übersicht Ein- und Aussteiger an Stationen .....	129
Tab. DII 4: Qualitätsmerkmale SPNV .....	134
Tab. DII 5: Stadtbahn .....	137
Tab. DII 6: Bus .....	141
Tab. DII 7: Linienbündel Umland Hannover Bus .....	145
Tab. DII 8: Qualität Linienbündel Umland Hannover Bus .....	150

<b>Kapitel DIII: Das Marketingkonzept</b> .....	<b>157</b>
Tab. DIII 1: GVH-Tarif ab dem 9.12.2012 (Tarif 2013) .....	164
Tab. DIII 2: Entwicklung Einnahmen 2007 bis 2011 .....	168
Tab. DIII 3: Umsatzstatistik GVH 2011/2010 Kurzfassung .....	168
Tab. DIII 4: Tarifnutzung 2011 nach Nutzergruppen (Anteile in v.H.) .....	169
Tab. DIII 5: Verträge mit Großkunden .....	171
Tab. DIII 6: Standorte der Großkunden im FirmenAbo. ....	171
Tab. DIII 7: Stück-Umsätze im Sozialtarif 2009 bis 2012 .....	173
Tab. DIII 8: Einnahmen GVH-Sozialtarif 2009 bis 2012 .....	173
Tab. DIII 9: Wann, wo, wie informieren sich Fahrgäste und potenzielle Kunden und Kundinnen über Fahrzeiten, Linienführung, Haltestellenlage und -umgebung? .....	190
 <b>Kapitel DIV: Untersuchungsbedarf</b> .....	 <b>205</b>
Tab. DIV 1: Festsetzung des Handlungsbedarfs Kapitel DI - III (Räumliches Konzept, Angebotskonzept) .....	206
Tab. DIV 2: Festsetzung des Handlungsbedarfs (Marketingkonzept) .....	207
 <b>Kapitel EI: Verkehrssystemübergreifende Themen</b> .....	 <b>209</b>
Tab. EI 1: Radverkehrsanteile und Zielwerte .....	212
 <b>Kapitel EIV: Busverkehr – Angebot und Infrastruktur.</b> .....	 <b>255</b>
Tab. EIV 1: Bestanderfassung zu barrierefreien Bordhöhen an Bushaltestellen in der Region Hannover (Stand Oktober 2012) .....	264
 <b>Kapitel EV: Park+Ride/Bike+Ride (P+R/B+R)</b> .....	 <b>269</b>
Tab. EV 1: Realisierte Maßnahmen B+R/P+R während der Laufzeit des NVP 2008 .....	276
 <b>Kapitel EVI: Maßnahmenliste</b> .....	 <b>281</b>
Tab. EVI 1: Maßnahmenliste .....	282

## Kartenverzeichnis

Karte 1	Einwohnerverteilung Region Hannover. . . . .	30
Karte 2.1	Kantenbelastung Region Hannover. . . . .	53
Karte 2.2	Kantenbelastung Stadt Hannover . . . . .	54
Karte 2.3	Kantenbelastung City Hannover . . . . .	55
Karte 3	Siedlungs- und Gewerbeflächenenerweiterungsflächen Region Hannover . . . . .	80
Karte 4	Anbindung der Grund- und Mittelzentren an Hannover . . . . .	102
Karte 5.1	Schienenerschließung Stadt Hannover . . . . .	104
Karte 5.2	Schienenerschließung Region Hannover. . . . .	105
Karte 6.1	Mindestbedienung Region Hannover (ohne LHH) . . . . .	111
Karte 6.2	Mindestbedienung Stadt Hannover und Garbsen . . . . .	114
Karte 7	Linienetz SPNV mit Beteiligung Region Hannover. . . . .	125
Karte 8	Belastung 2011 . . . . .	131
Karte 9	Ein- und Aussteiger 2011. . . . .	132
Karte 10	Linienbündelung in der Region Hannover. . . . .	135
Karte 11.1	Liniennetz Region Hannover 2015. . . . .	178
Karte 11.2	Liniennetz Stadt Hannover 2015 . . . . .	179
Karte 12.1	Liniennetz 2015. . . . .	217
Karte 12.2	Zielnetz 2019plus . . . . .	218
Karte 13	Bestand 2015 und Planung Region Hannover . . . . .	224
Karte 14.1	Liniennetz 2015. . . . .	231
Karte 14.2	Liniennetz 2020 . . . . .	233
Karte 15.1	Neu- und Ausbaumaßnahmen 2020. . . . .	241
Karte 15.2	Barrierefreier Ausbau 2020. . . . .	250
Karte 16	Bestand 2014 und Planung Kernraum Hannover. . . . .	243
Karte 17.1	Ausbaukonzept P+R an SPNV-Stationen . . . . .	277
Karte 17.2	Ausbaukonzept B+R an SPNV-Stationen . . . . .	278
Karte 17.3	Ausbaukonzept P+R an Stadtbahnstationen . . . . .	279

## Glossar & Abkürzungen

<b>Begriff</b>	<b>Erklärung</b>
<b>Angebotsausschöpfung</b>	Maß für die Inanspruchnahme des bereitgestellten Angebots, beispielsweise der Anteil der nachgefragten Linienfahrten an den angebotenen Linienfahrten
<b>Angeboteffizienz</b>	s. Angebotsausschöpfung
<b>Angebotsniveau</b>	Beurteilung des Angebots in quantitativer und/oder qualitativer Hinsicht
<b>AnrufSammelTaxi</b>	„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.“
<b>Anschlussbindung</b>	Geplante Umstiegsmöglichkeit zwischen verschiedenen Linien bzw. Verkehrsmitteln (z. B. zwischen den zeitgleich haltenden Stadtbahnen am Aegi und am Hbf.)
<b>Aufgabenträger</b>	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.
<b>Ausreichende (Verkehrs)Bedienung</b>	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).
<b>ausströmender Verkehr</b>	Verkehr, dessen Ursprung innerhalb eines Verkehrsraumes und Ziel außerhalb eines Verkehrsraumes liegt (s. auch einströmender Verkehr).
<b>Bahnhoofsrahmenpläne</b>	Rahmenpläne für die Bahnhofsumfeldentwicklung (an zehn ausgewählten Bahnhöfen in der Region erstellt)
<b>Barrierefrei</b>	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.
<b>Barrierefreie Haltestellen</b>	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.
<b>Bauleitplanung</b>	„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).“
<b>Bedarfsverkehr</b>	„Im Gegensatz zum Linienverkehr muss der Fahrgast im Bedarfsverkehr seinen Fahrtwunsch vorab anmelden. Produkte des Bedarfsverkehrs sind beispielsweise AnrufSammelTaxi, RufTaxi und RufBus. Aus den vorab eingegangenen Fahrwünschen wird in der Dispositionszentrale die konkrete Fahrt zusammengestellt.“
<b>Bedienungsebene</b>	„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“
<b>Beförderungskapazität</b>	Anzahl der in einem Fahrzeug (Bus, Schienenverkehrsmittel) im Normalbetrieb verfügbaren Sitz- sowie der zugelassenen Stehplätze.
<b>Bemessungsquerschnitt</b>	Abschnitt einer Linie oder einer Strecke, dessen Fahrgastnachfrage das erforderliche Angebot bestimmt.
<b>Beschwerdemanagement</b>	Systematischer Umgang mit Beschwerden

<b>Besetzungsgrad</b>	Verhältnis der in Anspruch genommenen Plätze eines Verkehrsmittels zu den Gesamtplätzen.
<b>Besonderer Bahnkörper</b>	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.
<b>Besteller</b>	Der Besteller ist der gesetzlich vorgegebene Aufgabenträger für den ÖPNV, der die Finanzierung des ÖPNV - Angebots übernimmt.
<b>Betriebsleistung</b>	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).
<b>Betriebszweige</b>	Verschiedene Betriebszweige eines Verkehrsunternehmens sind beispielsweise Bus, Stadtbahn, S-Bahn
<b>Captive Riders</b>	Zwangskunden des ÖPNV, die kein anderes Verkehrsmittel als Alternative haben.
<b>Daseinsvorsorge</b>	„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.“
<b>Direktbus</b>	Busse der RegioBus - Linien 300, 500 und 700, die direkt ins Zentrum von Hannover fahren. Der Produktname in der Region Hannover ist RegioSprinter.
<b>Eigenwirtschaftlichkeit</b>	Beim eigenwirtschaftlichen Verkehr müssen die Einnahmen (Fahrgelderlöse) die Kosten decken - ohne Subventionen aus öffentlichen Kassen (im Gegensatz zu dem u. g. gemeinwirtschaftlichen Verkehr).
<b>einströmender Verkehr</b>	Verkehr, dessen Ursprung außerhalb eines Verkehrsraumes und Ziel innerhalb eines Verkehrsraumes liegt (s. auch ausströmender Verkehr).
<b>Einheit von Siedlung und Verkehr</b>	Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung. Leitsatz, der seit etwa 40 Jahren einen wesentlichen Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung der Region Hannover bildet.
<b>Eisenbahninfrastrukturunternehmen</b>	Öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahninfrastruktur betreiben (z.B. DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH).
<b>Erzeugungsrechnung</b>	Ermittlung des Verkehrsaufkommens (üblicherweise mit Hilfe eines Verkehrsmodells).
<b>Expressfahrten</b>	Schnelle Fahrten im ÖPNV, die nicht alle Haltestellen auf dem Regelfahrtweg bedienen bzw. auf kürzerem Fahrweg ihr Ziel erreichen.
<b>Fahrzeugkilometer</b>	Fahrzeugkilometer ist die von den eingesetzten Fahrzeugen zurückgelegte Entfernung.
<b>Finanzierungszusage</b>	Die Finanzierungszusage ist eine einseitige Verpflichtungserklärung des Aufgabenträgers Region Hannover zur Abgeltung der durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
<b>Flügel</b>	Mit ‚Flügel‘ oder auch ‚Y-Verkehr‘ wird die Trennung eines Zuges in zwei Teilzüge bezeichnet, die nach ihrer Trennung zwei unterschiedliche Ziele ansteuern.
<b>Frauennachttaxi</b>	Kommunale Taxiangebote außerhalb des ÖPNV in den Abend- und Nachtstunden, die Frauen (und Kindern) einen ermäßigten Taxitarif bieten.
<b>Gemeinwirtschaftlichkeit</b>	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.
<b>Gender Mainstreaming</b>	Bei allen gesellschaftlichen Vorhaben sind die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, da es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt.
<b>Genehmigungsbehörde</b>	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.

<b>Gesamtreisezeit</b>	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 bei spielsweise auch die Zeiten für den Weg zur Haltestelle, das Warten auf das Fahrzeug, Umstiegsvorgänge und Weg von der Haltestelle zum Ziel
<b>Grundtakt</b>	Regelmäßiger Zeitabstand der Linienfahrten eines Verkehrsmittels (z. B. 10-Min.-Takt bei der Stadtbahn). Ziel des Taktverkehrs ist es, die Merkbarekeit und die Attraktivität eines Verkehrsmittels zu erhöhen.
<b>Grundzentrum</b>	s. Zentralörtlichkeit
<b>GVH</b>	Großraum-Verkehr Hannover (Bezeichnung des Verkehrsverbundes in der Region Hannover)
<b>GVH-Verbundgebiet</b>	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
<b>Haltestellenbelastung</b>	Anzahl der Ein-, Aus- und Umsteiger an einer Haltestelle
<b>Haltestellendichte</b>	Anzahl der Haltestellen eines Gebietes bezogen auf die Fläche des Gebietes
<b>Hauptverkehrszeit</b>	Zeitbereiche mit hoher Fahrgastnachfrage, meist an Werktagen morgens und nachmittags
<b>Integrales Taktsystem</b>	Aufeinander aufbauende unterschiedliche Taktzeiten, die den abgestimmten Umstieg zwischen zwei Linien ermöglichen. In der Region Hannover ist dies alle 7,5, 15, 30, 60, 120 Minuten.
<b>Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung</b>	Die Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung (IVEP) verbindet Siedlungsentwicklung, demographische Veränderungen, Straßen- und öffentlichen Personennahverkehr. Sie berechnet die Wirtschaftlichkeit und prognostiziert die Auslastung von Verkehrsprojekten.
<b>Kantenbelastung</b>	Anzahl der je Fahrtrichtung beförderten Fahrgäste eines Linien- oder Streckenabschnitts
<b>Kernrandzone</b>	An das Oberzentrum Hannover angrenzende Kommunen
<b>Kneeling</b>	Einseitiges Absenken von Bussen an Haltestellen um Fahrgästen das Ein- bzw. Aussteigen zu erleichtern.
<b>Konzessionslaufzeit</b>	Laufzeit der von der Genehmigungsbehörde (in der Region Hannover: Landesnahverkehrsgesellschaft) erteilten Konzession nach dem Personenbeförderungsgesetz für eine ÖPNV - Linie.
<b>Korridor taxi</b>	Mischform aus Ruf- und LinienTaxi. 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.
<b>Kundenmonitoring</b>	Befragung von Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit wesentlichen Qualitäten des Nahverkehrs
<b>Lastrichtung</b>	Auf einer Strecke des öffentlichen Verkehrs jene Richtung, auf welcher die Mehrheit der Transporte stattfindet.
<b>Linienbeförderungsfall</b>	Linienpezifischer Teil einer Fahrt (benutzt eine Person bei einer Fahrt mehrere Linien, so entstehen dabei mehrere Linienbeförderungsfälle)
<b>Linienbündelung</b>	Zusammenfassung von verkehrlich miteinander verbundenen Linien, die auch genehmigungsrechtlich gebündelt werden können.
<b>Linienverkehr</b>	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.
<b>Malusregelung</b>	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.

<b>metronom</b>	Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches seit Dezember 2005 innerhalb der Region Hannover Leistungen auf der Schiene erbringt.
<b>Metropolregion</b>	„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.“
<b>Mindestbedienung</b>	Mindestangebot an ÖPNV-Leistungen, das über Mindestbedienstungsstandards definiert wird
<b>Mindesterschließungsqualität</b>	Mindestversorgung für alle Bevölkerungsgruppen durch Bereitstellung eines ÖV-Angebotes
<b>Mittelzentrum</b>	s. Zentralörtlichkeit
<b>Modal Split</b>	Verkehrsmittelwahl. Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrssysteme wie Fußgängerverkehr, Radverkehr, Motorrad, PKW, ÖPNV
<b>Modulares Qualitätssteuerungssystem</b>	Das Qualitätssteuerungssystem 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.
<b>Nachtsternverkehr</b>	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
<b>Normalwerktag</b>	Bei einem durchschnittlichen Normalwerktag handelt es sich in der Regel um einen Montag – Freitag während der Schulzeit.
<b>Nutzergruppen</b>	Verschiedene Nutzergruppen sind z. B. Schüler, Frauen, Kinder, Personen mit Kindern, ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, ...
<b>Oberzentrum</b>	s. Zentralörtlichkeit
<b>ÖPNV-Rat</b>	Forum aus Fahrgastverbänden und VertreterInnen wichtiger Zielgruppen für den Nahverkehr
<b>Parallelverkehr</b>	Als Parallelverkehr bezeichnet man das gleichzeitige Angebot einer Verbindung durch mehrere Verkehrssysteme oder Linien (z.B. Busverkehr parallel zum Schienenverkehr).
<b>Personenkilometer</b>	Die Personenkilometer spiegeln die Verkehrsleistung wieder. Die Anzahl der Personen wird mit der zurückgelegten Entfernung (in km) multipliziert. Personen x Tarifkilometer = 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)
<b>Produkt Hierarchie</b>	Aufeinander aufbauende unterschiedliche Produkte (z. B. S - Bahn, Stadtbahn, Regio-Sprinter, StadtBus, RufTaxi) der verschiedenen Bedienungsebenen.
<b>Radiale</b>	Sternförmig auf ein Zentrum ausgerichtete Linien. Eine Radiallinie verbindet im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Vororte mit dem Orts- oder Stadtzentrum.
<b>RE, ME, RB, S</b>	Abkürzungen für Produkte des Schienenpersonennahverkehrs. RE = RegionalExpress; RB = RegionalBahn; ME = Metronom; S = S-Bahn
<b>Regionalbahn</b>	Die Regionalbahn (RB) ist ursprünglich 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.
<b>RegionalExpress</b>	Der RegionalExpress (RE) ist ursprünglich 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.
<b>Regionalisierungsmittel</b>	Finanzmittel, die der Region Hannover vom Land Niedersachsen aus den Zuweisungen des Bundes zur Bestellung von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr bereit gestellt werden.

<b>RegioSprinter</b>	Produktname der Direktbuslinien 300, 500 und 700 der RegioBus, die mit wenigen Zwischenhaltestellen und in einem dichten Takt bis ins Zentrum Hannover fahren.
<b>RufTaxi</b>	Angebot im Bedarfsverkehr. Nach telefonischer Anmeldung bietet das RufTaxi Fahrmöglichkeiten nach festgelegten Zeiten im Fahrplan.
<b>S-Bahn</b>	Die S-Bahn ist ein antriebsstarkes Produkt im Schienenpersonennahverkehr mit Halt an allen Verkehrsstationen in Ballungsräumen.
<b>Servicezeit</b>	Derjenige Teil der Einsatzzeit eines ÖPNV-Fahrzeugs, der der Beförderung von Fahrgästen dient (entspricht der Gesamteinsatzzeit abzüglich der Zeiten für Pausen und Leerfahrten)
<b>Sprinter</b>	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 nur wenige Halte (Stationen) bedient werden.
<b>Stadtbahn</b>	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.
<b>Standardisierte Bewertung</b>	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 Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs.
<b>Suburbanisierung</b>	Abwanderung städtischer Bevölkerung oder Funktionen aus der Kernstadt in das städtische Umland oder darüber hinaus.
<b>System der zentralen Orte</b>	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.
<b>Tagesganglinie</b>	Graphische Darstellung der zeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage über einen Tag
<b>Taktsprung</b>	Wechsel des Fahrzeugfolgeabstandes bei vertaktetem Fahrtenangebot (Beispiel: Ein 15 min-Takt geht abends in einen 30 min-Takt über)
<b>Tangentiale Linien</b>	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 Verknüpfungspunkt(e) zu Direktlinien (Radialen) ins Zentrum.
<b>Teilnetze</b>	Bündelung von Buslinien zu Teilnetzen bei der Konzessionierung von Linien.
<b>Testkundenverfahren</b>	Methode zur systematischen, stichprobenartigen Überprüfung der Beratungs- und Servicequalität des Unternehmens durch den Einsatz von - in der Regel verdeckt arbeitenden - Testkunden.
<b>Verkehrsleistung</b>	Die Verkehrsleistung ist ein Maß für die Verkehrsnachfrage - sie bezeichnet die Summe der Personenkilometer (im Gegensatz zur o. g. Betriebsleistung, die das Verkehrsangebot beschreibt).
<b>Verkehrsspitzen</b>	Zeitpunkte mit besonders starker Verkehrsnachfrage
<b>Verkehrssystem</b>	Sich stark voneinander unterscheidende Verkehrsmittel werden auch als Verkehrssysteme bezeichnet, z.B. Bus, Stadtbahn, SPNV
<b>Verkehrsverbund</b>	Rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von Gebietskörperschaften und/oder Verkehrsunternehmen einer Region zur gemeinsamen und abgestimmten Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs.
<b>Verkehrsvertrag</b>	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.

<b>Verknüpfungsbahnhof</b>	Bahnhof, an dem zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, Stadtbahn und Bus) umgestiegen werden kann.
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Station, Haltestelle, Haltepunkt oder Bahnhof, an dem zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, Stadtbahn und Bus) umgestiegen werden kann.
<b>Vertragscontrolling</b>	Teil des Vertragsmanagements. Beim Vertragscontrolling überprüft der Aufgabenträger Region Hannover, ob die mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge über bestimmte Leistungen eingehalten werden.
<b>Verwaltungsakt</b>	Der Verwaltungsakt bezeichnet eine Form des Handelns staatlicher Organe zur einseitig verbindlichen (hoheitlichen) Regelung eines Einzelfalles auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts.
<b>Wegekettten/Wegekomplexität</b>	Die Verbindung von verschiedenen Zielen auf einem Weg, Bsp. einer Wegekette: Wohnung - Kindergarten - Arbeitsplatz - Einkaufen.
<b>Y-Verkehre</b>	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.
<b>Zeitkarten</b>	Verbundfahrausweise mit zeitlicher Gültigkeit von mehr als einem Tag. Im GVH genannt „Cards“
<b>Zentralörtlichkeit</b>	Orte unterschiedlicher Zentralität. Unterschieden wird nach dem System der zentralen Orte in Ober-, Mittel- und Grundzentrum.
<b>Zielnetz</b>	Netz im Schienenpersonennahverkehr, dessen Realisierung mittelfristig angestrebt wird.
<b>Zubringerlinie</b>	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)
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DINSO	Dieselnetz Niedersachsen-Südost (Teillos 2)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EMIL	Expresslinien Emsland/Mittelland (Teillos Mittelland)
ENNO	Elektro-Netz Niedersachsen-Ost
ET	Elektrotriebwagen
ET	EinzelTicket
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EXPO	Exposition
FOPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr
FP	Fahrplan
F-Plan	Flächennutzungsplan
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
GG	Grundgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraum-Verkehr Hannover
GZ	Grundzentrum
HIS	Haltestelleninformationssystem
HVZ/NVZ/SVZ	Hauptverkehrszeit/Nebenverkehrszeit/Schwachverkehrszeit
IC	InterCity
IV	Individualverkehr
JFPL	Jahresfahrplan
L.	Linie
LBF	Linienbeförderungsfälle
LHH	Landeshauptstadt Hannover
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landes Raumordnungsprogramm Niedersachsen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nds. GVBl	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSTV	Nachtsternverkehr

NV	Nachtverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
NWT	Normalwerktag
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
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 [RB bezeichnet üblicherweise die Regionalbahn!!]
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE/RB	Regionalexpress/Regionalbahn
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
ZDD	Zentrale Datendrehscheibe
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZOB	zentraler Omnibusbahnhof
ZP	Zonenpreis bzw. Zonenpreiskategorie im Tarif des GVH
Zugkm	Zugkilometer

# Kapitel A



Der neue Nahverkehrsplan –  
Alles beim Alten

## Kapitel A: Der neue Nahverkehrsplan – Alles beim Alten?

### 1. Nahverkehrsplan der Region Hannover in vierter Auflage

#### Zielgruppen des Nahverkehrsplanes

Übergeordnete Zielgruppen sind die Bürgerinnen und Bürger der Region Hannover, denen mit einem möglichst attraktiven und bedarfsgerechten Verkehrsangebot eine Mobilität auch ohne den Pkw ermöglicht werden soll. Des Weiteren wurden die Inhalte des Nahverkehrsplans zielgruppenspezifisch differenziert. Insbesondere trifft dieses auf die Kapitel D und E zu, die die beiden Hauptaussagekapitel darstellen.

#### Das Steuerungskonzept in Kapitel D

Wichtigster Adressat im externen Kreis sind die Verkehrsunternehmen. Nach § 8 Abs. 3 PBefG soll der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen im Nahverkehrsplan festlegen. Die Region nimmt diesen gesetzlichen Auftrag auf. Aus 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 zum 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. Auch im aktuellen Nahverkehrsplan soll lediglich ein Rahmen für die Ausgestaltung des ÖPNV festgesetzt werden, der der Region Hannover dennoch ermöglicht ausreichend steuernd einzugreifen. Mit Hilfe des Steuerungskonzeptes soll ein attraktiverer und gleichzeitig wirtschaftlicherer ÖPNV entwickelt werden.

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. 3a PBefG).

#### Das Entwicklungskonzept in Kapitel E

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.

#### Neue Beteiligungsformen

Um ein möglichst breites Akteursspektrum frühzeitig an Planungsprozessen im Nahverkehr zu beteiligen, hat die Region Hannover erstmals auch Bürgerinnen und Bürger in das Aufstellungsverfahren des Nahverkehrsplans miteinbezogen. Diese neue Form der Beteiligung wurde parallel zu der nach § 6 NNVG vorgeschriebenen Mitwirkung und Beteiligung am Aufstellungsverfahren des NVP durchgeführt.

Im November 2012 fand die sogenannte Zukunftskonferenz Nahverkehr statt. Aus einer Vielzahl an Bewerberinnen und Bewerbern wurden 50 Personen ausgewählt und eingeladen. Die Auswahl der Gruppe richtete sich nach Geschlecht, Altersstufen und einer gleichmäßigen räumlichen Verteilung in der Region Hannover. Ziel der Konferenz war es mit Fahrgästen in den Dialog zu treten, Hinweise auf bestehende Probleme im ÖPNV zu sammeln, Meinungen auszutauschen und auch Vorschläge zur möglichen Verbesserung zu erhalten. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben das heutige Angebot von Bussen und Bahnen analysiert und positive und negative Aspekte aus ihrer Sicht zusammengefasst. Die Resultate der Zukunftskonferenz Nahverkehr wurden auf der Veranstaltung „Region im Dialog – Wohin fährt der Nahverkehr?“ von sogenannten Berichterstatte(r)innen und Berichterstatte(r)n vorge-

stellt. Sie bildeten die weitere Diskussionsgrundlage für die drei Themenrunden rund um die Nahverkehrsthemen Angebot, Infrastruktur und Marketing. Die Ergebnisse aus dieser neuen Beteiligungsform sind in den Entwurf des NVP 2015 eingeflossen.

Nachdem der Entwurf des NVP 2015 von der Regionsversammlung beschlossen worden ist, wurde das so genannte formelle Beteiligungs- und Mitwirkungsphase eingeleitet. Die Idee war, dass sich auch die Bürgerinnen und Bürger in der Diskussion um den Öffentlichen Personennahverkehr erneut einbringen können. Um möglichst intensive Diskussionen gemeinsam mit allen Mitwirkenden führen zu können, hat sich die Region Hannover dazu entschieden, die Gruppe der beteiligten Bürgerinnen und Bürger überschaubar zu halten. Dafür wurden die Teilnehmenden der Zukunftskonferenz Nahverkehr erneut eingeladen sowie ausgewählte Institutionen angeschrieben (Seniorenbeiräte, Jugendparlamente). Es fanden insgesamt zwei Workshops im Herbst 2014 dazu statt. Als Ergebnis der beiden Veranstaltungen wurde eine gemeinsame Stellungnahme entwickelt zum Entwurf des NVP 2015. Die Bürger-Stellungnahme wurde den politischen Gremien, zusammen mit allen anderen Änderungsanträgen im Frühjahr 2015 zur Entscheidung vorgelegt.

Die Resonanz der Bürgerinnen und Bürger an dieser Beteiligungsform war überaus positiv. Viele der Teilnehmenden zeigten Interesse, sich auch in Zukunft an ähnlichen Formaten zu beteiligen.

## 2. 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 Strategische Ziele der Region Hannover

Im Zuge des Verwaltungsreformprozesses und der Umstellung auf die Doppik sind am 9. März 2010 die strategischen Ziele der Region Hannover in der Regionsversammlung beschlossen worden. Mit der Beschlussfassung über die Zielsetzungen wird die generelle Ausrichtung des politischen und verwaltungsinternen Handelns für die Zukunft festgelegt. Somit dienen sie auch im vorliegenden Nahverkehrsplan als Grundlage für die weitere Konkretisierung der Ziele im Hinblick auf die Nahverkehrsentwicklung.

Die Ziele der Nahverkehrsplanung orientieren sich dabei insbesondere an den strategischen Zielen "Vorbildregion für Klimaschutz und nachhaltiges Handeln sein", „Gesellschaftliche Teilhabe und unterschiedliche Lebensentwürfe für alle ermöglichen“, „Finanzielle Handlungsfähigkeit sichern“, „Öffentliche Daseinsvorsorge sichern“ und „Dienstleistungsqualität stärken“.

### 2.2 Der Verkehrsentwicklungsplan pro Klima

Im Jahr 2011 hat die Regionsversammlung der Region Hannover erstmals einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für den Bereich der Region Hannover beschlossen. Dieser sogenannte VEP pro Klima ist damit ein strategischer Überbau für den vorliegenden Nahverkehrsplan.

Abb. A 1: Strategische Ziele der Region Hannover



Klimaschutz findet sich im strategischen Ziel „Vorbildregion für nachhaltiges Handeln und Klimaschutz sein“ (vgl. Kap. A 2.1) wieder. Spätestens seit dem Klimaschutzjahr 2008 bestimmt der Klimaschutz als Schwerpunkt das Handeln der Region Hannover. Im Klimaschutzrahmenprogramm, das von der Regionsversammlung 2009 verabschiedet worden ist, wird dargelegt, dass der Sektor Verkehr der einzige ist, der im Referenzzeitraum 1990 bis 2005 noch eine Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verzeichnen hat. Deshalb wurde im Klimaschutzrahmenprogramm verabschiedet, dass ein Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen und umzusetzen sei, der geeignet ist, die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40 % bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren.

Der VEP pro Klima stellt somit keinen umfassenden Plan dar, der alle Handlungsebenen des Verkehrs umfasst. Stattdessen setzt er beim Status Quo des Handels an und formuliert für insgesamt 11 Maßnahmenbündel notwendige Veränderungen, um die Klimaschutzziele der Region Hannover zu erreichen. Im Folgenden werden die Maßnahmenbündel aufgeführt, die Auswirkungen auf die Aussagen des Nahverkehrsplans haben:

#### **Maßnahmenbündel Ökostrom, alternative Antriebe:**

Die Umstellung auf „grünen Strom“ aus regenerativen Energien für den SPNV- und Stadtbahnbetrieb kann die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Region Hannover erheblich verbessern. Durch die Umstellung der Busflotten von üstra und RegioBus auf den jeweils neuesten Stand der Technik bezüglich emissionsarmer Antriebe kann der Effekt nochmals gestärkt werden. Dabei bietet sich für den Stadtverkehr der üstra die Übergangstechnologie Hybridbus an, durch deren Einsatz die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber einem herkömmlichen Dieselbus bis zu 20 % gesenkt werden kann.

#### **Maßnahmenbündel Taktverbesserungen**

Die Region Hannover verfügt über ein nahezu vollständig ausgebautes Schienennetz von Stadtbahn und S-Bahn. Die hohe Attraktivität der Angebote führt dazu, dass auf einigen Linien die Kapazitätsgrenzen erreicht bzw. zeitweise sogar überschritten werden. Durch Angebotsausweitungen im Bestandsnetz werden notwendige Platzkapazitäten bereitgestellt, aber auch im erheblichen Maße zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen. Voraussetzungen dafür sind die Beschaffung zusätzlicher Züge und ggf. ein erforderlicher Infrastrukturausbau sowie zusätzliches Fahrpersonal.

#### **Maßnahmenbündel Marktbearbeitung, Tarif**

Das Tarifangebot wird im Hinblick auf die Gewinnung neuer

Fahrgastpotenziale überprüft. Fahrgastpotenziale werden insbesondere bei Gelegenheitskunden gesehen.

#### **Maßnahmenbündel Jobticket für Alle**

Nach dem Vorbild des Semestertickets soll die Anzahl der Stammkunden des ÖPNV erheblich gesteigert werden. Alternative Finanzierungsmodelle z.B. mit Arbeitgeberverbänden oder Wohnungsbaugesellschaften werden angestrebt.

#### **Maßnahmenbündel Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsmanagement wird als neues Aufgabenfeld im Fachbereich Verkehr etabliert. Es umfasst eine Vielzahl unterschiedlicher Projekte, die durch die Region Hannover angeschoben, koordiniert und unterstützt werden. Schwerpunktmäßig wird dabei eine Vernetzung mit den Angeboten des ÖPNV angestrebt.

#### **Maßnahmenbündel Innen- vor Außenentwicklung**

Die Kopplung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hat in der Region Hannover eine lange Tradition und wird auch in den nächsten Jahren aktiv als Handlungsfeld ausgefüllt. Konkret bedeutet dies, dass die Siedlungstätigkeit in Zukunft noch mehr auf die Einzugsbereiche der attraktiven Angebote von Stadtbahn und dem SPNV ausgerichtet werden soll.

#### **Maßnahmenbündel Regionales Radverkehrskonzept**

Die Attraktivität des Radverkehrs in der Region Hannover soll weiter erhöht werden. Ein Element davon ist die Optimierung der Kopplung von ÖPNV und Radverkehr (z.B. Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen, B&R) auf intermodalen Wegeketten.

## **2.3 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. Offene Beteiligungsverfahren für Bürgerinnen und Bürger, wie die Bürgerbeteiligung zum vorliegenden Nahverkehrsplan 2015, tragen zu einer erhöhten Akzeptanz von Beteiligungsprozessen in der Bevölkerung bei. Durch einen direkten Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern können Qualitäten des Nahverkehrs in der Region Hannover gezielt gestärkt und ausgebaut sowie Mängel beseitigt werden.

## 2.4 Gendergerechte Nahverkehrsplanung

Die Umsetzung von Gender Mainstreaming in Verkehrspolitik und -planung zielt auf die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen durch den Abbau ungleicher Lebensbedingungen für alle Menschen in einer sich demografisch und sozial verändernden Gesellschaft und damit auf eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben. Gender Mainstreaming ist damit eine Querschnittsaufgabe, die allgemeine Ziele zum Nahverkehr aufgreift und konkretisiert. Die Mobilitätsbedürfnisse einer Person sind geprägt von Alter, Geschlecht, Herkunft, Befähigung und Beeinträchtigung sowie der Lebenssituation und den sich daraus ergebenden Alltagsanforderungen.

### Abbau von Barrieren

Zielsetzung eines gendergerechten Nahverkehrs ist es, Chancengleichheit für alle Menschen beim Zugang zu Mobilität herzustellen. Unter Beteiligung der Fahrgastverbände wurde ein erweiterter Barrierefreiheitsbegriff für den NVP 2015 definiert. Das Augenmerk soll hierbei nicht nur auf physische Barrierefreiheit und Behindertengerechtigkeit gerichtet werden, sondern darauf, dass möglichst alle Arten von Barrieren wahrgenommen werden. Barrieren entstehen durch fehlende Fähigkeiten, Möglichkeiten, Erfahrungen sowie Ressourcen und können unterschiedlicher Art sein:

- motorisch-sensorisch
- sprachlich
- psychisch-emotional-intellektuell
- fehlendes Wissen/Wissen/Erfahrung
- baulich-räumlich
- wirtschaftlich-finanziell
- zeitlich

Die Bedürfnisse, Ressourcen und Anforderungen einzelner Gruppen sind besonders zu beachten. Dazu zählen:

- Fitte Ältere, deren Mobilität sich kaum von der übrigen Bevölkerung unterscheidet, deren Lebenssituation, Ziele und Aktivitäten aber dennoch anders sind
- Ältere mit leichten altersbedingten Beeinträchtigungen und Unsicherheiten bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln
- Ältere mit körperlichen und/oder geistigen Beeinträchtigungen, deren Anforderungen an Verkehrsangebote denen anderer in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen ähneln (Barrierefreiheit, Lichtverhältnisse, Beschilderungen etc.)
- Kinder und Jugendliche bis 17/18 Jahre, insbesondere Mädchen, deren Mobilität noch stark von Erwachsenen abhängt

- Alleinlebende Menschen (junge Singles, ältere Frauen)
- Menschen mit Migrationshintergrund und geringen Deutschkenntnissen
- Familienhaushalte (mit Kindern)
- Teilzeitberufstätige alleinerziehende Frauen/Männer mit Kind mit engen Zeitbudget und komplizierten Wegeketten

Übergeordnete Zielsetzungen zum Abbau von Barrieren auf unterschiedlichen Ebenen sind:

### Mobilität von „Tür zu Tür“

Die verkehrliche Situation setzt sich zusammen aus Zuwegung – Aufenthalt/Warten – Fahren – Umsteigen, sie beginnt also für jede Person an der Haustür und endet an dem jeweils gewünschten Zielort. Uneingeschränkte Mobilität von Tür zu Tür zu ermöglichen, erfordert daher die Betrachtung der gesamten Wegekette.

### Uneingeschränkte Zugänglichkeit und Verfügbarkeit

Unterschiedliche physische und psychische Konstitutionen von Menschen, ihre Kenntnisse und Fähigkeiten, ihre Erfahrungen, ihre finanziellen Ressourcen sowie ihre Möglichkeit über Zeit zu verfügen, bestimmen und haben Einfluss auf ihre Mobilität und begrenzen ihre Zugänglichkeit zum ÖPNV. Ziel ist eine uneingeschränkte Zugänglichkeit und Verfügbarkeit, die ebenso den Kauf von Fahrscheinen, den Erhalt von Informationen als auch die Möglichkeit der Kommunikation umfasst.

### Erreichbarkeit

Verschiedene Wegeziele unterschiedlicher Nutzer- und Nutzerinnengruppen sollen zu unterschiedlichen Zeiten zu unterschiedlichen Zwecken gleichermaßen sicher und unversehrt, bequem und barrierefrei in angemessener Weise und in einer angemessenen Reisezeit erreicht werden können.

### Erkennbarkeit/Wissen/Orientierung

ÖPNV Nutzung erfordert die Gewährleistung von Erkennbarkeit, Orientierung und Auffindbarkeit und wird gefördert durch Kenntnis und Wissen. Dazu müssen Menschen mit unterschiedlichen Voraussetzungen, auf unterschiedliche Art und Weise an unterschiedlichen Orten sich informieren, orientieren und zurechtfinden können. Die Informationen müssen allen zugänglich sein und sich gezielt an unterschiedliche Nutzer und Nutzerinnen richten.

### Schutz und Sicherheit

Fahrgäste sollen sich sicher fühlen und geschützt sein und zwar während der gesamten Reisekette auf allen Wegen, in

allen Fahrzeugen und bei der Benutzung aller Verkehrsmittel, an allen Stationen und Haltestellen. Das erfordert Maßnahmen zum Schutz vor Kälte und Nässe, vor Gefährdung im Verkehr, vor allen Dingen jedoch vor Verletzungen und Gewalt. Sicherheit impliziert aber auch die Sicherheit von Pünktlichkeit und Anschlussgarantie, Kapazitätssicherheit, aktuelle Informationssicherheit, auch bei Störungen und die Sicherheit, dass einem bedarfsgerecht und unmittelbar geholfen wird.

### **Wohlbefinden/Zufriedenheit/Komfort**

Fahrgäste sollen sich wohl fühlen und zwar während der gesamten Reisezeit und auf allen Stationen der Reise, auf dem Weg zur Haltestelle, an der Station oder Haltestelle, im Fahrzeug, beim Umsteigen und bei allen Handlungen, die die Nutzung des ÖPNV betreffen. Bestimmte Zielgruppen und besondere Verkehrszwecke erfordern entsprechende Produkte. Dabei zu berücksichtigen sind demographische Kriterien, soziale Rollen, Fähigkeiten und Kenntnisse sowie die verkehrliche Situation.

### **Partizipation**

Fahrgäste sollen die Möglichkeit der Teilhabe und Kommunikation haben. Der direkte Dialog hat sich als Steigerung von Qualität und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs in der Vergangenheit bewährt und wird weiter gepflegt. Beschwerden, Mängelhinweise und Anregungen von Fahrgästen werden als Ressource für Qualitätsverbesserung genutzt.

## **2.5 Räumliche Entwicklungsleitlinien**

Die Ausrichtung der räumlichen Entwicklung erfolgt auf die im Regionalen Raumordnungsprogramm 2005 (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. Umgekehrt fördert insbesondere der schienengebundene Verkehr durch seine starke Festlegung auf Achsen und seine eingeschränkte direkte Erschließungswirkung seinerseits das Prinzip der zentralen Konzentration (positive Rückkoppelung).

### **2.5.1 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, Ergänzung 2002 und Nachfolgeprogrammen 2008/2012 sowie im RROP 2005 festgelegt ist.

Das dreistufige System der Zentralen Orte (Ober-, Mittel- und Grundzentren) zielt auf eine Konzentration der Siedlungsentwicklung und 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 vor allem auch die Standorte für die schwerpunktmäßige Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten (vgl. 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.

#### **Oberzentrum Landeshauptstadt**

Innerhalb der Region Hannover nimmt die Landeshauptstadt Hannover als Oberzentrum eine herausragende Stellung ein. Hier konzentrieren sich zentrale Einrichtungen, Arbeits- und Ausbildungsplätze, Wissenschaftseinrichtungen und Angebote des spezialisierten höheren Bedarfs. Die Landeshauptstadt 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, Theater, Kino u. ä.) im näheren Umfeld des Hauptbahnhofs stärken die Bedeutung der Innenstadt. Traditionell sind die Stadtteilzentren in Hannover im Vergleich zur Innenstadt weniger stark ausgeprägt.

#### **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. Aufgrund ihrer oberzentralen Teilfunktion nimmt Langenhagen eine herausgehobene Stellung unter den Mittelzentren ein. Mittelzentren in der Region Hannover sind in Tab. A1 dargestellt.

**Tab. A 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	
Lehrte	
Neustadt a. Rgbe.	
Springe	
Wunstorf	

**Grundzentren**

In den Grundzentren sind zentrale Einrichtungen und Angebote für den allgemeinen, täglichen Bedarf bereitzustellen. Sie haben einen auf das Gemeindegebiet ausgerichteten Versorgungsauftrag für die Grundversorgung. Grundzentren in der Region Hannover sind in Tab. A2 dargestellt.

**Tab. A 2: Grundzentren in der Region Hannover**

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

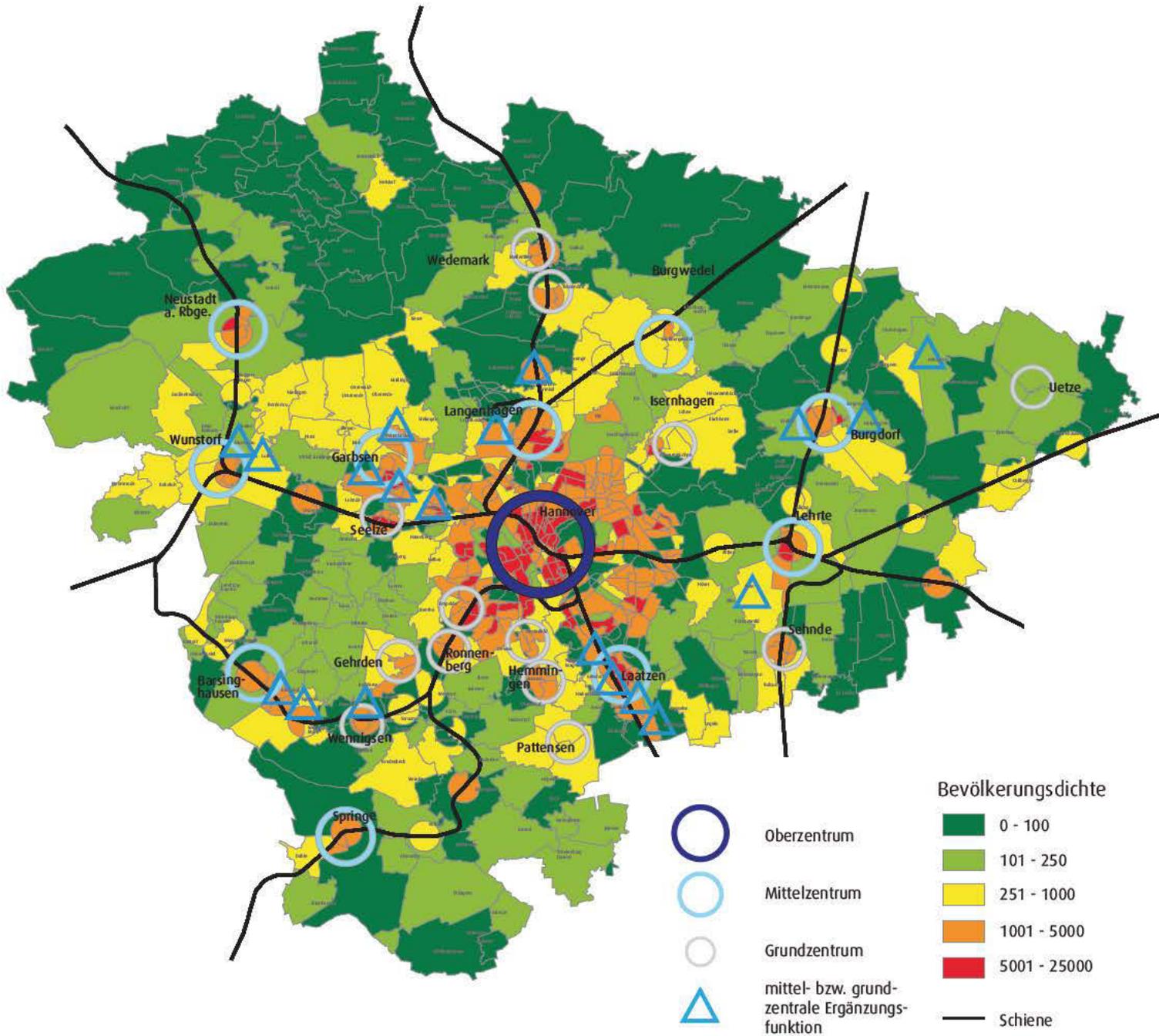


Region Hannover

Karte 1

# Planungsraum

Einwohnerverteilung  
Region Hannover



Bevölkerungsdichte

0 - 100
101 - 250
251 - 1000
1001 - 5000
5001 - 25000

Schiene

Datenbasis 2012



Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2014  
Kartographie und Druck: Region Hannover

## 2.5.2 Leitbild der Raumordnung

### Orientierung der Siedlungsstruktur auf den ÖPNV

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur in der Region Hannover ist seit vielen Jahren durch die Einheit von Siedlung und Verkehr - ausgerichtet am System der Zentralen Orte - charakterisiert. Auch im gesamträumlichen Leitbild der Region Hannover zur Neuaufstellung des RROP 2015, das dem RROP 2015 als regionalpolitischer Orientierungsrahmen vorangestellt ist, bleibt das Leitbild der Einheit von Siedlung und Verkehr sowie die Ausrichtung auf das System der Zentralen Orte ein Schwerpunkt in der Ausrichtung der Raumplanung.

Im Rahmen der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird mit einer möglichst kleinräumigen Funktionsmischung auch ein Beitrag zur Geschlechtergerechtigkeit (Gender Mainstreaming) geleistet. Durch eine räumliche Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf bedarfsgerechte Infrastrukturangebote und verbesserter ÖPNV-Anbindung will die Region allen Menschen in der Region - weitgehend Chancengleichheit für alle Menschen in allen Lebensbereichen ermöglichen.

Neben der Angebotsqualität ist der Erfolg des ÖPNV in hohem 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. Dabei sollen die Möglichkeiten der Innenentwicklung ausgeschöpft werden. 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 angebundenen Standorte. Vorbildlich gelungen ist dies am Standort „Weiherfeld“ (Stadt Langenhagen) sowie durch den Stadtbahnanschluss auch mit dem Baugebiet Blocksberg in Altwarmbüchen (Gemeinde Isernhagen). Längerfristige Pla-

nungen gibt es auch für den Entwicklungsbereich Schulzentrum in Altwarmbüchen und den Standort Arnum-West (Stadt Hemmingen). Letzteres würde eine Stadtbahnverlängerung nach Arnum-West voraussetzen.

### 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 Kriterien erfüllen. Herausgehobene Bedeutung kommt dabei einer günstigen ÖPNV-Bedienung und der Infrastrukturausstattung (Grundschule, Nahversorgung etc.) zu. In den schienenerschlossenen Städten und Gemeinden sind daher i. d. R. nur 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.

## 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.

### Umfeldverträglicher ÖPNV

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

### 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 (GVH-Erweiterung) gesehen. Darüber hinaus kann dies auch eine Zunahme der Fahrtenhäufigkeit auf bestehenden Schienen- oder Busstrecken sein.

## 3. Bilanz des Nahverkehrsplanes 2008

Im Folgenden wird ein Überblick über die Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2008 gegeben. Dabei muss die Tatsache berücksichtigt werden, dass in den Nahverkehrsplänen der Region Hannover stets mehr Maßnahmen angegeben werden, als realistisch umgesetzt werden können. Dadurch wird eine notwendige Flexibilität gewährt.

### 3.1 SPNV

Die beiden zusätzlichen S-Bahn Linien zwischen Hannover und Hildesheim über Sehnde (S3) sowie zwischen Hannover und Hildesheim über Sarstedt (S4) sind wie geplant zum Fahrplan 2009 eingeführt worden. Außerdem wird die Linie Hannover – Burgdorf – Celle über die Lehrter Kurve (S6) seit diesem Zeitpunkt mit S-Bahn Fahrzeugen gefahren. Darüber hinaus konnten zum Fahrplan 2014 mit den schnellen S-Bahn

Produkten Seelze - Hannover – Hameln und Hannover - Barsinghausen – Hannover bereits zwei Maßnahmen aus dem Zielnetz 2013plus aus dem Nahverkehrsplan 2008 umgesetzt werden.

Von den noch ausstehenden Stationsausbauten im S-Bahn Netz konnten Winninghausen und Kirchdorf realisiert werden. Die Stationen Empelde, H-Bornum und Holtensen/Linderte wurden bis Ende 2013 ausgebaut.

### 3.2 Verknüpfungspunkte

Für den Verknüpfungsbahnhof Hannover Waldhausen liegt ein positives Bewertungsergebnis vor, das die Grundlage für einen Förderbescheid darstellt. Eine Realisierung steht allerdings noch aus.

Daneben konnten zahlreiche Maßnahmen aus den Bereichen P+R/B+R realisiert werden, u. a. die Fahrradgaragen in Wengsen und Wunstorf, sowie P+R Erweiterungen, wie z.B. Ehlershausen, Bennemühlen oder Bennigsen.

### 3.3 Stadtbahn

Als größte Einzelmaßnahme wurde die Stadtbahn nach Misburg verlängert. Für die geplante Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen wird derzeit die Standardisierte Bewertung in Abstimmung mit den Zuwendungsgebern Bund und Land erstellt. Für eine Stadtbahnverlängerung nach Garbsen-Mitte steht die Realisierung noch aus.

Der barrierefreie Ausbau des Stadtbahnsystems ist mit zahlreichen Maßnahmen fortgesetzt worden. Nahezu alle geplanten Hochbahnsteige und alle Aufzuganlagen konnten realisiert werden.

Die geplanten Untersuchungen zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes wurden zum großen Teil durchgeführt, durch die lange Bearbeitungsdauer der Untersuchung Innenstadtnetz (D-City) sind einige Untersuchungen in die Laufzeit des Nahverkehrsplans 2014 verschoben worden.

Die Untersuchung zum Innenstadtnetz (D-City) mündete in ein konkretes Umsetzungskonzept. Die Umsteigeanlage Bahnhof Kleefeld sowie die Anbindung von Davenstedt sind verworfen worden und werden nicht weiter verfolgt. Für eine mögliche spätere Anbindung von Ahlem-Nord wird im Nahverkehrsplan die Freihaltung der Trasse empfohlen.

### 3.4 Bus

Der im Nahverkehrsplan 2008 aufgeführte Untersuchungsbedarf zu ausgesuchten Buslinien ist weitgehend durchgeführt worden. Bei der Erfüllung der Mindestbedienungsstandards konnten Verbesserungen erreicht werden. Wesentliche Liniennetzänderungen haben sich bisher daraus nicht ergeben.

Bezüglich der Businfrastruktur konnte der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen weiter erfolgreich fortgesetzt werden. Von 2008 bis 2013 wurden von der Region Hannover bzw. den Kommunen (mit finanzieller Beteiligung der Region Hannover) ca. 220 Haltepunkte barrierefrei umgebaut. Das Ausbauvolumen konnte von 2008 bis 2013 kontinuierlich gesteigert werden. Gegenüber einer noch geringen Anzahl von fünf Haltestellen im Jahr 2008 wurden im Jahr 2012 z. B. 70 Haltepunkte umgebaut.

Der deutliche Anstieg des Ausbauvolumens in den letzten Jahren ist hauptsächlich auf das 2010 eingeführte ÖPNV-Konjunkturprogramm des Landes Niedersachsen zurückzuführen. Hierbei können die Aufgabenträger und Kommunen eine 75% ige Landesförderung für die „Grunderneuerungen von Bushaltestellen mit Verbesserung der Ausstattung“ in Anspruch nehmen. Außerdem wurde seitens der Region zusätzlich ein Anreiz zur Eigeninitiative der Kommunen geschaffen, in dem den Kommunen eine 50%ige Mitfinanzierung an den nicht durch Fördermittel gedeckten Kosten in Aussicht gestellt wurde (vgl. Kap. EIV 3.3.1). Das Förderprogramm des Landes in Verbindung mit der Finanzierungshilfe der Region Hannover wurde von den Kommunen sehr gut angenommen, was in der Folge zu der o.g. Steigerungsrate führte.

### 3.5 Marketing

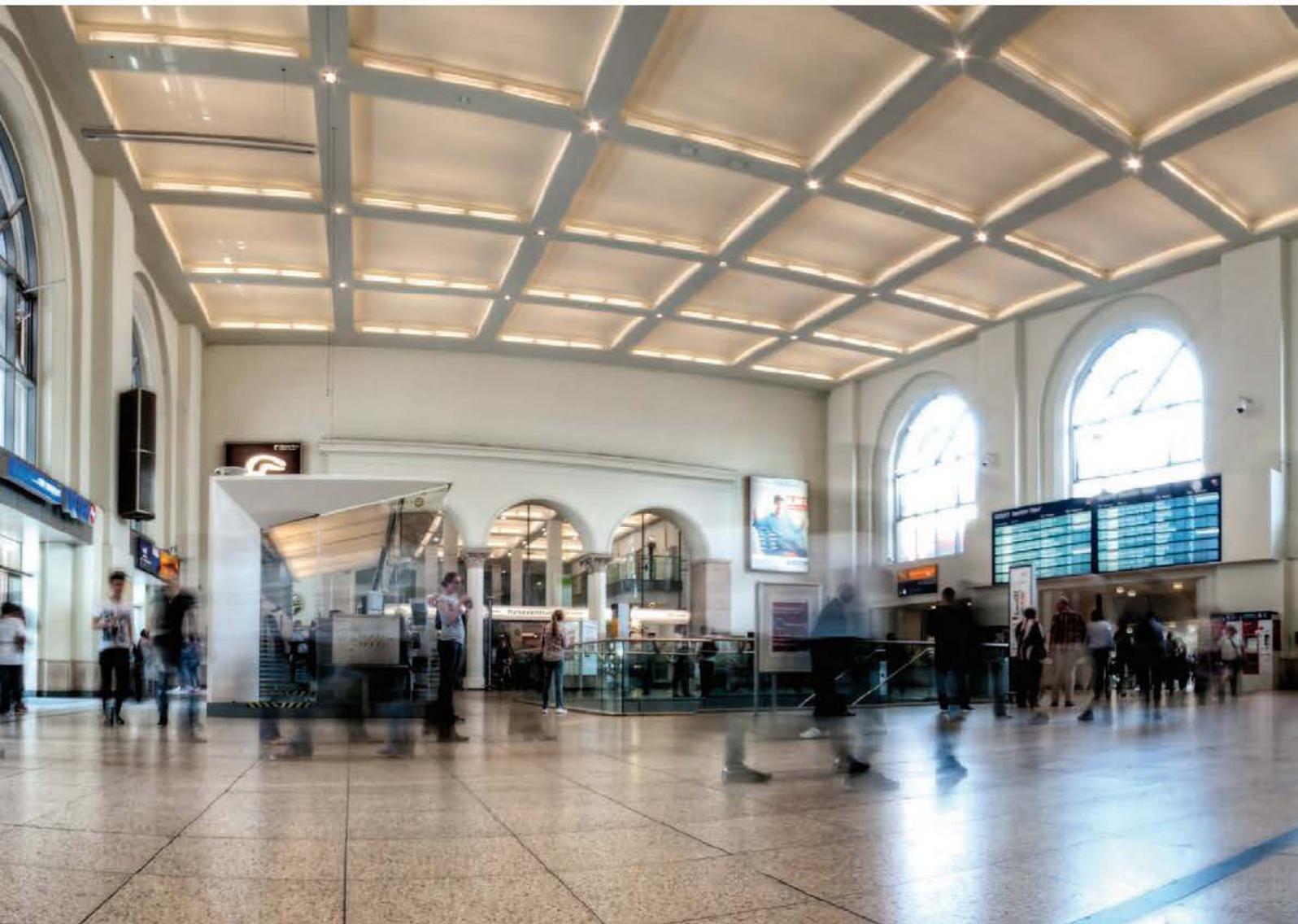
Zahlreiche der im Nahverkehrsplan 2008 aufgeführten Maßnahmen befinden sich in der konkreten Umsetzungsplanung. Das trifft insbesondere auf das Themenfeld GVH-Tarifsystem zu. Konkret werden die Vereinheitlichung der Tarife von Cards und Tickets sowie die Erweiterung des GVH in die umliegenden Landkreise geprüft. Als Zwischenlösung konnte hier ein einheitlicher Regionaltarif für Zeitkarten eingesetzt werden. Auch eine multimodale Mobilitätskarte befindet sich als eine Maßnahme des Schaufensters Elektromobilität im Umsetzungsprozess.

Sichtbare Maßnahme für Kundinnen und Kunden war der Austausch der damaligen Fahrausweisautomaten durch neue bedienungsfreundliche Einheiten bei der üstra.

Zahlreiche weitere Maßnahmen aus dem Bereich Marketing werden im Rahmen des Geschäfts der laufenden Verwaltung kontinuierlich weiterverfolgt.



# 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

Die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge ist grundsätzlich sowohl bei Direktvergaben als auch bei wettbewerblichen Vergabeverfahren für Busverkehrsdienste auf höchstens zehn Jahre, für schienengestützte Verkehre auf maximal 15 Jahre begrenzt. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die Laufzeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bis zu 22,5 Jahre betragen.

Tab. B 1: Überblick zu den rechtlichen Grundlagen

Europäischer Rechtsrahmen	Nationale Verkehrsgesetze	Grundlagen zur Finanzierung	Verkehrsübergreifende Themen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verordnung 13710/2007</li> <li>- EG Richtlinie 2001/42EG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</li> <li>- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</li> <li>- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionalisierungsgesetz (RegG)</li> <li>- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)</li> <li>- Entflechtungsgesetz (EntflechtG)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gender Mainstreaming</li> <li>- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)</li> </ul>

##### 1.1.1 Öffnung des ÖPNV-Marktes durch Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten, die den verbindlichen Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste festlegt. Für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen ist grundsätzlich die Durchführung eines wettbewerblichen, europaweiten Vergabeverfahrens vorgeschrieben. Dabei erhält dasjenige Verkehrsunternehmen den Zuschlag für die Bedienung des ausgeschriebenen Verkehrsnetzes oder der ausgeschriebenen Linie, welches unter Einhaltung der vorgeschriebenen Qualitätsstandards das wirtschaftlichste Angebot unterbreitet.

Zusätzlich sieht die Verordnung für bestimmte Fälle die Möglichkeit der Direktvergabe vor. Verkehrsleistungen können auch ohne aufwändiges wettbewerbliches Vergabeverfahren an eine rechtlich getrennte Einheit vergeben werden, wenn es sich bei dem Verkehrsunternehmen um einen „internen Betreiber“ handelt, über den die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Voraussetzung für die Zulässigkeit der Direktvergabe ist ferner, dass der interne Betreiber nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde teilnimmt.

##### 1.1.2 Vorgezogene Umweltprüfung der Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie)

Die strategische Umweltprüfung (SUP) wurde von der Europäischen Union als umweltrechtliches Instrument geschaffen. Sie dient der Überprüfung auf Umweltauswirkungen vorgelagerter Pläne und Programme, die UVP-pflichtige Maßnahmen nach sich ziehen. Im ÖPNV betrifft dies u.a. die Untersuchung des Baus von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken und den dazugehörigen Betriebsanlagen hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen.

Ziel der SUP ist die Entlastung und Beschleunigung der projektbezogenen UVP durch eine vorangegangene Prüfung. Bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes ist eine SUP parallel durchzuführen, soweit dieser UVP-pflichtige Projekte enthält. Hierbei müssen lediglich die Daten Berücksichtigung finden, die mit zumutbarem Aufwand ermittelt werden können.

### 1.2 Nationale Verkehrsgesetze

#### 1.2.1 PBefG als Ordnungsrahmen des ÖPNV in Deutschland

In der Fassung der Bekanntmachung vom 8.8.1990, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.12.2012

Das PBefG regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungs-

omnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Mit Wirkung zum 01.01.2013 wurde das PBefG novelliert, um das nationale Personenbeförderungsrecht an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzupassen. Dabei sind für die Region Hannover als Aufgabenträger für den ÖPNV folgende wesentliche Neuerungen von Bedeutung:

- Die Möglichkeit der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der VO (EG) 1370/2007 im ÖPNV ist nun erstmals im nationalen Recht eindeutig geregelt.  
Es besteht allerdings nach wie vor ein Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, sofern der eigenwirtschaftliche Antrag fristgemäß gestellt wird und den in der Vorabbenachrichtigung beschriebenen Anforderungen genügt.
- Die Eigenwirtschaftlichkeit ist nun wesentlich enger definiert. Alle Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers, die nicht auf einer allgemeinen Vorschrift beruhen, führen zur Gemeinwirtschaftlichkeit des Verkehrs. Ebenfalls zur Gemeinwirtschaftlichkeit führt die Gewährung eines ausschließlichen Rechts.
- Der Aufgabenträger kann im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ausschließliche Rechte gewähren.
- Die Aufgabenteilung zwischen dem Aufgabenträger (Region Hannover) und der Genehmigungsbehörde (LNVG) ist neu geregelt, mit einer deutlichen Stärkung der Aufgabenträger:
  - Der Aufgabenträger definiert die ausreichende Verkehrsbedienung über den Nahverkehrsplan und/oder über die Vorabbenachrichtigung einer Vergabe.
  - Die Auswahlentscheidung im Genehmigungswettbewerb liegt weiter bei der Genehmigungsbehörde, sie hat dabei aber den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre sind in der Regel abzulehnen, wenn sie die in der Vorabbenachrichtigung enthaltenen Mindestbedingungen unterschreiten. Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren trifft die Genehmigungsbehörde keine eigene Auswahl- bzw. Vergabeentscheidung. Sie vollzieht die Entscheidung des Aufgabenträgers nach
  - Der Tarif und der Fahrplan werden bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren der Genehmigungsbehörde nur noch angezeigt.
- Die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV ist bis zum 1. Januar 2022 herzustellen. Ausnahmen von dieser Frist müssen im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden.
- Innerdeutsche Busfernlinien sind jetzt zulässig. Ein Bedienungsverbot besteht für Haltestellen, deren Abstand nicht mehr als 50 km beträgt.

## 1.2.2 Regelungen für den SPNV im Allgemeinen Eisenbahngesetz

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) ist im Personennahverkehr für den SPNV von Bedeutung. Es dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs und eines attraktiven Verkehrsangebots. Im Rahmen der Umsetzung der sogenannten Eisenbahnpakete der EU wurden außerdem die wettbewerblichen Rahmenbedingungen im Eisenbahnverkehr durch die Öffnung des Schienennetzes für Dritte geschaffen. Im Einzelnen enthält das AEG Vorschriften zu den Themen Sicherheitspflichten, Eisenbahnaufsicht, Tarife, Zugang zur Infrastruktur, Netzbeirat und Planfeststellungsverfahren.

## 1.2.3 NNVG – Aufgabenverteilung, Finanzierung und Nahverkehrsplan in Niedersachsen

Den rechtlichen Rahmen zur Ausgestaltung des ÖPNV in Niedersachsen gibt das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) vor. So benennt es die Region Hannover als Träger des öffentlichen Personennahverkehrs für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr und konkretisiert die Anforderungen zur Aufstellung des Nahverkehrsplans. Hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV in Niedersachsen trifft das NNVG Regelungen zur Verteilung von Finanzmitteln auf die Aufgabenträger, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält.

## 1.3 Grundlagen zur Finanzierung

### 1.3.1 Regionalisierungsmittel als zentrales Finanzierungsinstrument des SPNV

Im Zuge der Zuständigkeitsübertragung des Schienenverkehrs vom Bund auf die Länder (Regionalisierung) als einer der Hauptinhalte der Bahnreform in Deutschland 1994/96 bedurfte es eines Finanzierungsinstruments für die Länder, um die neue Kompetenz stemmen zu können. Das 1996 in Kraft getretene Regionalisierungsgesetz enthält konkrete Vorgaben über die Höhe der Ausgleichszahlungen des Bundes und die Verteilung auf die einzelnen Bundesländer. Im Jahr 2012 flossen so knapp 7,08 Mrd. Euro als Regionalisierungsmittel an die Länder – finanziert aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Auf Niedersachsen entfällt dabei ein Anteil von 8,59 Prozent (2012: 608 Mio. Euro).

Seit Verabschiedung des RegG sind die Regionalisierungsmittel mehrfach erheblich gekürzt worden. Die Region Hannover konnte diese Finanzierungsausfälle in den letzten Jahren durch positive Effekte bei Ausschreibungen von Eisenbahnverkehrsleistungen kompensieren. Die für 2014 vorgesehene erneute Überprüfung der Zuschusshöhe hatte auch im Oktober 2015 noch zu keinem abschließenden Ergebnis geführt.

### 1.3.2 GVFG und EntflechtG als Finanzhilfe für Investitionen

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen. Während der Bund auf dieser Grundlage noch die Finanzierung von verkehrlichen Großprojekten unterstützt, sind im Rahmen der Föderalismusreform von 2006 die GVFG-Mittel für Mittel- und Kleinprojekte der Kommunen entfallen. Einen zumindest partiellen Ausgleich bietet das 2007 in Kraft getretene Entflechtungsgesetz (EntflechtG). Die Länder erhalten seitdem Entflechtungsmittel in Höhe von jährlich festgeschriebenen 1,3 Mrd. Euro (Niedersachsen: 123,5 Mio. Euro). Aus dieser Summe werden den Vorhabenträgern bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten von Projekten erstattet. Die weitere Sicherung dieser Finanzierungshilfen für den Aus- und Neubau kommunaler Verkehrsinfrastrukturanlagen ist ungewiss. Ab 2014 entfällt die verkehrliche Zweckbindung der Verflechtungsmittel, das heißt die Gelder können dann für investive Zwecke jeglicher Art eingesetzt werden und kommen nicht zwangsläufig dem ÖPNV zu gute. Zudem laufen die Zahlungen der Bundesmittel 2019 aus.

## 1.4 Verkehrsübergreifende Themen

### 1.4.1 Gleichstellung von Männern und Frauen auch im Nahverkehrsplan

Die Gleichstellung von Frauen und Männern durch die durchgängige Verankerung der Gleichstellungsperspektive in allen Politikfeldern und Handlungsbereichen (Gender Mainstreaming) ist durchgängiges Leitprinzip der Region Hannover. Gender Mainstreaming soll den Blick von frauengerechter Verkehrspolitik zu geschlechtergerechter Verkehrspolitik erweitern und eine systematische Berücksichtigung von gruppenspezifischen Interessen ermöglichen.

### 1.4.2 Beseitigung der Benachteiligung behinderter Menschen

Das "Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen" wurde am 13. Dezember 2006 von der Gene-

ralversammlung der Vereinten Nationen beschlossen und ist am 3. Mai 2008 in Kraft getreten. Die UN-Behindertenrechtskonvention (BRK) beinhaltet eine Vielzahl spezieller, auf die Lebenssituation behinderter Menschen abgestimmte Regelungen. In ihrem Artikel 9 Absatz 1 verpflichtet die UN-Behindertenrechtskonvention ihre Unterzeichnerstaaten, geeignete Maßnahmen zu treffen, um für Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen den Zugang zu Transportmitteln zu gewährleisten. Grundlage für eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen ist damit eine möglichst umfassend barrierefrei gestaltete Umwelt. Die Herstellung umfassender Barrierefreiheit bildet im deutschen Bundesrecht das Kernstück des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG). Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollen darauf hinwirken, eine schrittweise Barrierefreiheit der Verkehrssysteme herzustellen. Erreicht werden kann dies in erster Linie durch die Fortführung des barrierefreien Infrastrukturausbaus und den Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im ÖPNV.

## 2. Organisation des ÖPNV in der Region Hannover

Tab. B 2: Akteure des ÖPNV – sie bewegen die Region:

	Aufgabenträger	Verkehrsunternehmen	Infrastrukturbetreiber
	Konzeption, Bestellung, Finanzierung	Verkehr und Betrieb	Vorhaltung Strecken und Haltestellen/ Stationen
ÖPNV (Bus & Stadtbahn)	Region Hannover	-üstra (Stadtbahn & Bus) -RegioBus	-Infra (Stadtbahn) -Verkehrsunternehmen und Kommunen (Bus)
SPNV		-DBRegio -metronom -erixx	-DB Netz -DB Station&Service

### 2.1 Die Rolle der Region Hannover

Die Region Hannover ist sowohl Aufgabenträgerin für den gesamten ÖPNV in ihrem Gebiet als auch Miteigentümerin der Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus.

#### 2.1.1 Aufgabenträgerschaft

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) bestimmt die Region Hannover als Aufgabenträgerin für den gesamten ÖPNV einschließlich SPNV im Regionsgebiet. Das bedeutet, dass sie als Aufgabe der Daseinsvorsorge die ausreichende Bedienung ihrer Einwohner und Einwohnerinnen mit Verkehrsleistungen sicher zu stellen hat (vgl. §2 Abs. 2 NNVG). Der Region Hannover obliegt somit die Zuständigkeit für die Planung, Finanzierung und Organisation des gesamten ÖPNVs.

Dazu gehören u.a. die Aufstellung des Nahverkehrsplanes, die Durchführung von Ausschreibungen, der Abschluss von Verkehrsverträgen sowie die Bestellung und Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen.

### 2.1.2 Beteiligungen der Region Hannover

Neben ihrer Funktion als Aufgabenträger unterhält die Region Hannover zudem Beteiligungen an den beiden Verkehrsunternehmen üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und RegioBus Hannover GmbH, sowie an der infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH.

#### Beteiligung an der üstra

Seit 1892 erbringt die üstra, damals noch die Vorläufergesellschaft Straßenbahn Hannover AG, Verkehrsleistungen im Gebiet der Landeshauptstadt. Aktionäre der üstra sind mit 1,09 % die Region Hannover, mit 98,38 % die Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH (VVG), mit 0,01 %, die Stadtwerke Hannover AG (SWH) und mit 0,52 % freie Aktionäre. Zwischen üstra und VVG besteht die Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, wonach die üstra im Innenverhältnis ausschließlich nach Weisung der VVG handelt. Gesellschafter der VVG sind mit 19,51 % die Region und mit 80,49 % die Landeshauptstadt Hannover.

#### Beteiligung an RegioBus

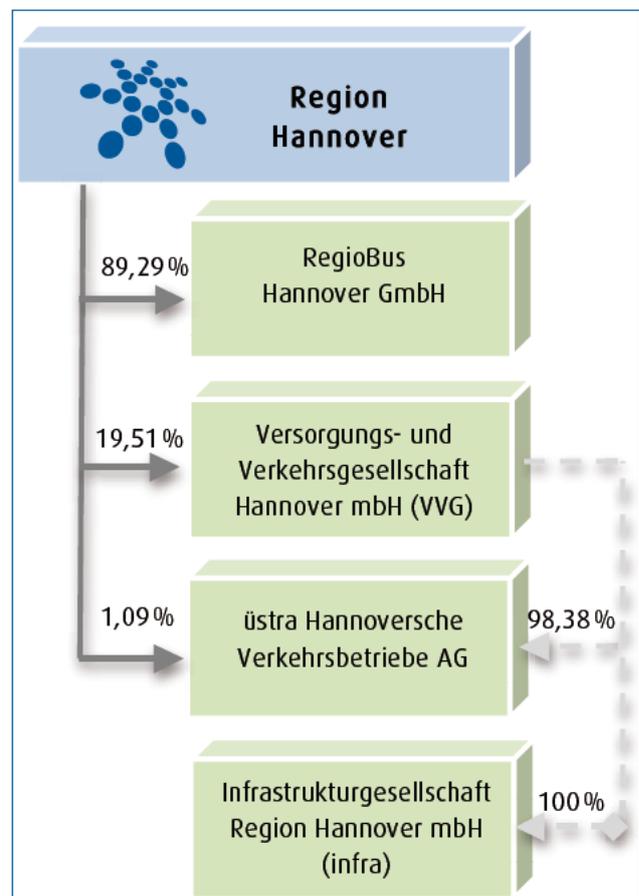
1998 entstand die RegioBus Hannover GmbH aus einem Zusammenschluss der Busunternehmen Regionalverkehr Hannover (RVH), Steinhuder Meer-Bahn (StMB) und der Verkehrsbetriebe Bachstein (VB). Seitdem ist die RegioBus in erster Linie für die Verkehrsversorgung mit Bussen im Gebiet der Region Hannover außerhalb der Landeshauptstadt zuständig. Die Region Hannover ist mit einem Anteil von 89,29 % Hauptgesellschafter der RegioBus. Die weiteren Anteile halten die Landkreise Nienburg (8,42 %) und Schaumburg (2,28 %) sowie ein privater Gesellschafter (0,01 %). Zudem werden acht der fünfzehn Plätze des RegioBus-Aufsichtsrates von der Region Hannover besetzt

#### Mittelbare Beteiligung an der infra

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) ist seit dem Jahr 2001 Eigentümerin fast aller Infrastrukturanlagen der Stadtbahn Hannover. Dazu zählen neben einer Gleislänge von über 250 Kilometern und 204 Haltestellen (19 U-Bahn-Stationen und 115 Hochbahnsteigen) auch Umsteigeanlagen und Park & Ride-Plätze. Die infra ist eine 100-prozentige Tochter der VVG (Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH). Die Region ist mit 19,51 % am Mutterkonzern VVG beteiligt Die infra ist mit der VVG mit einem Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag verbun-

den. 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, 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.

Abb. B 1: Beteiligungen der Region Hannover



## 2.2 Die Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsleistungen in der Region Hannover werden zurzeit von fünf Verkehrsunternehmen erbracht (Stand: 2013). Drei dieser Dienstleister bedienen den Öffentlichen Nahverkehr auf der Schiene, zwei Verkehrsanbieter sorgen mit Bussen oder Stadtbahnen im Regionsgebiet für Mobilität.

## 2.2.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

### Mit Stadtbahn und Bus mobil

Die üstra ist mit 76% aller Beförderungsfälle bedeutendstes Verkehrsunternehmen in der Region. Der Bedienungsbereich der üstra erstreckt sich dabei schwerpunktmäßig auf das Gebiet der Landeshauptstadt Hannover sowie der unmittelbar angrenzenden Städte und Gemeinden. Busse und Stadtbahnen beförderten im Jahr 2010 rund 159 Millionen Fahrgäste. Dafür rollen 291 Stadtbahnwagen meist im 10-Minuten-Takt über das 121 km lange Streckennetz. Knapp 130 betriebseigene Busse sorgen zusätzlich auf einem rund 510 km langen Liniennetz auf für Mobilität (alle Daten Stand 2010).

### Langfristige Zusammenarbeit durch Partnerschaftsvertrag

Die Region Hannover und die üstra haben zum 1.1.2008 einen Partnerschaftsvertrag abgeschlossen, um eine langfristige Zusammenarbeit zu sichern. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich dabei festgesetzte Wirtschafts- und Qualitätsstandards einzuhalten, während die Region im Gegenzug auf eine Ausschreibung verzichtet, sofern rechtliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen. Neben der Region Hannover und der üstra gibt es die Vertragspartner verdi und den Betriebsrat der üstra.

### Finanzierungszusage für den Stadtbahnverkehr

Im Juli 2009 hat die Region Hannover die üstra mit der Durchführung des Stadtbahnverkehrs bis September 2015 betraut und ihr eine Finanzierungszusage erteilt, die als Verwaltungsakt ausgestaltet ist. Die Finanzierungszusage dient dem Ausgleich der aus den auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen resultierenden wirtschaftlichen Nachteile und berücksichtigt insbesondere die vier Kriterien des EuGH-Urteils „Altmark-Trans“. Nach Ablauf der Betrauung und Finanzierungszusage ist gemäß dem zwischen üstra und der Region geschlossenen Partnerschaftsvertrages die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die üstra geplant.

### Öffentlicher Dienstleistungsauftrag für Busverkehrsleistungen

Für die Buslinienverkehre ist zum 01.07.2010 eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 vorgenommen und ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag in Form einer gesellschaftsrechtlichen Weisung an die üstra erteilt worden. Die auf zehn Jahre befristete Betrauung sichert der üstra unter Beachtung der beihilferechtlichen Anforderungen Ausgleichsleistungen für die Erfüllung der defizitären gemeinwirtschaftlichen Aufgabe. Das Verkehrsunternehmen ist u.a.

verpflichtet, die Anforderungen des Nahverkehrsplanes in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten. Das betrifft u.a. die darin festgelegte Netzgestaltung, das Fahrplanangebot sowie die Beachtung der vorgegebenen Qualitätsstandards.

## 2.2.2 RegioBus Hannover GmbH

### Dienstleister im Regionsgebiet

Die RegioBus bedient im Wesentlichen das Gebiet außerhalb der Stadt Hannover. Dort betreibt sie mit einem insgesamt rund 2.400 km 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 etwa 250 Fahrzeuge (zzgl. 130 Fahrzeuge von Subunternehmen) eingesetzt. Das Verkehrsangebot der RegioBus wird werktäglich von rund 110.000 Fahrgästen genutzt. Die Busse legen dabei jährlich knapp 26 Mio. km zurück (alle Daten Stand 2011).

### Partnerschaftsvertrag sichert langfristige Zusammenarbeit

Im Februar 2011 haben Region und RegioBus rückwirkend ab Januar 2010 einen Partnerschaftsvertrag zur langfristigen Kooperation geschlossen. Ziel der Vereinbarung ist die langfristige Sicherung eines attraktiven und zugleich wirtschaftlichen Busverkehrs im Regionsgebiet. Dafür verpflichtet sich die RegioBus, die im Nahverkehrsplan der Region Hannover formulierten Qualitäts- und Quantitätsstandards sowie bestimmte Zielgrößen einzuhalten. Im Gegenzug hat sich die Region verpflichtet, zukünftig von der Möglichkeit der Direktvergabe an die RegioBus Gebrauch zu machen, sofern rechtliche Regelungen dem nicht entgegenstehen.

### Betrauung und Finanzierungszusage für den Busverkehr

Im November 2009 wurde die RegioBus für einen Zeitraum von zehn Jahren mit dem Erbringen von Busverkehrsleistungen betraut. Zum Ausgleich der aus den auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen resultierenden wirtschaftlichen Nachteile hat die Region Hannover der RegioBus eine Finanzierungszusage gegeben und ihr auferlegt, die darin geregelten beihilfenrechtlichen Anforderungen an Ausgleichsleistungen einzuhalten. Außerdem ist das Verkehrsunternehmen u.a. verpflichtet, die Vorgaben des Nahverkehrsplans in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

## 2.2.3 DB Regio AG

### Steigende Fahrgastzahlen in den letzten Jahren

Die DB Regio AG betreibt mit Ausnahme der beiden Strecken

Großburgwedel – Hannover – Sarstedt (metronom) und Hannover – Bennemühlen (erixx) das gesamte Zugangebot in der Region Hannover. Dazu zählen alle Linien der S-Bahn Hannover sowie sämtliche Regionalexpress- und Regionalbahnverbindungen. Von 2001 bis 2011 haben die jährlichen Fahrgastzahlen der S-Bahn von 18,34 auf 30,7 Mio. deutlich zugenommen und bestätigen den Erfolg dieses im EXPO-Jahr 2000 eingeführten Produktes.

#### Erneuter Zuschlag für die S-Bahn Hannover

Nach einer europaweiten Ausschreibung hat die Region Hannover gemeinsam mit den benachbarten SPNV-Aufgabenträgern Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und Nahverkehr Westfalen-Lippe die Betriebsleistungen der S-Bahn Hannover für weitere acht Jahre ab Dezember 2012 an die DB Regio vergeben. Der daraus entstandene Verkehrsvertrag legt die konkret zu erbringenden Leistungen in Quantität und Qualität fest und regelt zudem die Höhe der Ausgleichszahlungen. So ist u.a. vertraglich festgeschrieben, dass ab Dezember 2012 in allen S-Bahn-Zügen zwischen 20:00 Uhr und 06:00 Uhr eine Begleitung durch Zugpersonal erfolgt, alle S-Bahn Fahrzeuge mit Videokameras ausgestattet sind und erhöhte Anforderungen an die Pünktlichkeit gelten.

#### Alt-Vertrag bis 2015 verlängert

Um die Bedienung auf den RE-Linien Braunschweig – Hannover – Rheine/Bielefeld und Hannover – Wolfsburg bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2015 sicherzustellen, wurde der bis Dezember 2014 geltende Altvertrag im Rahmen einer vertraglichen Verlängerungsoption für diese Teilleistungen verlängert.

#### Europaweite Ausschreibung der Regionalexpresslinien

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans wurden drei Regionalexpresslinien 2008 mit dem Ergebnis europaweit ausgeschrieben, dass DB Regio diese Linien nicht mehr betreibt.

- Hannover – Hildesheim – Bad Harzburg (Betriebsaufnahme: Dezember 2014),
- Braunschweig – Hannover – Rheine/Bielefeld (Dez 2015),
- Hannover – Wolfsburg (Dezember 2015)

Die Linie Hannover – Wunstorf – Bremen/ Norddeich mit Betriebsaufnahme im Dezember 2013 wurde bereits im Wege der Direktvergabe an die DB Regio vergeben. Der 2006 mit DB Regio geschlossene Verkehrsvertrag über sämtliche Verkehrsleistungen des Unternehmens im Regionsgebiet verliert mit seinem Auslaufen Ende 2014 seine Bedeutung und wird durch die jeweiligen linienspezifischen Vereinbarungen ersetzt.

## 2.2.4 metronom Eisenbahngesellschaft mbH

### Komfortable Mobilität in der Region

Im Dezember 2005 nahm mit der metronom Eisenbahngesellschaft in der Region Hannover ein weiteres privates Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Betrieb auf. Seither durchqueren die blau-gelben Wagen auf der Strecke von Uelzen nach Göttingen das Regionsgebiet auf einer Länge von 47 Kilometern im Abschnitt Großburgwedel – Hannover – Rethen. Mit werktäglich rund 16.000 beförderten Personen (Stand 2011) konnte im Vergleich zu 2007 ein Zuwachs von 15,5 Prozent erzielt werden. Auch in Hinblick auf Betriebs- und Servicequalität kann sich die metronom sehen lassen. Mit einer Fahrgastbewertung der Schulnote 1,9 (Qualitätsbericht der Region Hannover 2010) steht das Unternehmen für ein komfortables Mobilitätsangebot im Regionsgebiet.

### Uelzen – Hannover – Göttingen

Im Jahr 2005 sicherte sich die metronom nach gewonnener Ausschreibung das Bedienungsrecht auf der Linie Uelzen – Hannover – Göttingen bis Ende 2013. Der für diesen Zeitraum gültige Verkehrsvertrag wurde ein Jahr vor Ablauf von der Region Hannover und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) im Rahmen einer vertraglich vorgesehenen Verlängerungsoption bis Dezember 2015 verlängert und zwischenzeitlich im Rahmen einer Nachbestellung bis Dezember 2017 für weitere 2 Jahre freihändig vergeben. Bis dahin ist die metronom weiter mit der Erbringung von SPNV-Leistungen auf besagter Strecke beauftragt. Während der Laufzeit des NVP wird die Linie Uelzen – Hannover – Göttingen nach Vertragsablauf gemäß den europarechtlichen Regelungen von der Region Hannover und der LNVG neu im Wettbewerb zu vergeben sein.

### Wolfsburg – Hannover

Mit Vergabe des ENNO-Netzes an metronom wird dieses Verkehrsunternehmen ab Dezember 2015 unter anderem die Linie zwischen Wolfsburg und Hannover für 10 Jahre betreiben.

## 2.2.5 erixx GmbH

### Neues Gesicht bei der Fahrt in den Harz

Mit den Zügen der erixx GmbH ist seit Dezember 2011 das dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Gleisen in der Region unterwegs. Die Tochter der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE) befährt die Heidebahnstrecke zwischen Hannover und Buchholz. Zuvor setzte sich erixx in einem europaweiten offenen Vergabeverfahren zur Bedienung des Heidekreuzes mit den Linien Hannover – Buchholz und Uelzen – Bremen durch. Dabei werden 26 Kilometer auf dem Ab-

schnitt von Hannover nach Bennemühlen im Regionsgebiet mit Zügen aus dem Fahrzeugpool des Landes Niedersachsen zurückgelegt.

Mit der Vergabe des DINSO II-Netzes an erixx betreibt dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen seit Dezember 2014 auch die Linie Hannover – Goslar – Bad Harzburg auf der Basis eines Verkehrsvertrages über 15 Jahre

### 2.2.6 Westfalen Bahn GmbH

#### Enge Kooperation mit Nordrhein-Westfalen

Mit der Vergabe der Linien Braunschweig – Hannover – Bielefeld bzw. Braunschweig – Hannover - Rheine an die Westfalenbahn GmbH bietet ab Dezember 2015 ein weiteres Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region Hannover seine Dienstleistungen an. Die Tochter der vier Gesellschafter moBiel GmbH, Mindener Kreisbahnen GmbH, Abellio GmbH sowie der Verkehrsbetriebe Extertal GmbH stammt aus Nordrhein-Westfalen und hat sich in dem europaweiten Ausschreibungsverfahren durchgesetzt. Erstmals werden auf der Basis eines 15 jährigen Verkehrsvertrages doppelstöckige Triebfahrzeuge eingesetzt (KISS der Firma Stadler).

## 2.3 Infrastrukturanlagen

### 2.3.1 Infrastrukturanlagen der Stadtbahn

Die infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) ist seit 2001 Eigentümerin fast aller Infrastrukturanlagen der Stadtbahn Hannover. Sie ist zuständig für die Instandhaltung, den weiteren Ausbau sowie die Nutzungsüberlassung der Schieneninfrastrukturanlagen an Dritte. Alleiniger Nutzer des Stadtbahnnetzes der infra ist momentan die üstra. Die langfristige Zusammenarbeit beider Unternehmen incl. Nutzungsbedingungen wurde entsprechend vertraglich fixiert.

### 2.3.2 Verkehrssystem Bus

Insgesamt gibt es in der Region Hannover ca. 1.850 Haltestellen, wobei sich davon ca. 400 in der Landeshauptstadt selbst befinden. Die Haltestellenanlagen und deren Ausstattungselemente sind im Eigentum der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen oder der Straßenbaulastträger, die wiederum für die Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht zuständig sind. Die Region Hannover kann im Rahmen der Gewährung von Zuwendungen auf Gestaltung, Beschaffenheit und Ausstattung von Haltestellen Einfluss nehmen. Ob eine Finanzierungszusage vom Aufgabenträger erteilt oder versagt wird, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab.

Zudem besteht unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, Investitionszuweisungen vom Land Niedersachsen zu erhalten.

Zur Einrichtung von separaten Busspuren als Busbeschleunigungsmaßnahme bedarf es der Initiative des Straßenbaulastträgers. Auch hierfür können unter bestimmten Bedingungen (hohe Fahrzeitverluste, dichte Fahrtenfolge, ausreichende Flächen im Straßenraum) Förderanträge bei Region und Land gestellt werden.

### 2.3.3 Gleisanlagen und Bahnhöfe des SPNV

Die vom SPNV genutzte Streckenlänge innerhalb der Region beträgt derzeit 251 km. Daran angeschlossen sind 55 Bahnhöfe. Damit verfügen 18 der 21 Städte und Gemeinden der Region über zumindest eine SPNV-Station. Die Ausnahme bilden die Kommunen Pattensen, Hemmingen und Garbsen. Der Ausbau von Stationen und Strecken des SPNV wird von der Region Hannover als zuständigem Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit der DB untersucht, geplant und realisiert. Grundlage hierfür sind entsprechende vertragliche Vereinbarungen beider Akteure. Die Umsetzung aller Vorhaben wird von der DB als Bauherrin und Eigentümerin (Stationen: DB Station & Service; Strecken: DB Netz) gesteuert. Finanziert wird der Ausbau aus Finanzhilfen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes und/ oder des Entflechtungsgesetzes (EntfLG). Die Komplementärfinanzierung wird von der Region Hannover abgedeckt. Entsprechende Mittel sind dafür im Finanzhaushalt der Region veranschlagt.

## 2.4 Zusammenarbeit im GVH

#### Einheitlicher Tarif und abgestimmtes Verkehrsangebot

Der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) besteht seit 1970 und ist damit der zweitälteste Verkehrsverbund Deutschlands. Gesellschafter sind die fünf Verkehrsunternehmen üstra, Regio-Bus, DB Regio, metronom und erixx sowie der Aufgabenträger Region Hannover als Hauptgesellschafter. Das Tarifgebiet des GVH umfasst die gesamte Region Hannover und wird ergänzt um die SPNV-Strecken in allen benachbarten Landkreisen des erweiterten Wirtschaftsraumes. Für dieses Tarifgebiet gelten im GVH ein einheitlicher Tarif in allen Verkehrsmitteln, ein aufeinander abgestimmtes Verkehrsangebot, ein abgestimmter Fahrplan und eine einheitliche Fahrgastinformation.

Seit Januar 2013 wird der GVH als Mischverbund in der Rechtsform einer GmbH geführt. Die auf Initiative der Region Hannover vorgenommene Neugestaltung des Verkehrsverbundes verfolgt das Ziel, die bestehenden Verbundstrukturen effizient

enter zu gestalten und die Position der Region Hannover als Aufgabenträger und Finanzier des Nahverkehrs im Verbund zu stärken. Wichtige Zielsetzung der Neugestaltung war zudem, alle Verkehrsunternehmen als gleichberechtigte Partner in den GVH zu integrieren. So wurde der alte Verbundvertrag aus dem Jahr 2002 lediglich zwischen üstra und RegioBus geschlossen. Die weiteren Verkehrsunternehmen waren über Verkehrsverträge mit der Region Hannover in die Verbundarbeit eingebunden. Der Aufgabenträger selbst hatte nur über einen Partnervertrag informelles Mitwirkungsrecht im GVH.

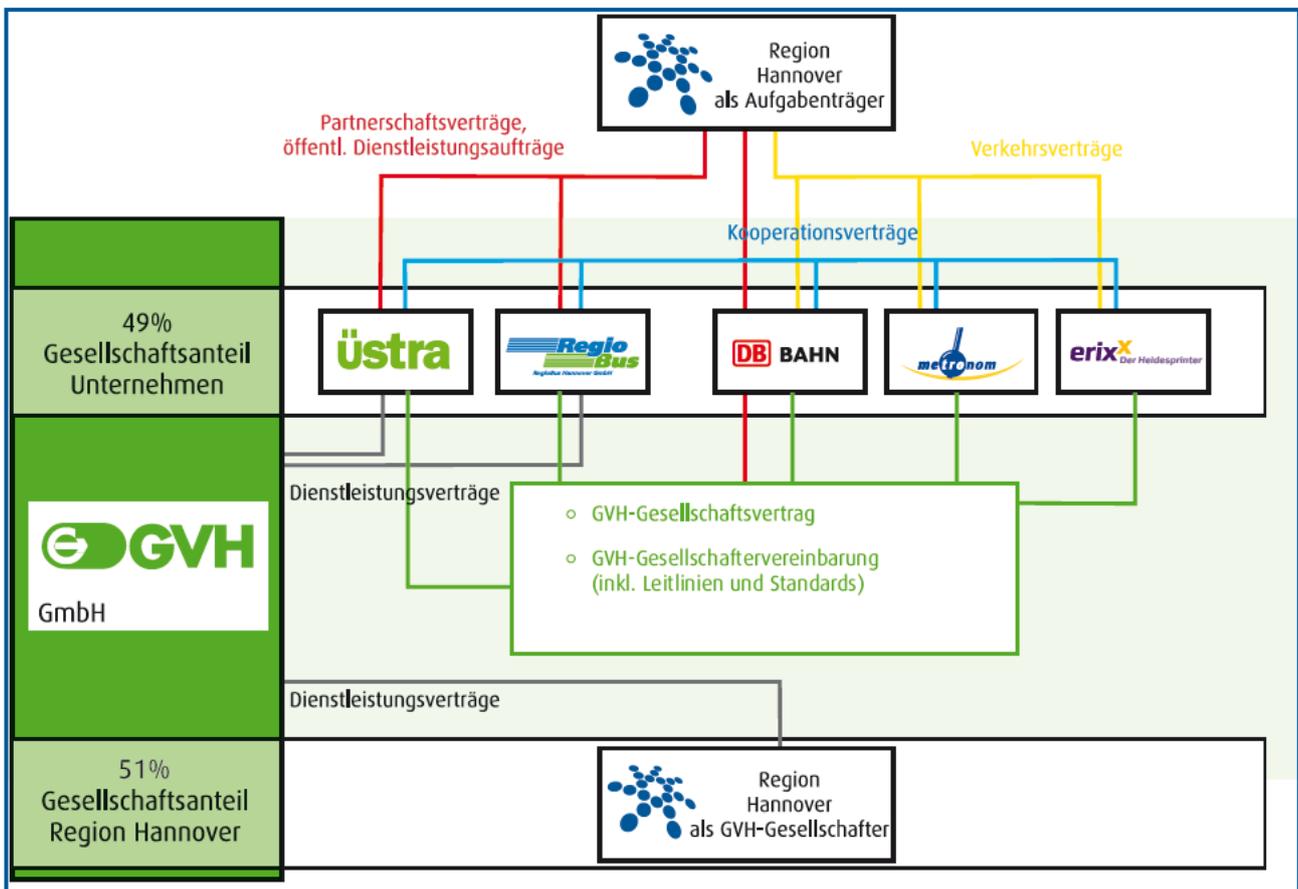
Der aktuelle Gesellschaftsvertrag der GVH – Großraum-Verkehr Hannover GmbH sieht für die Verkehrsunternehmen insgesamt einen Gesellschaftsanteil in Höhe von 49 % vor, verteilt nach den Quoten der Einnahmeverteilung im Verbund, also nach der Anzahl der Beförderungsfälle. Die verbleibenden 51 % hält die Region Hannover als Hauptgesellschafter und Geldgeber im GVH. Die Geschäftsführung stellt die Region Hannover. Die Verbundaufgaben, wie Tarif, Marketing, Vertrieb, Fahrgastinformation, Pressearbeit und Einnahmeverteilung und Statistik werden auf Basis von Dienstleistungsverträgen von ausgewählten Verkehrsunternehmen und von der Region wahrgenommen. Der GVH hat kein eigenes Personal, sondern nutzt die Marktnähe und das know how der

vorhandenen Unternehmen. Konzeptionelle Entscheidungen trifft der GVH in seinen Gremien, der Gesellschafterversammlung, dem Verbundausschuss und der Geschäftsführung.

**Vertrag über die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Verbundtarif GVH**

Anlässlich der GVH-Neugestaltung wurde auch der bestehende Einnahmeverteilungsvertrag modifiziert. Vollwertige Vertragspartner sind neben den bisherigen Mitgliedern üstra, RegioBus und Region Hannover nun auch die SPNV Unternehmen DBRegio, metronom und erixx. Durch den Vertrag erhalten die Verkehrsanbieter die Einnahmen, die ihnen aus den Fahrkartenverkäufen der Verkehrsunternehmen zustehen. Grundlage dafür ist die jeweilige Verkehrsnachfrage auf Basis beförderter Personen. Sie stellt den Fahrgast in den Mittelpunkt und scheidet den Unternehmen die Fahrgeldeinnahmen für die bei ihnen durchgeführten Fahrten zu. Weitere Einflussfaktoren der Einnahmeverteilung sind neben der Nachfrage auch das Tarifniveau und die Reiseweite. Die Einnahmeverteilung ist so konzipiert, dass die Einnahmen im Falle einer Ausschreibung auf die jeweiligen Ausschreibungslose zurechenbar sind. Dadurch ist auch eine Aufnahme weiterer Partner gewährleistet.

Abb. B 2: Zusammenarbeit im GVH (Stand: 2013)





# Kapitel C



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

## Kapitel C: 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 2011 beauftragt. In dieser Studie werden zentrale Größen des Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage im GVH im Jahr 2011 differenziert nach Betriebszweigen grafisch und/oder tabellarisch dargestellt.

##### Bezugsjahr

Die vorliegenden Auswertungen beziehen sich bei der Anzahl der Linienbeförderungsfälle auf Zählungen im Kalenderjahr 2011. 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 2011.

##### Produkte der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Von der Deutschen Bahn werden alle Regionalzüge und S-Bahnen der **DB Regio** einbezogen sowie InterCity-Züge der **DB Fernverkehr** (IC), die mit einem GVH-Regionalfahrausweis genutzt werden können (IC Hannover – Nienburg, Hannover – Celle, Hannover – Peine und Hannover – Alfeld). Die **metronom** bedient in 2011 die Relationen Hannover – Celle und Hannover – Freden im Regionalverkehr. Die Regionalbahnlinie R4 Hannover – Langenhagen – Walsrode ging zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011 von der DB Regio AG auf die erixx

GmbH über. Da für den Zeitraum zwischen Fahrplanwechsel und Jahresende 2011 keine separaten Erhebungsdaten vorliegen, wird diese Linie im Verkehrsnachfragebericht 2011 durchgehend als Linie R4 der DB Regio AG dargestellt. Für die Züge der eurobahn<sup>1)</sup> werden keine Betriebs- und Verkehrsleistungen ausgewiesen, da die Weserbahn Löhne – Hildesheim und die Lammetalbahn Hildesheim – Bodenburg das GVH-Verbundgebiet nicht berühren.<sup>2)</sup>

#### 1.2 Betriebsleistung und Verkehrsleistung

Die Betriebsleistung (in Fahrzeugkilometern) lässt sich als Produkt des Fahrtenaufkommens (in Anzahl Linienfahrten) und der mittleren Linienlänge (in Kilometern) darstellen.<sup>3)</sup>

##### Betriebsleistung = Fahrtenaufkommen \* mittlere Linienlänge

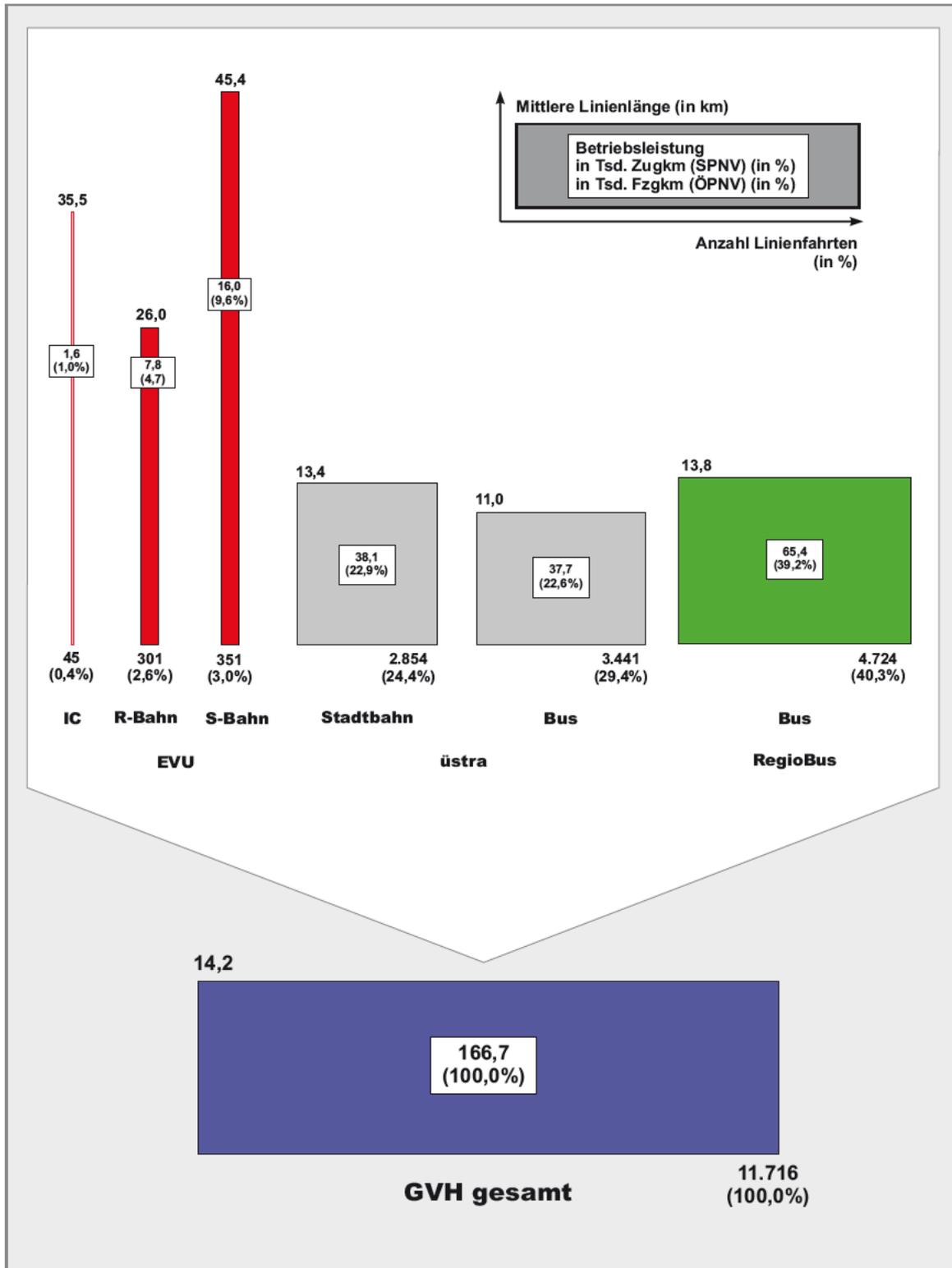
In Abb. C 1 entspricht die Betriebsleistung der Fläche eines Rechtecks. Die Breite des Rechtecks stellt die Anzahl der angebotenen Linienfahrten dar, die Höhe des Rechtecks entspricht der durchschnittlichen Linienlänge.

1) Ab 11.12.2011: Betreiberwechsel zur NordWestBahn

2) Abweichend vom Verkehrsnachfragebericht sind die eurobahn sowie die NordWestBahn in der Einnahmenaufteilung 2011 aufgeführt, da ihr auf Grundlage des GVH-Regionaltarifs Erlöse für außerhalb des GVH-Verbundgebietes erbrachte Leistungen zugeschrieben werden.

3) Eingangsgrößen sind die Betriebsleistung und das Fahrtenaufkommen

Abb. C 1: Betriebsleistungsstatistik 2011 <sup>4,5)</sup>



**Grundgesamtheit: Linienfahrten im Verbundgebiet am Normalwerktag (Schulzeit) im Jahr 2011**

- 4) Im ÖPNV wird eine Stadtbahn wie ein Fzg gezählt
- 5) Als R-Bahn werden die Regionalzüge der DB-AG, der metronom und des erixx zusammengefasst.

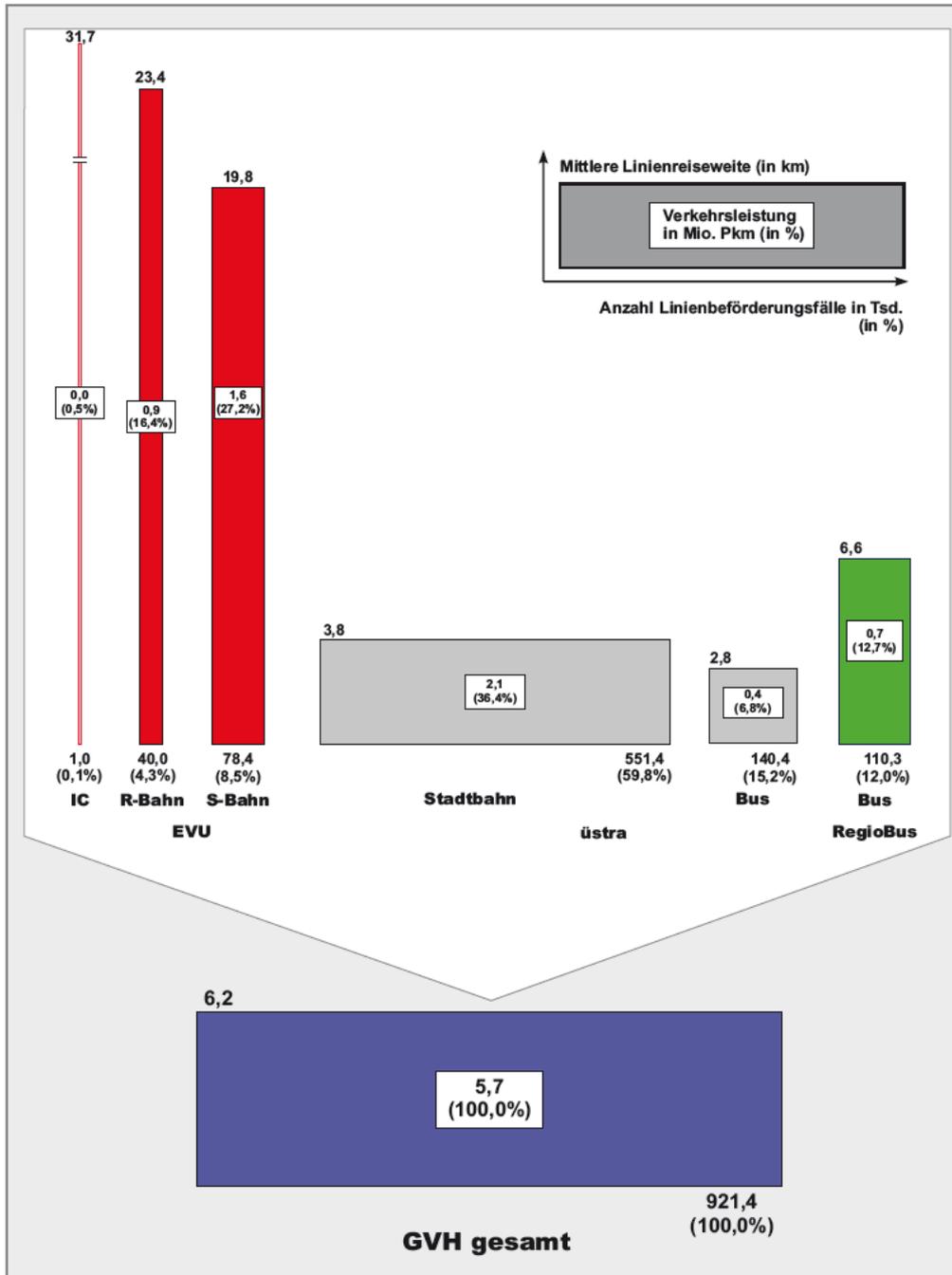
### 1.3 Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung (in Personenkilometern) wird als Produkt des Fahrgastaufkommens (in Anzahl Linienbeförderungsfällen) und der mittleren Linienreiseweite (in Kilometern) angesetzt. <sup>6)</sup>

$$\text{Verkehrsleistung} = \text{Fahrgastaufkommen} \cdot \text{mittlere Linienreiseweite}$$

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

Abb. C 2: Verkehrsleistungsstatistik 2011 <sup>7)</sup>



Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit GVH-Tarif im Verbundgebiet am Normalwerkttag (Schulzeit) im Jahr 2011

6) Eingangsgrößen sind die Verkehrsleistung und das Fahrgastaufkommen

7) Als R-Bahn werden die Regionalzüge der DB-AG, der metronom und des erixx zusammengefasst

### 1.4 Veränderungen in Angebot und Nachfrage von 2004 bis 2011

Durch den weiteren Ausbau des zur Weltausstellung 2000 eingeführten S-Bahn-Systems wurden Qualität und Akzeptanz des Angebotes im SPNV verbessert, was zu einem verstärkten Fahrgastaufkommen bei nahezu gleich bleibender Verkehrsleistung geführt hat. Die umgesetzten Verlängerungen der Stadtbahnstrecke A führten zu einem Zuwachs der Betriebsleistung im zweiten schienen gebundenen System, die über alle Stadtbahnlinien summiert bis 2011 allerdings nicht in einem Zuwachs der Nachfrage resultiert. Eine detaillierte Betrachtung von Angebot und Nachfrage findet sich in Abschnitt 2.4 „Entwicklung des Angebots- und Nachfrageniveaus“.

Tab. C 1: Veränderungen in Angebot und Nachfrage am Normalwerktag 2004 – 2011

Unternehmen	Betriebszweig	Betriebsleistung Montag - Freitag, Schule [Anz. Fzgkm in Tsd. km]				Fahrgastaufkommen mit GVH-Tarif und BB DB Montag - Freitag, Schule [Anz. LBF in Tsd. P]			
		2003	2007	2011	Veränderung (2007-2011)	2003	2007	2011	Veränderung (2007-2011)
DB Fernverkehr	InterCity <sup>1) 2)</sup>	0,8	1,8	1,6	-10,6%	6,4	10,8	1,0	-91,1%
Summe EVU	S-Bahn	13,3	13,3	16,0	20,7%	61,9	68,4	96,8	41,5%
Summe EVU	R-Bahn	10,4	10,6	7,8	-26,4%	56,7	64,2	73,7	14,8%
Summe EVU	R/S-Bahn gesamt	23,7	23,9	23,9	-0,3%	118,6	132,7	170,6	28,6%
üstra	Stadtbahn	38,0	36,6	38,1	4,0%	521,2	551,6	551,4	0,0%
üstra	Bus	40,2	38,4	37,7	-1,7%	136,0	141,0	140,4	-0,5%
üstra	Gesamt	78,1	75,0	75,9	1,1%	657,2	692,6	691,8	-0,1%
RegioBus	Bus	65,5	65,2	65,4	0,3%	112,9	113,2	110,3	-2,5%
Summe GVH	Gesamt	168,1	166,0	166,7	0,4%	895,2	949,3	973,6	2,6%

1) Die Betriebsleistungen bei Regionalzügen und S-Bahnen bis zur letzten Haltestelle im GVH ermittelt. Bei InterCity-Zügen werden die Betriebsleistungen bis zur Verbundgrenze des GVH dargestellt.

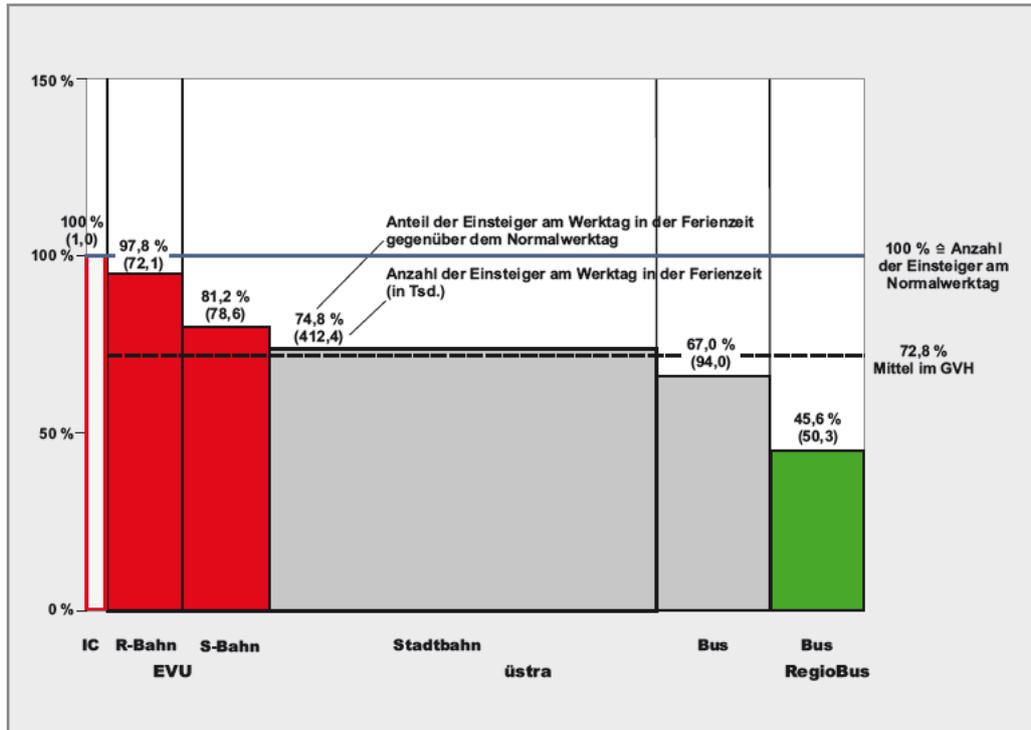
2) Betriebsleistung und Fahrgastaufkommen von Zügen des Fernverkehrs beziehen sich in 2004 auf die IC-Linien Hannover-Peine und Hannover-Celle. Seit 2007 sind auch die IC-Linien Hannover-Nienburg und Hannover-Alfeld nutzbar. In 2011 wurde aufgrund der Kundenbefragung nur die Nachfrage von Kunden mit GVH-Regionaltarif, nicht jedoch die Gesamtnachfrage in den IC-Zügen erfasst.

### 1.5 Verkehrsnachfrage am Wochenende und in der Ferienzeit

Die Verkehrsnachfrage erreicht an Werktagen in der Ferienzeit sowie am Samstag und Sonntag bei den Unternehmen üstra und RegioBus nur einen Teil der Nachfrage vom Normalwerktag. Demgegenüber ist insbesondere bei der metronom an Samstagen und in der Ferienzeit ein Nachfrageanstieg gegenüber dem Normalwerktag 2011 zu verzeichnen. In Abb. C 3 bis Abb. C 5 sind für die einzelnen Betriebszweige waagrecht die Anzahl der Linienbeförderungsfälle am Normalwerktag und senkrecht der Anteil der Linienbeförderungsfälle in der Ferienzeit bzw. am Wochenende gegenüber dem Normalwerktag aufgeführt.

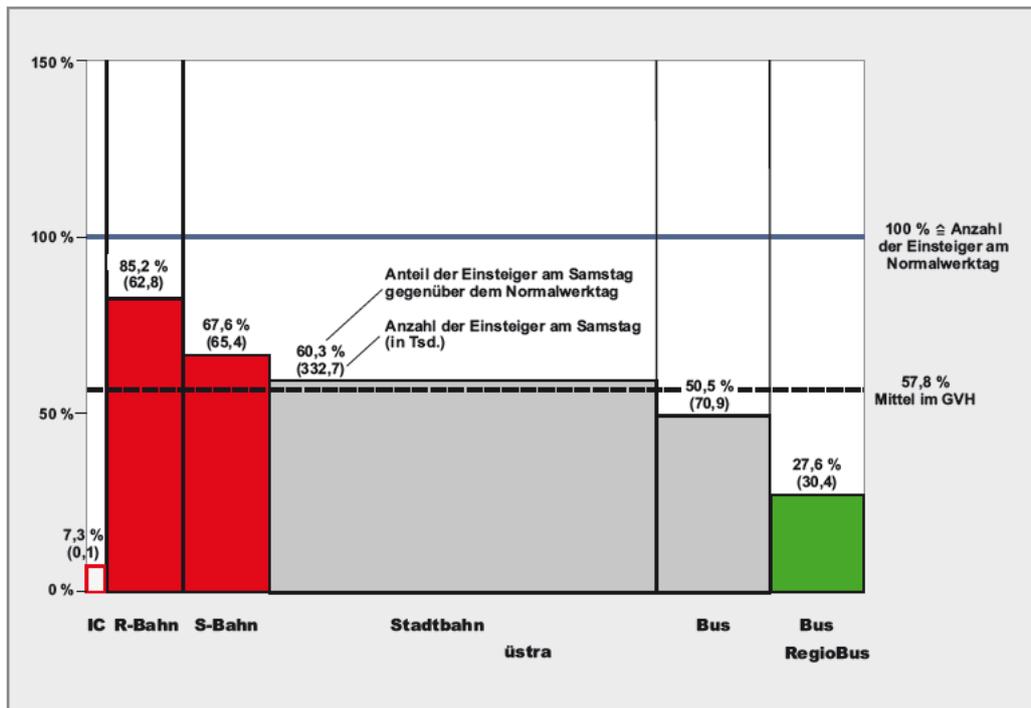
Die Anzahl der Linienbeförderungsfälle im gesamten GVH am Normalwerktag 2011 ist mit 100 % angesetzt. Das Aufkommen in der Ferienzeit entspricht 72,8 %, am Samstag 57,8 % und am Sonntag 34,1 % dieses Wertes.

Abb. C 3: Verkehrsaufkommen an Werktagen in der Feri-  
enzeit 2011



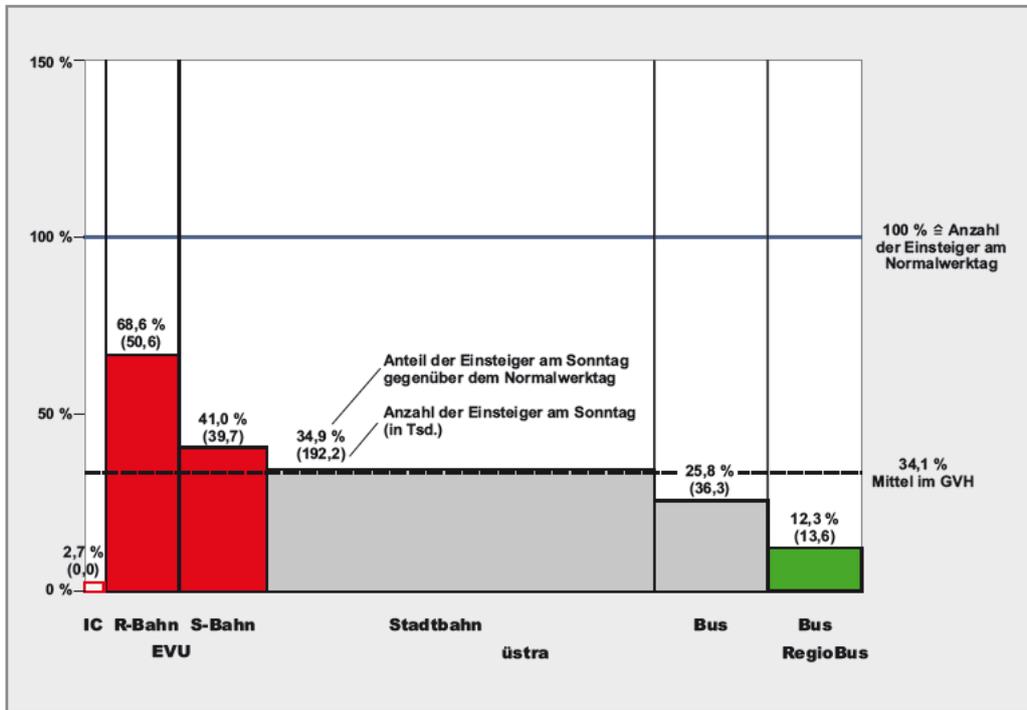
Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit BB DB und GVH-Tarif im Verbundgebiet im Jahr 2011

Abb. C 4: Verkehrsaufkommen am Samstag 2011



Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit BB DB und GVH-Tarif im Verbundgebiet im Jahr 2011

Abb. C 5: Verkehrsaufkommen am Sonntag 2011



Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit BB DB und GVH-Tarif im Verbundgebiet im Jahr 2011

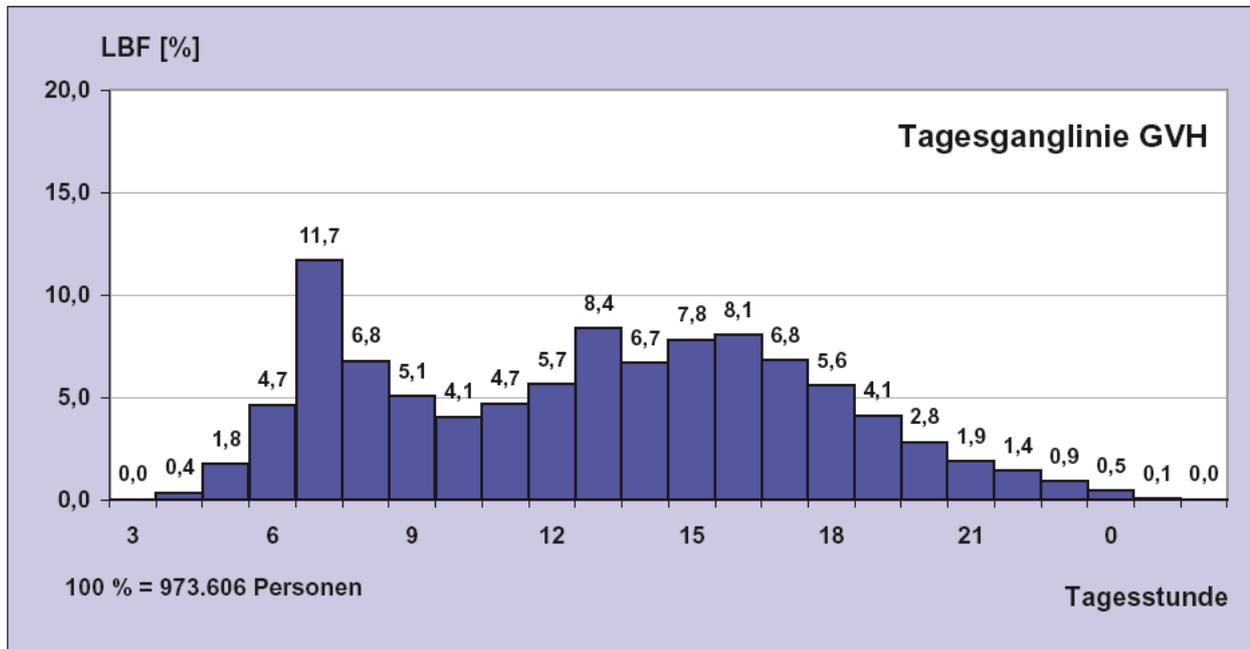
### 1.6 Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf

Die Tagesganglinie fasst die Verkehrsnachfrage je Tagesstunde (Anzahl Einsteiger und Einsteigerinnen je Linienfahrt und Tagesstunde) zusammen. Für die Zuordnung zu einer Tagesstunde ist der zeitliche Schwerpunkt der entsprechenden Linienfahrt ausschlaggebend. Die Abbildung C 6 spiegelt die tageszeitliche Verteilung der Nachfrage im Verbundgebiet wider.

Im gesamten GVH ist eine ausgeprägte morgendliche Spitzenstunde zwischen 7:00 und 8:00 Uhr mit ca. 113.912 Linienbeförderungsfällen (11,7 % von 973.606) 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 im GVH (4,1 % entsprechend etwa 39.918 Linienbeförderungsfälle).

Die nachmittäglichen Fahrgastzahlen sind dagegen deutlich ausgeglichener. Der Anteil der mittäglichen Spitzenstunde ist im Vergleich zu 2006 um 0,4 Prozentpunkte von 8,8% auf 8,4% zurückgegangen während die Nachfrage in der Zeit von 15:00-17:00 Uhr um 0,9 Prozentpunkte zugenommen hat.

Abb. C 6: Tagesganglinie Region Hannover 2011



### 1.7 Kantenbelastung

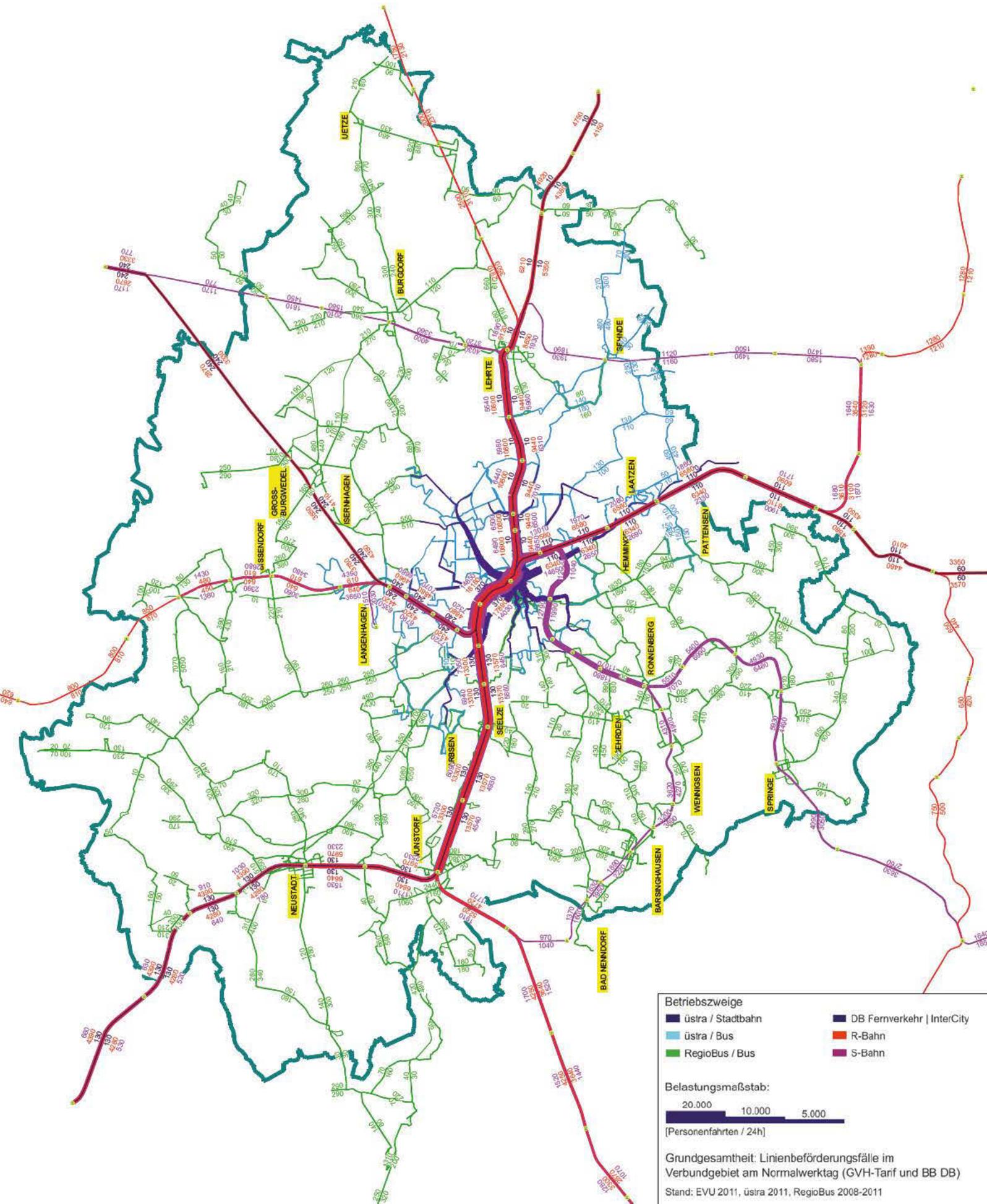
Als Kantenbelastung wird die Summe der Fahrgäste aller Linien zwischen zwei aufeinanderfolgenden Haltestellen (= Summe der Besetzungen) bezeichnet. Die Karten 2.1 - 2.3 zeigen die Belastung des gesamten Liniennetzes im GVH in 2011 differenziert nach Betriebszweigen und veranschaulichen die räumliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Verbundgebiet. Es wird das Verbundgebiet insgesamt, das Stadtgebiet Hannover sowie die Innenstadt von Hannover dargestellt. In Karte 2.3 sind die Kantenbelastungen je Linie in der Innenstadt von Hannover dargestellt.



Region Hannover

# Karte 2.1 Verkehrsnachfrage

Kantenbelastungen im  
Verbundgebiet 2011 Region Hannover





## Region Hannover

# Karte 2.2 Verkehrsnachfrage Kantenbelastungen im Verbundgebiet 2011 Stadt Hannover

**Betriebszweige**

üstra / Stadtbahn	DB Fernverkehr   InterCity
üstra / Bus	R-Bahn
RegioBus / Bus	S-Bahn

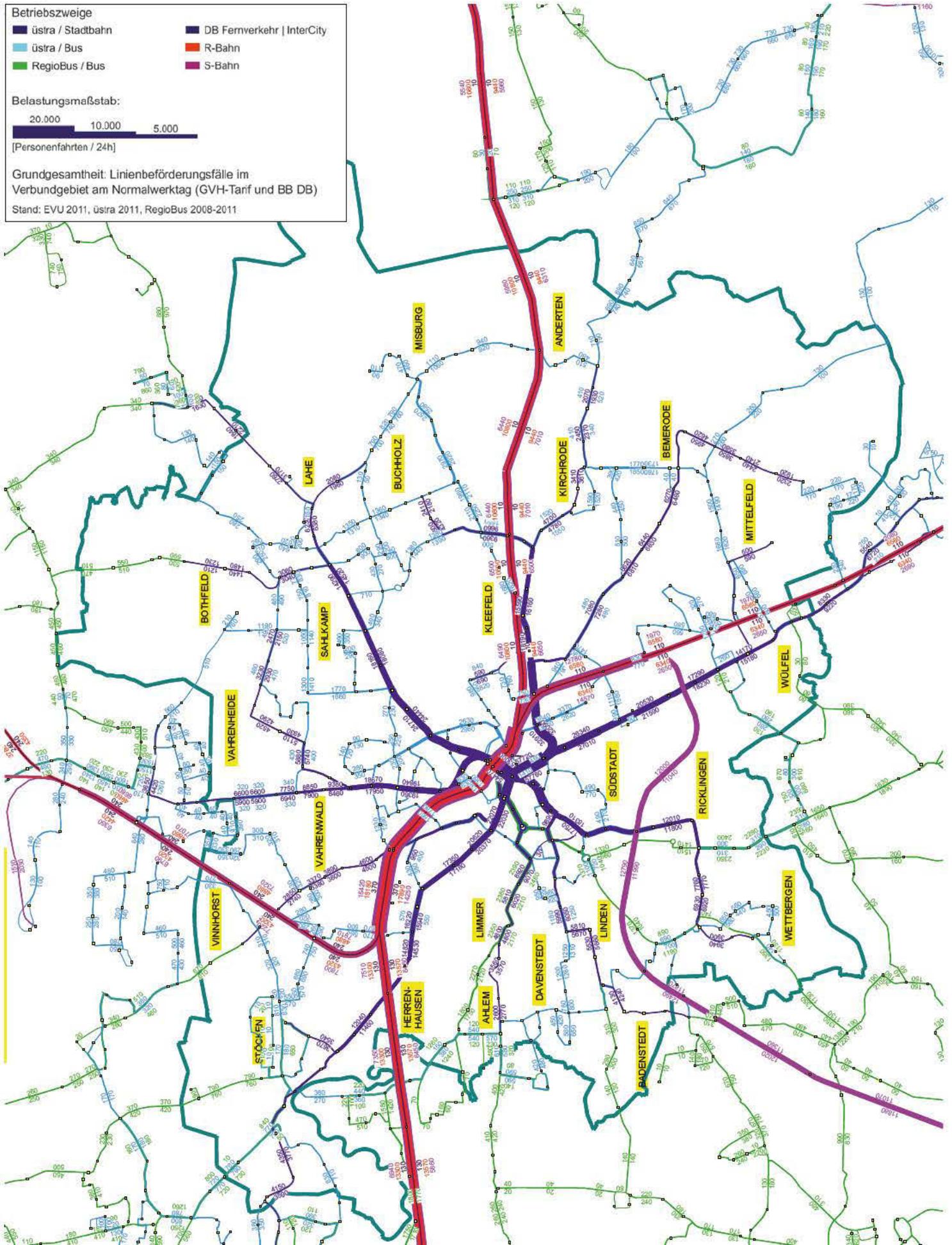
**Belastungsmaßstab:**

20.000    10.000    5.000

[Personenfahrten / 24h]

Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle im  
Verbundgebiet am Normalwerktag (GVH-Tarif und BB DB)

Stand: EVU 2011, üstra 2011, RegioBus 2008-2011





## Region Hannover

Betriebszweige

üstra / Stadtbahn	DB Fernverkehr   InterCity
üstra / Bus	R-Bahn
RegioBus / Bus	S-Bahn

Belastungsmaßstab:

[Personenfahrten / 24h]

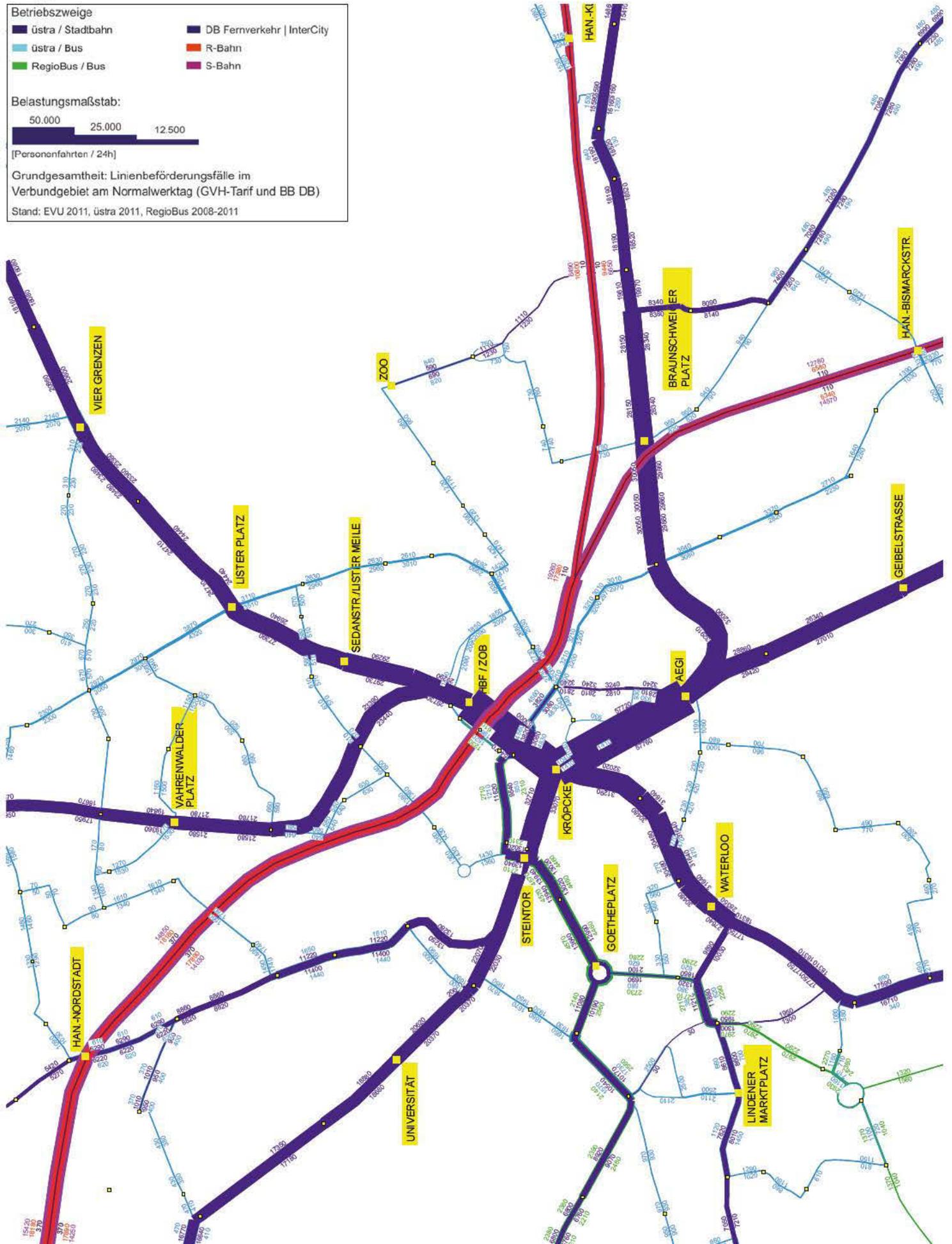
Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle im Verbundgebiet am Normalwerktag (GVH-Tarif und BB DB)

Stand: EVU 2011, üstra 2011, RegioBus 2008-2011

## Karte 2.3

# Verkehrsnachfrage

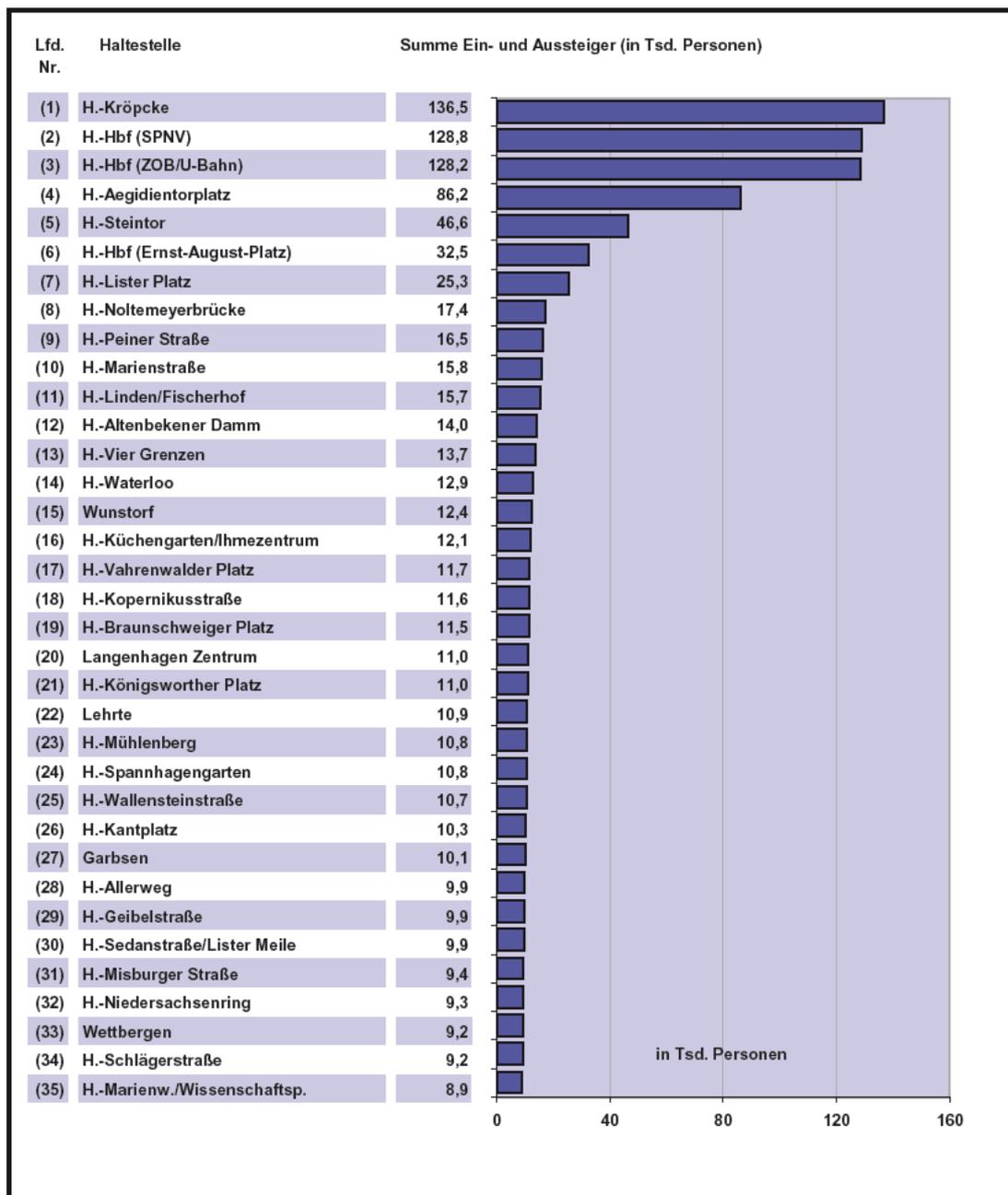
Kantenbelastungen im Verbundgebiet 2011 City Hannover



## 1.8 Haltestellenbelastung

Als Haltestellenbelastung wird die Summe der Ein- und Aussteiger (direkte Ein-/Aussteiger sowie umsteigende Ein-/ Aussteiger) an einer Haltestelle bezeichnet. Die Belastungswerte in 2011 für die 35 höchstbelasteten Haltestellen im GVH sind in Abb. 2-20 zusammengefasst. Abb. 2-21 enthält die Summe der Ein- und Aussteiger der Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Bahnhöfen im Verbundgebiet.

Abb. C 7: Haltestellenbelastung in 2011 an ausgewählten Haltestellen jahreswerte



Grundgesamtheit: Ein- und Aussteiger (inkl. ein- und aussteigender Umsteiger) mit GVH-Tarif und BB DB im Verbundgebiet am Normalwerktag (Schulzeit) im Jahr 2011

## 2. Nachfrage- und Angebotsentwicklung in der Region Hannover

Seit Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans haben sich Angebot und Nachfrage in der Region Hannover weitestgehend als stabil bis leicht steigend gezeigt. Im Rahmen dieses Trends ist der Schienenpersonennahverkehr ein Ausreißer. Deutlich steigende Nachfragezahlen verbunden mit einer weitgehenden Auslastung der derzeitigen Infrastruktur sind Ausdruck dieser Entwicklung.

Daher soll neben der erneuten Auswertung des Angebots- und Nachfrageniveaus der Schwerpunkt in diesem Abschnitt auf die Analyse des beschriebenen Phänomens gelegt werden.

### 2.1 Nachfrageentwicklung im GVH

Der Verkehr in der Region Hannover lässt sich überschläglich in drei Verkehrsarten zuordnen:

- **Binnenverkehr in der Stadt Hannover**

Dazu gehören neben dem Verkehr von üstra Stadtbahn und üstra Bus auch der innerstädtische Verkehr in Hannover mit der S-Bahn.

- **Stadt-Umland Verkehr**

Diese Verkehrsart umfasst alle Fahrten mit R- und S-Bahn außer dem innerstädtischen Verkehr mit der S-Bahn. Hinzu kommen die Fahrten der Sprinter-Linien der Regio Bus (Linien 300, 500, 700) und der üstra Buslinie 370.

- **Regionaler Busverkehr**

Zum regionalen Busverkehr werden alle Fahrgäste der Regio Bus-Linien mit Ausnahme der o.g. Sprinter-Linien zugeordnet.

Für die drei Verkehrsarten stehen Zeitreihen der Anzahl Fahrgäste aus Berichten zur Einnahmenaufteilung im GVH und aus Nachfrageberichten seit 1999 zur Verfügung.

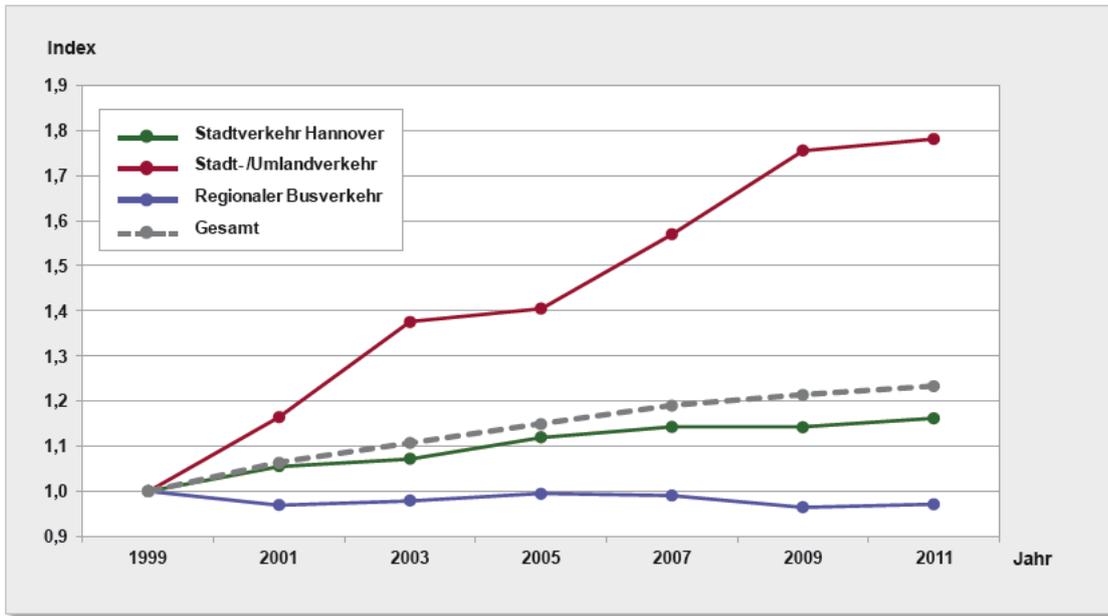
Tab. C 2: Entwicklung der Verkehrsnachfrage nach Verkehrsarten 1999 und 2011

	Anzahl Fahrgäste je Verkehrsart im Jahr (in Mio.)	
	1999	2011
Stadtverkehr Hannover	172,4	199,8
Stadt-Umland-Verkehr	32,8	58,7
Regionaler Busverkehr	21,8	21,1
Summe GVH-Verkehrsmittel	227,1	279,7

Tabelle C2 zeigt die Nachfrageentwicklung als Index bezogen auf das Basisjahr 1999 (= 100 %). Man erkennt

- eine stetige Zunahme der Gesamtnachfrage im GVH
- eine bemerkenswerte Zunahme im Stadt-Umland-Verkehr, die in 2011 offenbar einen vorläufigen Sättigungspunkt erreicht hat. (Hinweis: Die Nachfragesteigerung geht vor allem auf Ausbaumaßnahmen im SPNV zurück.)
- eine stetige leichte Zunahme im Binnenverkehr der Stadt Hannover. (Hinweis: Etwa 8 % aller Fahrgäste der S-Bahn sind im Binnenverkehr der Stadt Hannover unterwegs.)
- in den letzten Jahren leichte Abnahmen beim regionalen Busverkehr, die aus den gesunkenen Schülerzahlen resultieren.

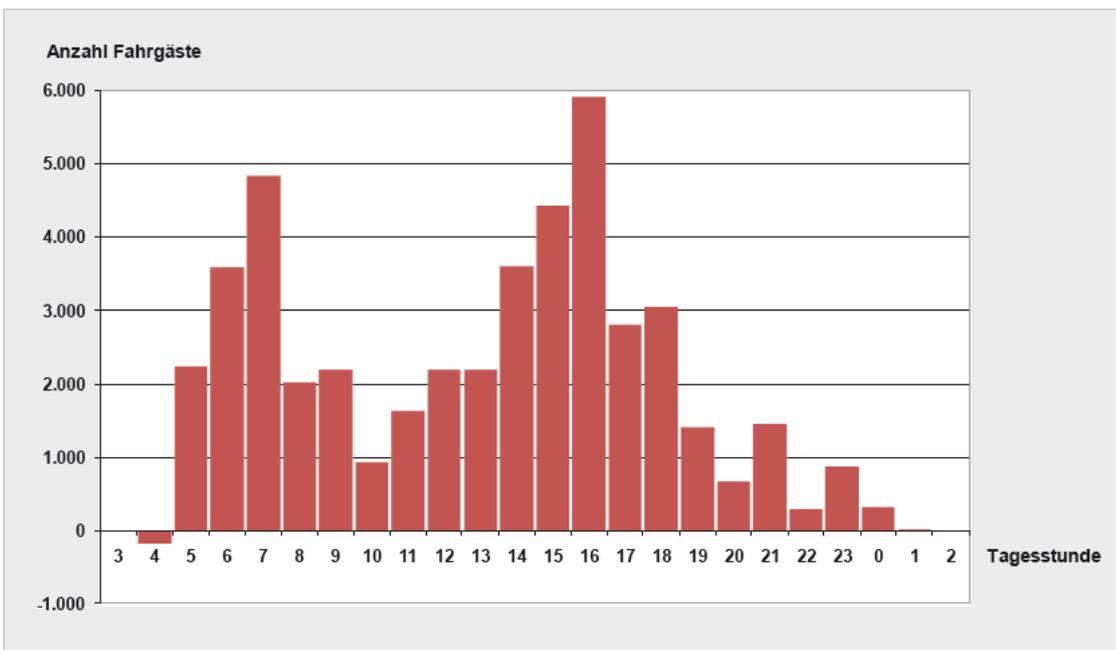
Abb. C 8: Nachfrageentwicklung im GVH nach Verkehrsarten



**Entwicklung der tageszeitlichen Verteilung der Nachfrage**  
 In den letzten Jahren (2011 zu 2003) haben sich die Tagesganglinien der einzelnen Verkehrsunternehmen im GVH nur geringfügig geändert.

Die zunehmenden Fahrgastzahlen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind zum überwiegenden Teil Pendler, die in den frühen Morgen- und späten Nachmittagsstunden unterwegs sind (vgl. Abb. C 9).

Abb. C 9: Absolute Veränderung der Fahrgastzahlen in der Tagesganglinie 2003 zu 2011 bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gesamt



**Fazit:**

Die zusätzlichen Fahrgäste haben die Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten verschärft, so dass die Sitzplatz-Kapazitäten in den letzten Jahren ausgeweitet wurden.

- R8/R12 (metronom) Aufstockung von 5- auf 6-Wagenzüge
- R2 (DB Regio) Aufstockung von 5- auf 6-Wagenzüge

Weitere Kapazitätsausweitungen sind geplant:

- S-Bahn (DB Regio) zusätzliche Verstärkerzüge
- R2 (DB Regio) Aufstockung von 6- auf 7-Wagenzüge
- R1/R10 (WestfalenBahn) Aufstockung von 5- auf 6-Wagenzüge

- Hannover Hauptbahnhof H-HBF
- Hannover übrige Stationen H-REST
- Bahnhöfe in der Region Hannover (ohne LHH) U/R
- Bahnhöfe im 2. Ring 2 RG

Es wird deutlich, dass die Nachfragesteigerungen im SPNV vor allem auf Fahrgastzuwächse aus dem 2. Ring zurückgehen. Auffällig ist auch die starke Zunahme der Haltestellenbelastung an allen Stationen in Hannover, die durch die Einführung der S-Bahn ausgelöst wurde.

**2.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen im SPNV**

**Entwicklung der Fahrgastzahlen im SPNV seit 1999**

Die starke Nachfragezunahme im SPNV der Region Hannover von 29,1 Mio. Fahrgästen in 1999 auf 54,4 Mio. Fahrgäste in 2011 um 25,3 Mio. Fahrgäste lässt sich im Wesentlichen auf 4 Ursachen zurückführen:

- Angebotsverbesserungen (R-Bahn und S-Bahn)
- Neue tarifliche Angebote (Regionaltarif, Nds. Ticket)
- Relative Preissteigerungen der Kraftstoffe im IV im Vergleich zur Preissteigerung im GVH-Tarif
- Vorübergehender Nachfrageeinbruch in 1999 wegen Ausbaumaßnahmen zur Expo

In Tabelle C3 sind die Änderungen der Haltestellenbelastungen (inkl. ein- und aussteigende Umsteiger) am Normalwerktag Schulzeit (GVH-Tarif und BB DB) im Zeitraum von 1999 bis 2011 differenziert nach verschiedenen Bereichen aufgetragen:

**Zukünftige Entwicklung der Fahrgastzahlen im SPNV**

In den nächsten Jahren wird das Verkehrsangebot im SPNV weiter ausgebaut. Aus diesen Maßnahmen werden sich Nachfragesteigerungen ergeben, die sich überschläglich mit Hilfe von Angebotselastizitäten schätzen lassen.

Als Angebotselastizität wird das Verhältnis der relativen Nachfrageänderung zur relativen Angebotsänderung definiert. Dabei wird die Verkehrsnachfrage bezüglich der Anzahl Einsteiger und das Verkehrsangebot bezüglich der Anzahl der Fahrzeugkilometer gemessen.

Eine Schweizer Studie (Vrtic, Milenko; Schweiz, Elastizität der

$$\text{Angebotselastizität} = \frac{\text{Relative Änderung der Anzahl Einsteiger}}{\text{Relative Änderung der Anzahl Fahrzeugkilometer}}$$

Personenverkehrsnachfrage; in: Internationales Verkehrswesen 4/2001) empfiehlt für Angebotselastizitäten im Regionalverkehr Werte zwischen 0,30 und 0,45. Eine Angebotselastizität von 0,4 bedeutet, dass eine Verbesserung des Angebotes um beispielsweise 10 % eine Nachfragesteigerung um ca. 0,4 x 10 % = 4 % erwarten lässt.

**Tab. C 3: Entwicklung der Haltestellenbelastungen im SPNV in verschiedenen Bereichen**

Bf-Typ	1999	2003	2007	2011	Veränderung 2011 zu 1999		Veränderung 2011 zu 2003	
	LBF [in Tsd]				LBF [in Tsd]	[%]	LBF [in Tsd]	[%]
H-HBF	75,9	94,9	102,8	127,9	52,0	68%	33,0	35%
H-REST	4,1	16,2	19,3	21,4	17,3	421%	5,2	32%
U/R	78,7	91,9	94,7	111,9	33,2	42%	20,0	22%
2 RG	19,9	46,2	64,2	97,0	77,1	387%	50,7	110%
<b>Gesamt</b>	<b>178,6</b>	<b>249,2</b>	<b>281,0</b>	<b>358,1</b>	<b>179,5</b>	<b>100%</b>	<b>108,8</b>	<b>44%</b>

Hinweis: Haltestellenbelastung = Anzahl Einsteiger plus Aussteiger am Normalwerktag Schulzeit mit GVH-Tarif und BB DB

In analoger Weise kann die Nachfragerreaktion auf unterschiedliche Angebotsmaßnahmen mit Elastizitäten ermittelt werden. Die im Folgenden verwendeten Elastizitätswerte stammen aus verschiedenen Studien:

Angebotsmaßnahmen	Elastizität
Betriebsleistung (Zugkilometer)	0,4
Kapazität (Sitzplatzangebot)	0,4
Reisezeit (Hannover Hbf. bis Kreisstadt 2. Ring)	0,6
Fahrzeugneubeschaffung (je nach Qualitätssprung)	≤ 0,2

Tab. C 4: Geschätzte Nachfrageänderungen im SPNV durch geplante Angebotsänderungen

Linien	Jahr der Angebotsänderung	Anbieter	Nachfrageänderung (in %)					Summe (1)	Nachfrage 2011 [in Mio. Fahrgästen] (2)	geschätzte Nachfrageänderung [in Mio. Fahrgästen] (3) = (1) * (2)
			Betriebsleistung	Kapazität	Reisezeit	Fahrzeuge				
R 4	2012	erixx	20 % <sup>1)</sup>	-	18 % <sup>1)</sup>	10 % <sup>4)</sup>	48 %	0,5	0,2	
S 1 bis S 7	2012 - 2020	DB Regio	7 % <sup>3)</sup>	3 % <sup>3)</sup>	-	-	10 %	29,2	2,9	
R 2	2013	DB Regio	-	8 % <sup>2)</sup>	-	-	8 %	5,3	0,4	
R 11	2014	erixx	1 % <sup>1)</sup>	-	6 % <sup>5)</sup>	10 % <sup>4)</sup>	17 %	1,8	0,3	
R 1/R 10	2015	Westfalenbahn	-	12 % <sup>2)</sup>	-	5 % <sup>4)</sup>	17 %	4,3	0,7	
R 9/R 15	2015	noch offen	-	8 % <sup>2)</sup>	4 % <sup>5)</sup>	5 % <sup>4)</sup>	17 %	2,7	0,5	
<b>Summe</b>								43,8	5,1	

- <sup>1)</sup> Angebotsveränderung lt. Fahrplan
- <sup>2)</sup> ein zusätzlicher Wagen 20 % \* 0,4 = 8 % Nachfragesteigerung
- <sup>3)</sup> vgl. Verstärkerfahrten in Beschlussdrucksache der Region Hannover: 0779 (III) BDs
- <sup>4)</sup> Einschätzung des Qualitätssprungs durch WVI
- <sup>5)</sup> geschätzt durch WVI

**Fazit:**

Kunden im GVH reagieren in besonderem Maße auf zusätzliche Angebote im SPNV. Die sehr guten Ausbaumaßnahmen des SPNV in der Region Hannover haben zu einer Erhöhung der Nachfrage um 87 % (von 29,1 Mio. Fahrgästen in 1999 auf 54,4 Mio. Fahrgäste in 2011 jeweils mit GVH-Tarif und DB-Tarif) geführt. Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von mehr als 2 Mio. Fahrgästen oder mehr als 6.000 Fahrgästen am Tag.

Für die nächsten Jahre sind zusätzliche Angebotsverbesserungen im SPNV angekündigt, aus denen weitere Nachfragezuwächse von mindestens 5 Mio. Fahrgästen geschätzt werden können.

In diesen Schätzungen der Nachfrageentwicklung sind noch keine tariflichen Maßnahmen, wie die Erweiterung des Regionaltarifes auf den Bartarif und weitere mögliche überproportionale Steigerungen der Treibstoffkosten im Individualverkehr enthalten.

## 2.3 Verkehrsbeziehungen zwischen der Region Hannover und dem Umland

Verkehrsverbünde streben danach, ihr Bedienungsgebiet mit ihrem Einzugsgebiet in Deckung zu bringen. Auf diese Weise wird die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einkaufsgelegenheiten und Freizeitangeboten in der Metropole durch das Angebot eines attraktiven Nahverkehrs gesichert.

Das Tarifgebiet des GVH beschränkt sich seit der Gründung im Jahr 1970 im Wesentlichen auf die Fläche der Region Hannover. Allerdings wurde durch die Einführung des GVH-Regionaltarifes und diverser Angebotsverbesserungen im SPNV (Einführung S-Bahn, Ausbau R-Bahn) seit dem Jahr 2000 das Tarifgebiet des GVH zunehmend auf die an die Region Hannover angrenzenden Landkreise („2. Ring“) ausgedehnt.

In dem vorangehenden Kapitel wurde gezeigt, dass sich die Nachfrage im SPNV in der Region Hannover durch die Angebotsverbesserungen fast verdoppelt hat.

In den folgenden Abschnitten wird aufgezeigt, dass

- die zusätzlichen Fahrgäste hauptsächlich Pendler und Pendlerinnen sind,
- das Ausmaß der Nachfrageentwicklung nachvollziehbar ist,
- weitere Nachfragesteigerungen im SPNV in den nächsten Jahren zu erwarten sind und
- der Einzugsbereich der Region Hannover dem Netz der Regionalstrecken entspricht.

### Abgrenzung des Einzugsgebietes

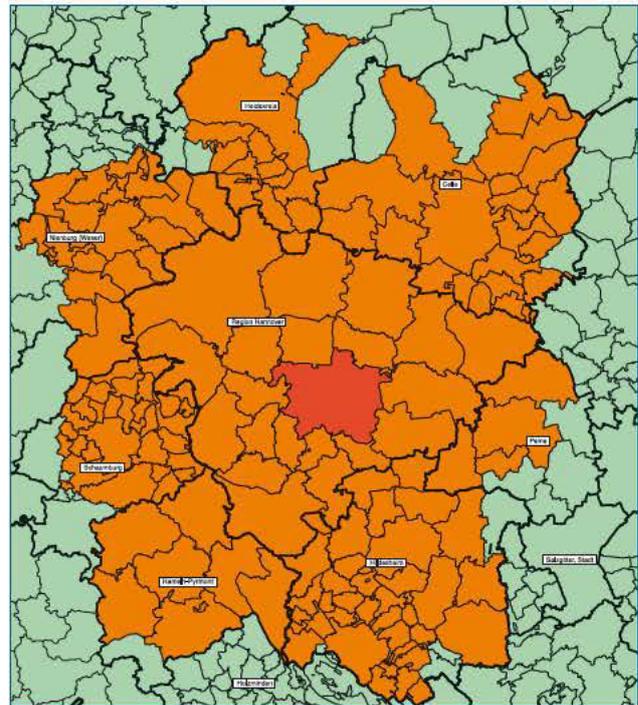
Das Einzugsgebiet der Landeshauptstadt Hannover lässt sich aus den Pendlerströmen der einzelnen Gemeinden abgrenzen (Daten des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie des Landes Niedersachsen).

Eine Gemeinde wird zum Einzugsgebiet der Landeshauptstadt gerechnet, wenn der Anteil der Pendler und Pendlerinnen in 2011 über die Kreisgrenze mehr als 13 % beträgt. Nach dieser Definition ergibt sich ein zusammenhängendes Gebiet, das Teile der Landkreise im 2. Ring umfasst (vgl. Abb. C 10).

- Näherungsweise entspricht das Einzugsgebiet der Landeshauptstadt einem Gebiet, das man mit einer Fahrzeit von bis zu 45 Minuten im RE oder der S-Bahn ab dem Hauptbahnhof erreicht.
- Das auf diese Weise abgegrenzte Gebiet ist in etwa identisch mit dem Netz der Regionalstrecken. Es gibt einige Abweichungen von der „idealen“ Form eines kreisförmigen Bedienungsgebietes:
- Andere Zentren wie z. B. Braunschweig, Wolfsburg oder Minden konkurrieren mit dem Zentrum Hannover und schmälern den Einzugsbereich.

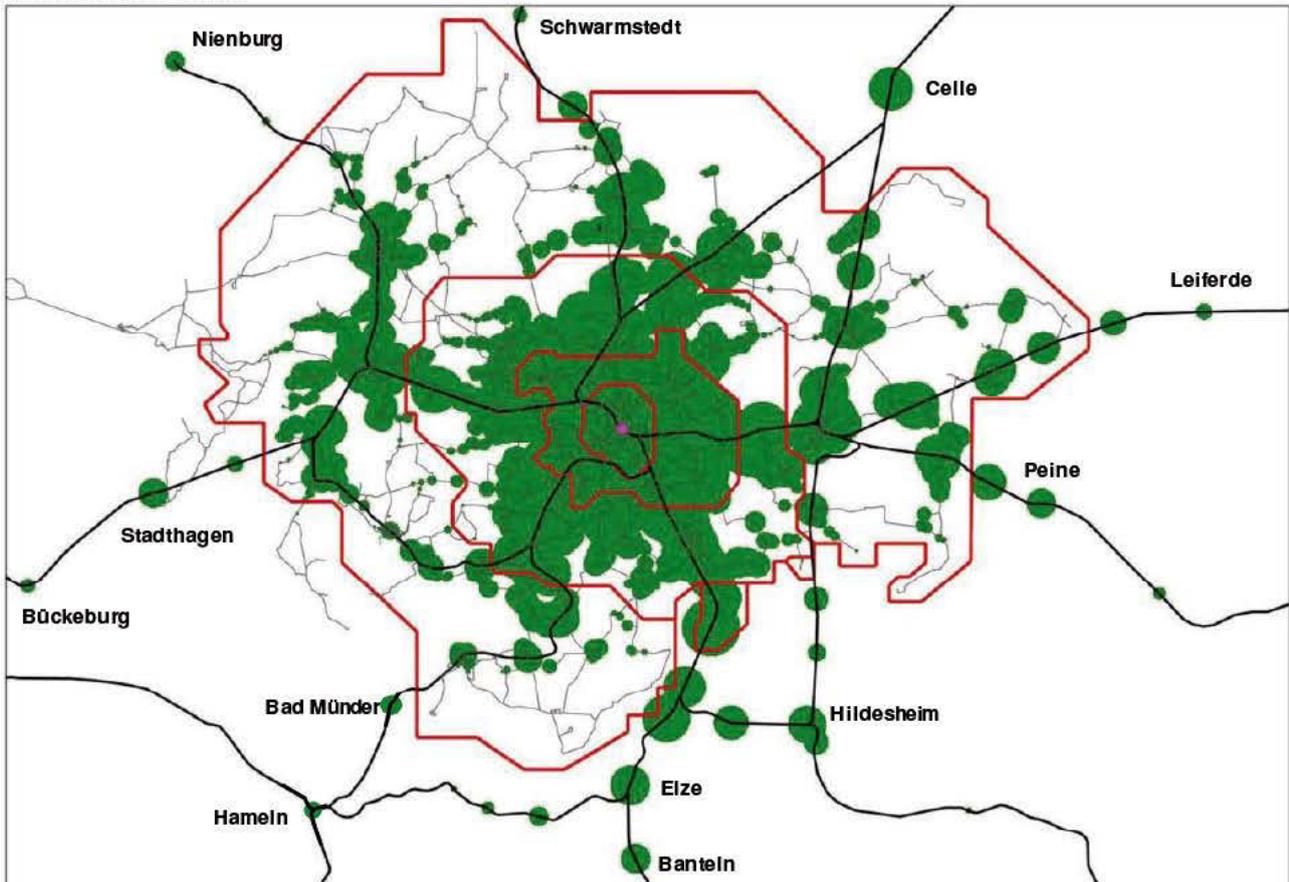
- Schnellere Verkehrsmittel wie der IC (z. B. Richtung Celle), der nur etwa die Hälfte der Fahrzeit einer RE oder S-Bahn benötigt, dehnen das Bedienungsgebiet aus.

Abb. C 10: Einzugsgebiet der Landeshauptstadt Hannover (Darstellung Pendleranteil)



Der Anteil der Pendler und Pendlerinnen zur Region Hannover je Gemeinde über die Kreisgrenze beträgt in 2011 im orangenen Bereich mehr als 13 % und im grünen Bereich bis zu 13 %. Daten: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie des Landes Niedersachsen

**Abb. C 11:**  
**Einzugsgebiet der Landeshauptstadt Hannover**  
 (Isochronendarstellung)



Ein Bahnhof gehört zum Einzugsgebiet der Landeshauptstadt, wenn er mit S-Bahn, RE oder IC in einer Reisezeit von bis zu 45 Minuten erreicht werden kann.

Hinweis:

- Die Fläche der grünen Kreise zeigt das fußläufig erreichbare Einzugsgebiet.
- Die Bewertung auf der Strecke nach Hameln erfolgte unter Einbeziehung der Sprinter-S-Bahnen, die seit dem Fahrplanjahr 2014 in Betrieb sind.

**Fazit:**

Das Einzugsgebiet der Region Hannover umfasst in etwa die Gebiete der angrenzenden Landkreise. Deshalb sollte die Entwicklung von Verkehrs- und Tarifangeboten im GVH diesen sogenannten 2. Ring mit einschließen. Der gemeinsame Verkehrsraum weist ausgeprägte beidseitige Pendlerströme und Verkehrsverflechtungen auf.

**Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen**

Die Anzahl der Arbeitsplätze in der Region Hannover ist in den letzten 14 Jahren im Wesentlichen unverändert geblieben und beträgt im Jahr 2011 441 Tsd. sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie in Niedersachsen). Schwankungen in der Größenordnung von bis zu 5 % wurden durch die Expo im Jahr 2000 und durch Konjunkturfälle ausgelöst.

Eine ähnliche Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen lässt sich in den Landkreisen des 2. Ringes beobachten.

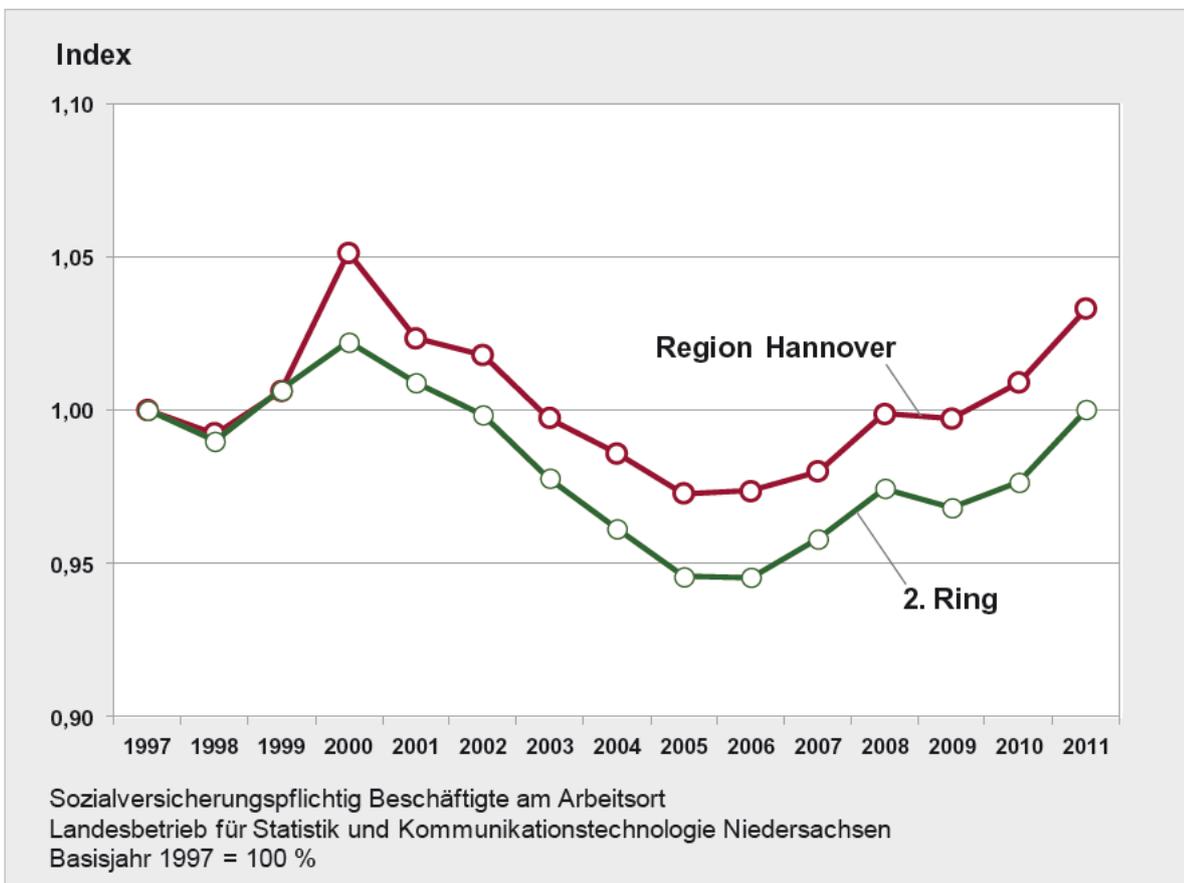
Die Unterschiede in der Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen zwischen der Region Hannover und dem 2. Ring können durch eine Indexdarstellung (Basisjahr 1997 = 100 %) sichtbar gemacht werden (vgl. Abb. C 12).

- Die gleichförmige Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen von Region Hannover und Landkreisen im 2. Ring in den Jahren 1997 bis 1999 wird durch den Einfluss der Expo im Jahr 2000 beendet.
- Nach dem Zwischenhoch der Expo bleibt ein Teil der zusätzlichen Arbeitsplätze in der Region Hannover erhalten.
- Seit dem Jahr 2000 entwickelt sich die Anzahl der Arbeitsplätze in der Region Hannover zunehmend stärker als im 2. Ring. Im Saldo sind zwischen 1997 und 2011 in der Region Hannover 13 Tsd. Arbeitsplätze mehr entstanden.

**Fazit:**

Die Anzahl der Arbeitsplätze wird nach den Bevölkerungsvorausschätzungen des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen für die Region Hannover bis 2030 in etwa konstant bleiben, während sie in den umliegenden Landkreisen („2. Ring“) zurückgeht. Diese Entwicklung lässt sich bereits heute in Ansätzen erkennen (vgl. auch Kap. 4.3).

Abb. C 12: Entwicklung der Anzahl der Arbeitsplätze in der Region Hannover und im 2. Ring

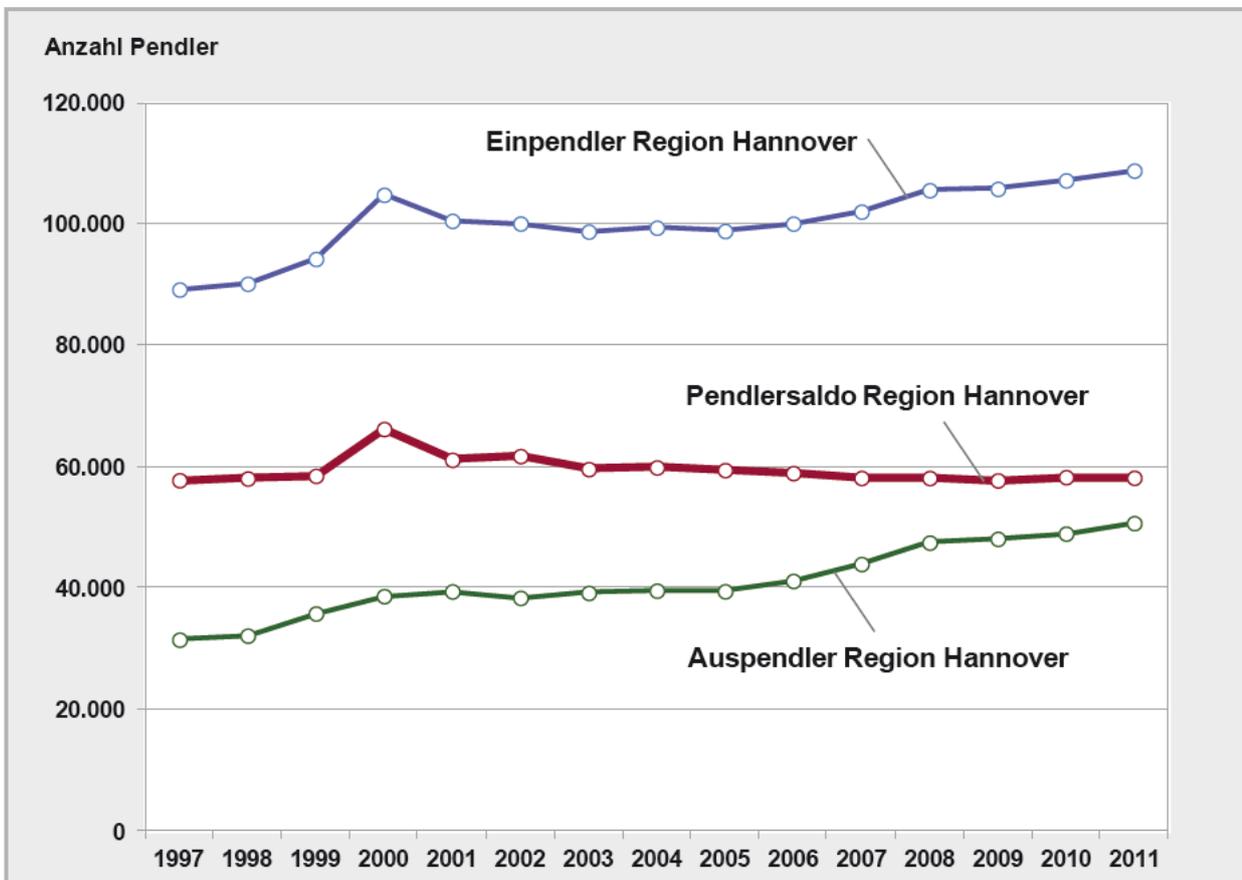


**Entwicklung der Pendlerzahlen**

Die Arbeitsplätze in der Region Hannover werden von der Wohnbevölkerung und von Pendlern besetzt, die zum größten Teil aus den angrenzenden Landkreisen stammen. Der Saldo der Ein- und Auspendlerzahlen in die bzw. aus der Region Hannover ist seit 1997 ebenso wie die Zahl der Arbeitsplätze in der Region Hannover im Wesentlichen unverändert geblieben. Die Summe der Ein- und Auspendlerzahlen hat sich jedoch von 121 Tsd. Personen in 1997 auf 160 Tsd. Personen in 2011, also um 32 % erhöht (vgl. Abb. C 13).

D. h. die Verflechtung zwischen der Region Hannover und dem 2. Ring hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Abbildung C6 legt nahe, dass sich dieser Trend in der Zukunft fortsetzt. Eine zunehmende Verflechtung bedeutet wachsende Auslastungen der Verkehrssysteme, die u. a. einen weiteren Ausbau des SPNV (inkl. P&R-Parkplätze) und die Erweiterung des GVH-Regionaltarifes rechtfertigen.

Abb. C 13: Entwicklung der Pendlerzahlen in der Region Hannover



## 2.4 Entwicklung des Angebots- und Nachfrageniveaus

### Angebotsniveau

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (§ 6 Abs. 2 Nr. 2 NNVG) ist der Nahverkehrsplan an die Ziele der Raum- und Landesplanung anzupassen. Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 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 der letzten Nahverkehrspläne 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 (vg. Abb. C 15). 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 ausgehend von dem Jahr 1996 auch langfristige Tendenzen ablesen.

### Verkehrsbedarf

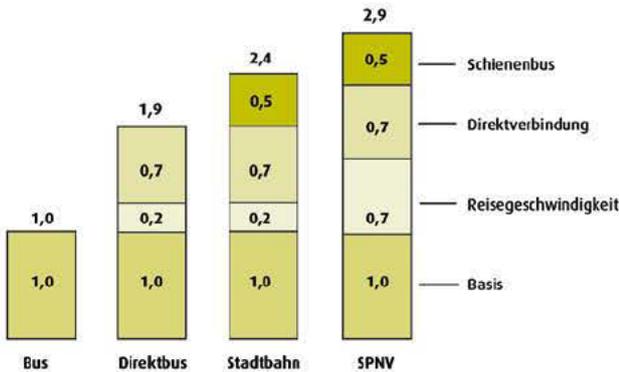
Für jeden Bereich in der Region Hannover wird eine Kennzahl für den Verkehrsbedarf aus der Summe der jeweiligen Anzahl der Arbeitsplätze, Schulplätze und Einwohner ab 6 Jahren ermittelt. Im aktuellen Nahverkehrsplan beziehen sich die Auswertungen auf Strukturdaten des Jahres 2011. Je höher

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 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. Im aktuellen Nahverkehrsplan beziehen sich die Auswertungen auf einen Normalwerktag im Jahr 2011. Bei dem Merkmal „Anzahl Abfahrten“ wird unterstellt, dass die üblichen Planungsgrundsätze für eine räumliche und zeitliche Erteilung 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. Schienenfahrzeuge sind in der Regel schneller, direkter und bequemer, so dass eine höhere Gewichtung dieser Abfahrten gerechtfertigt ist. 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. Die Höhe der einzelnen Zuschläge ist der folgenden Abbildung C 14 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.

Abb. C 14: Produktspezifische Gewichtung von Abfahrten



**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 Bezeichnungen 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.

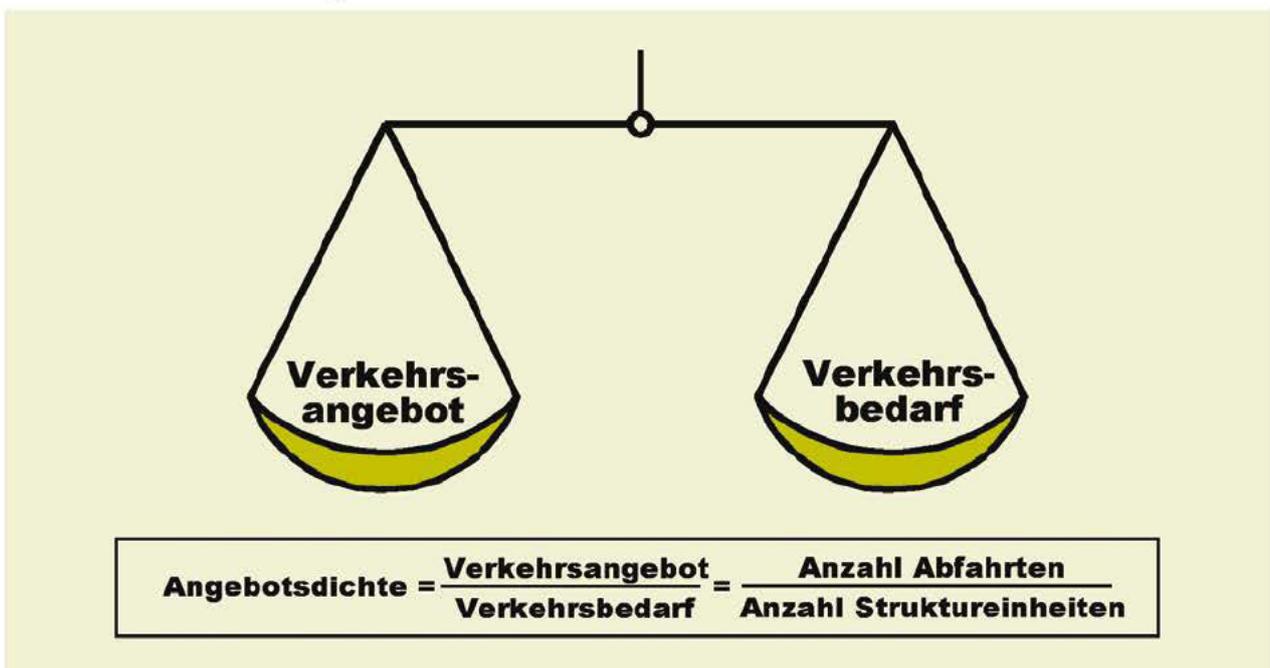
**Dichte des Verkehrsangebotes**

Die Dichte des Verkehrsangebotes in einem Bezirk, das sogenannte Angebotsniveau, wird durch das Verhältnis des gewichteten Verkehrsangebotes und des Verkehrsbedarfes definiert und stellt einen Indikator für die Bemessung des Verkehrsangebotes dar. Das Bild der Waage symbolisiert das „bedarfsgerechte Verkehrsangebot“ und macht somit deutlich, dass Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen sollen.

**Räumliche Unterteilung**

Die räumliche Differenzierung der Auswertung orientiert sich an den politischen Grenzen der Region Hannover. Der Bereich der Landeshauptstadt wird 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) und in einen Bereich „Umland“ (übrige Bereiche der Städte und Gemeinden) unterteilt. Ergebnisse Tabelle C5 und C6 zeigen die Entwicklung der Angebotsdichte im ÖPNV für die ausgewerteten Bereiche zwischen 1996, 2000, 2004 und 2011. In den Abb. C 16 und C17 werden die Werte für 2011 grafisch dargestellt.

Abb. C 15: Indikator für das Angebotsniveau



Landeshauptstadt Hannover

Tab. C 5: Angebotsdichte in der Landeshauptstadt Hannover

Stadtbezirk (LHH)	1996		2000		2004		2011	
	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse
Hannover - Mitte	0,29	1	0,32	1	0,31	1	0,29	1
Hannover - Vahrenwald / List	0,19	2	0,22	2	0,18	3	0,18	3
Hannover - Bothfeld / Vahrenheide	0,25	1	0,31	1	0,19	2	0,20	2
Hannover - Buchholz / Kleefeld	0,24	1	0,28	1	0,21	2	0,20	2
Hannover - Misburg / Anderten	0,18	3	0,19	2	0,14	3	0,15	3
Hannover - Kirchrode / Bemerode / Wülferode	0,20	2	0,34	1	0,25	1	0,22	2
Hannover - Südstadt / Bult	0,20	2	0,24	2	0,26	1	0,22	2
Hannover - Döhren / Wülfel	0,22	2	0,29	1	0,23	2	0,23	2
Hannover - Ricklingen	0,21	2	0,30	1	0,22	2	0,22	2
Hannover - Linden / Limmer	0,19	2	0,26	1	0,28	1	0,24	2
Hannover - Ahlem / Badenstedt / Davenstedt	0,20	2	0,23	2	0,18	3	0,18	3
Hannover - Herrenhausen / Stöcken	0,25	1	0,28	1	0,24	1	0,25	1
Hannover - Nord	0,17	3	0,21	2	0,21	2	0,21	2

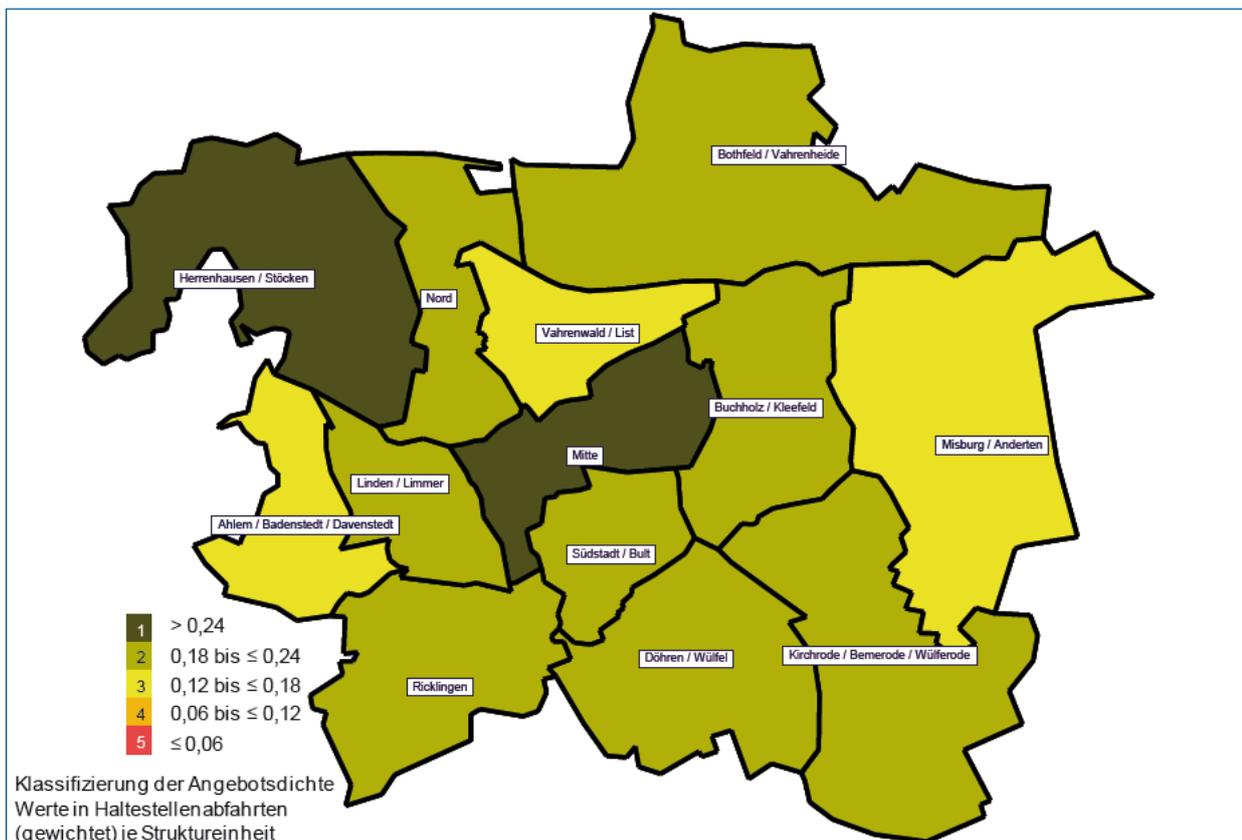
Die Angebotsdichte in der Landeshauptstadt Hannover ist in den Stadtteilen

- Kirchrode / Bemerode / Wülferode
- Südstadt / Bult
- Linden / Limmer

jeweils von Klasse 1 auf Klasse 2 zurückgegangen. In den Stadtteilen Kirchrode/ Bemerode/ Wülferode und Südstadt/ Bult ist hierfür der deutliche Anstieg des Verkehrsbedarfs

(Struktureinheiten) bei annähernd konstantem Fahrtenangebot die Ursache. Im Stadtteil Linden / Limmer ist neben dem Anstieg des Verkehrsbedarfs um +6,2 % ein Rückgang des Fahrtenangebotes um -8,6 % zu verzeichnen. Der Rückgang des Fahrtenangebotes ist auf eine leichte Ausdünnung des Fahrtenangebotes auf den südlichen Linienästen der Stadtbahnlinien 3 und 7 sowie die Zusammenlegung der Stadtbahnhaltestellen August-Holweg-Platz und Fischerhof/Fachhochschule zum neuen S-Bahn-Verknüpfungspunkt H.-Linden/Fischerhof in 2006 zurückzuführen.

Abb. C 16: Angebotsdichte Landeshauptstadt Hannover 2011



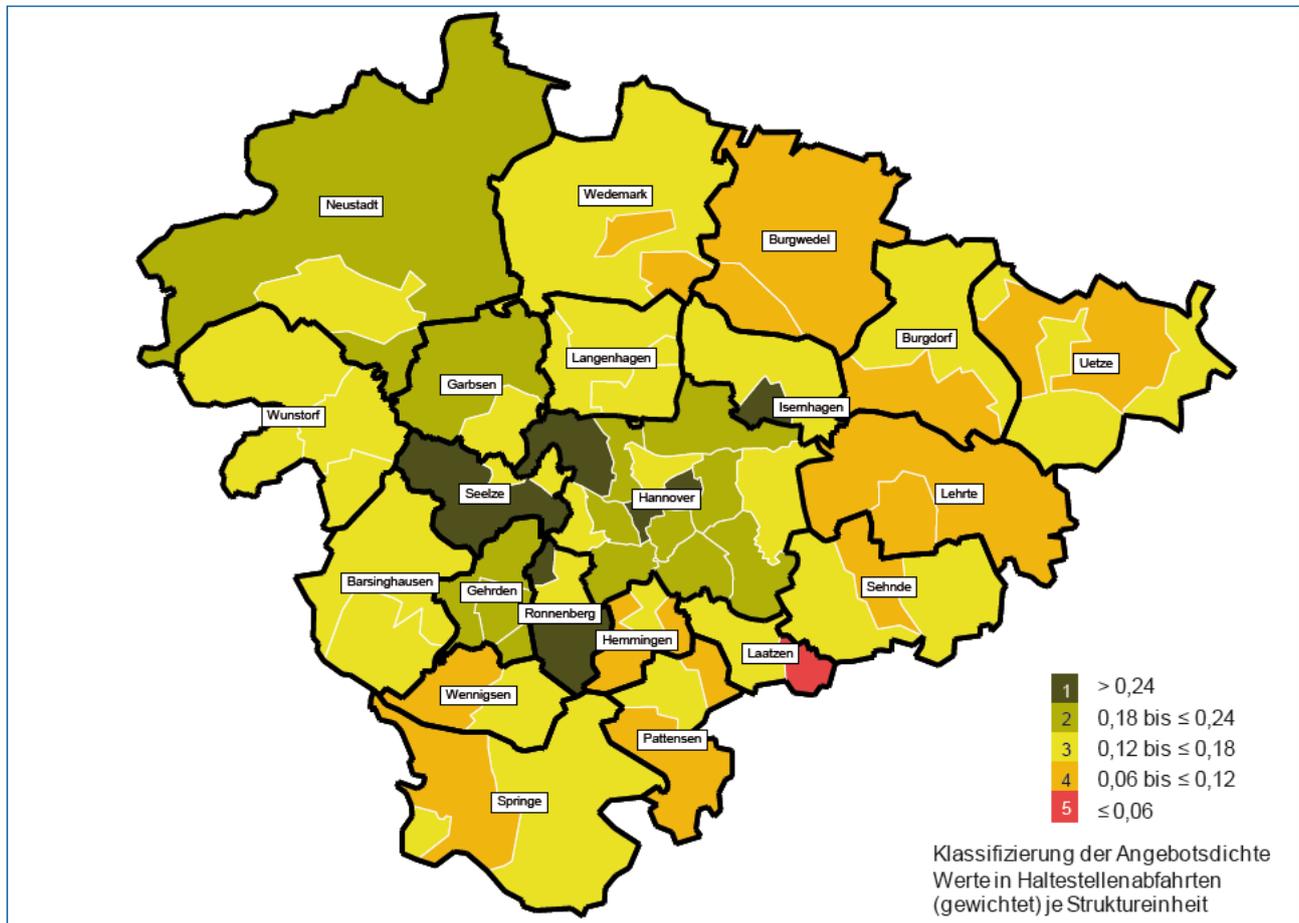
Tab. C 6: Angebotsdichte in der Region Hannover (ohne LHH)

Stadt/Gemeinde außerhalb der LHH	1996		2000		2004		2011		Differenz	
	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	Angebotsdichte	Klasse	1996-2011	2004-2011
Barsinghausen - Zentrum	0,07	4	0,16	3	0,13	3	0,14	3	1	0
Barsinghausen - Umland	0,14	3	0,19	2	0,15	3	0,16	3	0	0
Burgdorf - Zentrum	0,08	4	0,09	4	0,09	4	0,09	4	0	0
Burgdorf - Umland	0,13	3	0,15	3	0,13	3	0,14	3	0	0
Burgwedel - Zentrum	0,11	4	0,11	4	0,11	4	0,12	4	0	0
Burgwedel - Umland	0,14	3	0,15	3	0,11	4	0,11	4	-1	0
Garbsen - Zentrum	0,12	3	0,19	2	0,15	3	0,14	3	0	0
Garbsen - Umland	0,24	2	0,26	1	0,22	2	0,19	2	0	0
Gehrden - Zentrum	0,12	3	0,19	2	0,17	3	0,20	2	1	-1
Gehrden - Umland	0,21	2	0,27	1	0,19	2	0,19	2	0	0
Hemmingen - Zentrum	0,15	3	0,17	3	0,16	3	0,16	3	0	0
Hemmingen - Umland	0,10	4	0,12	4	0,11	4	0,09	4	0	0
Isernhagen - Zentrum	0,13	3	0,12	3	0,13	3	0,25	1	2	2
Isernhagen - Umland	0,15	3	0,15	3	0,13	3	0,13	3	0	0
Laatzen - Zentrum	0,18	3	0,18	2	0,17	3	0,15	3	0	0
Laatzen - Umland	0,05	5	0,07	4	0,06	5	0,05	5	0	0
Langenhagen - Zentrum	0,12	4	0,16	3	0,17	3	0,16	3	1	0
Langenhagen - Umland	0,13	3	0,15	3	0,11	4	0,13	3	0	1
Lehrte - Zentrum	0,07	4	0,06	4	0,06	5	0,07	4	0	1
Lehrte - Umland	0,08	4	0,09	4	0,09	4	0,09	4	0	0
Neustadt am Rbge. - Zentrum	0,11	4	0,12	3	0,11	4	0,13	3	1	-1
Neustadt am Rbge. - Umland	0,20	2	0,24	2	0,20	2	0,21	2	0	0
Pattensen - Zentrum	0,14	3	0,15	3	0,12	3	0,12	3	0	0
Pattensen - Umland	0,15	3	0,19	2	0,09	4	0,11	4	-1	0
Ronnenberg - Zentrum	0,11	4	0,17	3	0,13	3	0,13	3	1	0
Ronnenberg - Umland	0,17	3	0,38	1	0,26	1	0,25	1	2	0
Seelze - Zentrum	0,16	3	0,19	2	0,17	3	0,16	3	0	0
Seelze - Umland	0,22	2	0,28	1	0,23	2	0,26	1	1	-1
Sehnde - Zentrum	0,10	4	0,13	3	0,13	3	0,11	4	0	-1
Sehnde - Umland	0,14	3	0,19	2	0,15	3	0,14	3	0	0
Springe - Zentrum	0,08	4	0,08	4	0,06	4	0,09	4	0	0
Springe - Umland	0,10	4	0,14	3	0,10	4	0,14	3	1	-1
Uetze - Zentrum	0,08	4	0,09	4	0,08	4	0,09	4	0	0
Uetze - Umland	0,16	3	0,14	3	0,13	3	0,16	3	0	0
Wedemark - Zentrum	0,06	4	0,09	4	0,08	4	0,09	4	0	0
Wedemark - Umland	0,15	3	0,16	3	0,15	3	0,14	3	0	0
Wennigsen - Zentrum	0,06	5	0,11	4	0,07	4	0,06	4	1	0
Wennigsen - Umland	0,12	3	0,22	2	0,15	3	0,15	3	0	0
Wunstorf - Zentrum	0,13	3	0,17	3	0,15	3	0,17	3	0	0
Wunstorf - Umland	0,12	4	0,14	3	0,12	3	0,13	3	1	0

Im Bezirk Sehnde - Zentrum sinkt die Angebotsdichte aufgrund eines deutlichen Anstiegs des Verkehrsbedarfs (+17,5 %) bei annähernd gleichbleibendem Fahrtenangebot von Klasse 3 auf Klasse 4.

Der hohe Anstieg der Angebotsdichte im Bezirk Isernhagen - Zentrum (2004: Klasse 3, 2011: Klasse 1) ergibt sich aus der Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 nach Altwarmbüchen in 2006. Weitere 6 Bezirke weisen eine Verbesserung der Angebotsdichte um eine Angebotsklasse auf.

Abb. C 17: Angebotsdichte Region Hannover (ohne LHH) 2011



**Auswertung weiterer Ergebnisse**

- 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.

**Nachfrageniveau in der Region Hannover**

Als Ergänzung zur Auswertung der Angebotsdichte dient eine Auswertung zur so genannten Nachfragedichte. Dabei wird untersucht, in welchem Verhältnis die Nachfrage zu dem Nachfragepotenzial steht. Damit kann bewertet werden, wie das Nachfragepotenzial erschlossen wird. Die Messeinheit dabei ist der Quotient von „Originären Einsteigern“ (Einsteiger abzüglich umsteigender Einsteiger) an Haltestellen und der Anzahl der Struktureinheiten.

Tab. C 7: Vergleich Nachfragedichte im GVH an NWT 2011 zu 2004

Nr	Bezirk		Nachfrageniveau (Klassifiziert)		
	Name	Typ	2011	2004	Differenz
101	Hannover - Mitte	1	1	1	0
102	Hannover - Vahrenwald / List	2	1	1	0
103	Hannover - Bothfeld / Vahrenheide	1	1	1	0
104	Hannover - Buchholz / Kleefeld	1	1	1	0
105	Hannover - Misburg / Anderten	2	2	3	1
106	Hannover - Kirchrode / Bemerode / Wülferode	1	1	1	0
107	Hannover - Südstadt / Bult	2	1	1	0
108	Hannover - Döhren / Wülfel	1	1	1	0
109	Hannover - Ricklingen	1	1	1	0
110	Hannover - Linden / Limmer	1	1	1	0
111	Hannover - Ahlem / Badenstedt / Davenstedt	2	2	2	0
112	Hannover - Herrenhausen / Stöcken	1	1	1	0
113	Hannover - Nord	2	1	1	0
2011	Barsinghausen - Zentrum	3	3	3	0
2012	Barsinghausen - Umland	2	4	4	0
2021	Burgdorf - Zentrum	4	4	4	0
2022	Burgdorf - Umland	3	3	3	0
2031	Burgwedel - Zentrum	4	4	4	0
2032	Burgwedel - Umland	3	4	4	0
2041	Garbsen - Zentrum	2	3	3	0
2042	Garbsen - Umland	1	4	4	0
2051	Gehrden - Zentrum	2	4	3	-1
2052	Gehrden - Umland	1	3	3	0
2061	Hemmingen - Zentrum	3	4	4	0
2062	Hemmingen - Umland	4	4	4	0
2071	Isernhagen - Zentrum	3	2	4	2
2072	Isernhagen - Umland	3	4	4	0
2081	Laatzen - Zentrum	2	2	2	0
2082	Laatzen - Umland	4	4	5	1
2091	Langenhagen - Zentrum	3	3	3	0
2092	Langenhagen - Umland	3	3	4	1
2101	Lehrte - Zentrum	4	3	4	1
2102	Lehrte - Umland	4	3	4	1
2111	Neustadt am Rbge. - Zentrum	4	3	4	1
2112	Neustadt am Rbge. - Umland	2	3	3	0
2121	Pattensen - Zentrum	3	4	4	0
2122	Pattensen - Umland	2	4	4	0
2131	Ronnenberg - Zentrum	3	3	3	0
2132	Ronnenberg - Umland	1	1	2	1
2141	Seelze - Zentrum	2	2	3	1
2142	Seelze - Umland	1	3	3	0
2151	Sehnde - Zentrum	3	3	3	0
2152	Sehnde - Umland	2	4	4	0
2161	Springe - Zentrum	4	3	3	0
2162	Springe - Umland	3	4	4	0
2171	Uetze - Zentrum	4	4	4	0
2172	Uetze - Umland	3	3	3	0
2181	Wedemark - Zentrum	4	3	3	0
2182	Wedemark - Umland	3	4	4	0
2191	Wennigsen - Zentrum	4	3	3	0
2192	Wennigsen - Umland	2	4	3	-1
2201	Wunstorf - Zentrum	3	2	3	1
2202	Wunstorf - Umland	3	4	4	0

Tabelle C7 weist die klassifizierte Nachfragedichte der Kalenderjahre 2011 und 2004 einschließlich der Veränderung je Bezirk aus.

**Auswertung der Ergebnisse**

Das Gesamtergebnis zeigt ein relativ homogenes Bild (vgl. Abb C 18, Abb. C 19):

- 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.

- Gehrden – Zentrum
- Wennigsen – Umland

ist ein Rückgang der Nachfragedichte um jeweils 1 Klasse festzustellen. Dieser Rückgang beruht in Gehrden – Zentrum auf einer Abnahme der Nachfrage bei gleichbleibendem Verkehrsbedarf (Strukturdaten). Im Bezirk Wennigsen – Umland ist demgegenüber eine annähernd konstante Nachfrage bei einer deutlichen Zunahme des Verkehrsbedarfs (+11 %) zu verzeichnen.

Die deutlichen Anstiege der Nachfrage im Eisenbahnverkehr und der leichte Nachfrageanstieg bei der üstra seit 2004 spiegeln sich in den Anstiegen der Nachfragedichte in 10 Bezirken (9 Bezirke: +1 Klasse, Bezirk Isernhagen – Zentrum: + 2 Klassen) wider. Lediglich in den 2 Bezirken

**Abb. C 18: Nachfragedichte Landeshauptstadt Hannover 2011**

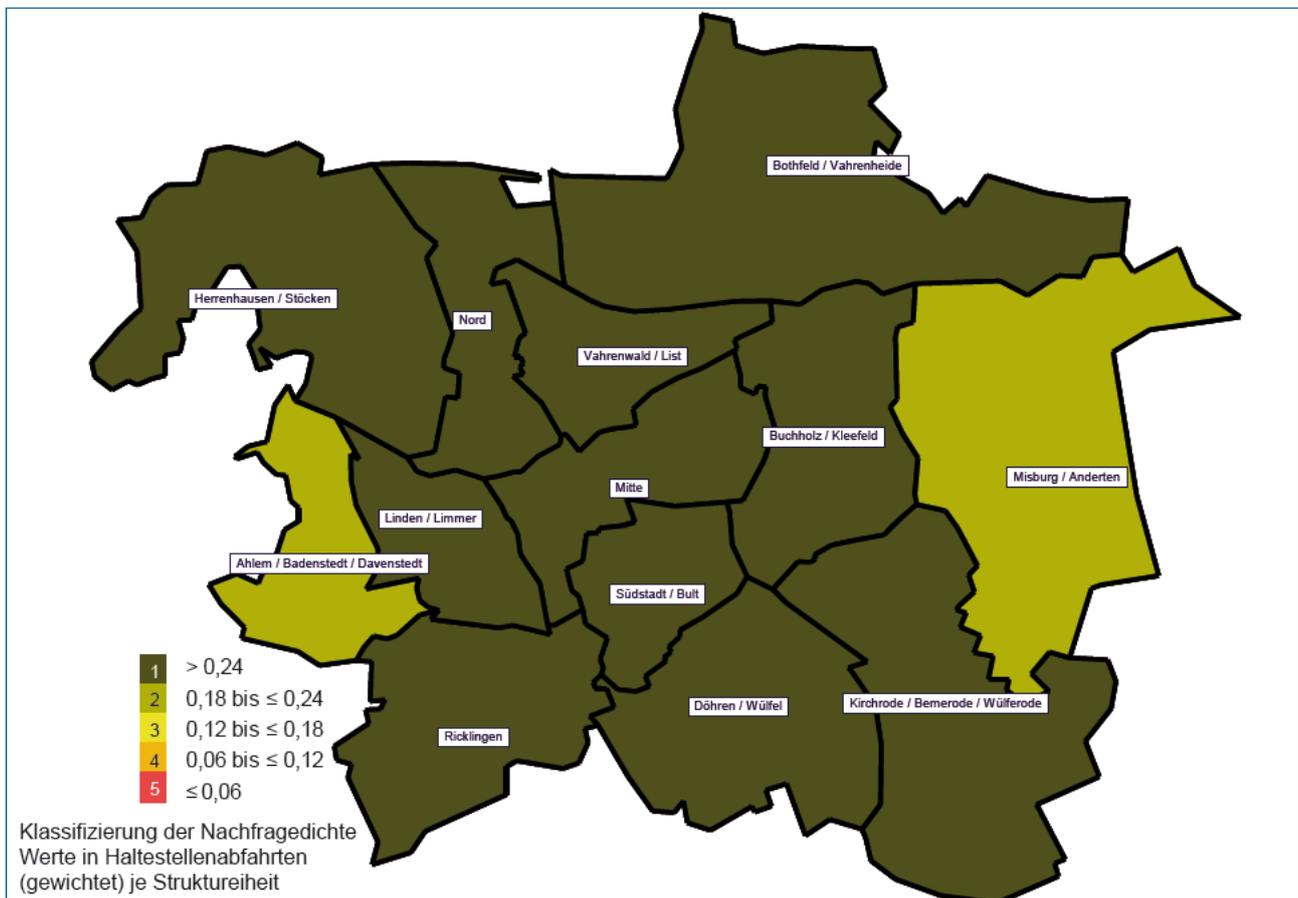
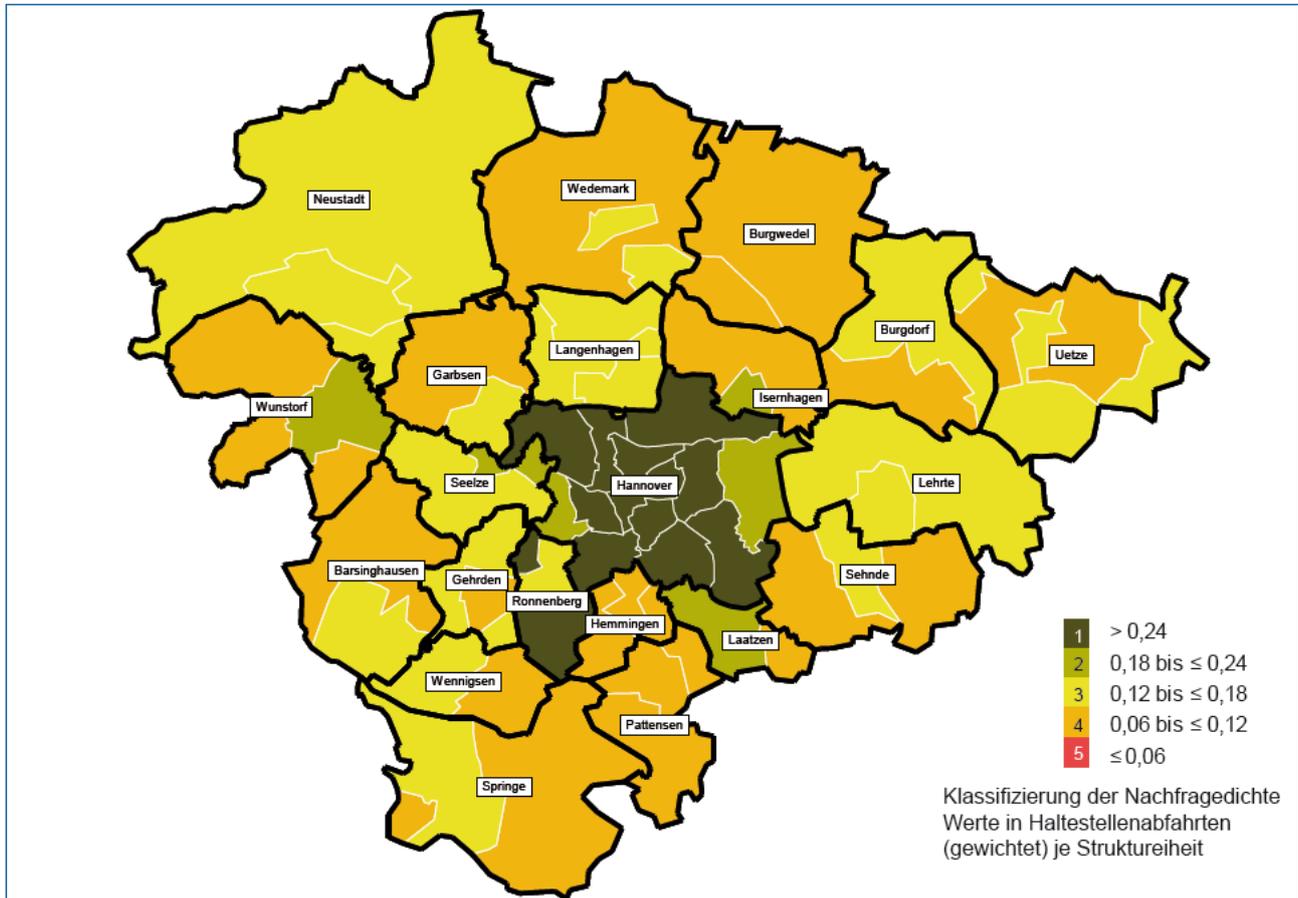


Abb. C 19: Nachfragedichte Region Hannover (ohne LHH) 2011



**Durchschnittliche Veränderungen im Angebots- und Nachfrageniveau**

Im Zeitraum 2004 bis 2011 hat sich das Angebot parallel zum Bedarf und zur Nachfrage erhöht. Die folgende Tabelle C8 zeigt die Veränderungen in der Landeshauptstadt (LHH), der Region Hannover (ohne LHH) und als Summe in der Region Hannover

Wenn sich Angebot, Bedarf und Nachfrage im Wesentlichen proportional entwickeln, ergeben sich kaum Änderungen für die Durchschnittswerte von Angebots- und Nachfragedichte in der Landeshauptstadt Hannover (LHH), in der Region Hannover (ohne LHH) und als Summe in der Region Hannover insgesamt (siehe Tabelle C9).

Tab. C 8: Veränderungen der Strukturdaten 2004 bis 2011

	LHH	Region (ohne LHH)	Region Hannover
Verkehrsangebot (Anzahl Haltestellenabfahrten)	+2 %	+6 %	+3 %
Verkehrsbedarf (Anzahl Struktureinheiten)	+6 %	+3 %	+4 %
Verkehrsnachfrage (Anzahl originäre Einsteiger)	+5 %	+9 %	+6 %

**Tab. C 9: Veränderungen der Angebots- und Nachfragedichte 2004 bis 2011**

	2004			2011		
	LHH	Region (ohne LHH)	Region Hannover	LHH	Region (ohne LHH)	Region Hannover
Angebotsdichte	0,23	0,14	0,18	0,22	0,14	0,18
Nachfragedichte	0,59	0,17	0,39	0,58	0,18	0,40

Die Tabelle C9 zeigt die räumliche Ausprägung der Angebots- und Nachfragedichte 2004 und 2011. Wesentliches Ergebnis ist, dass sowohl in den Bezirken der Landeshauptstadt als auch in den Bezirken außerhalb der Landeshauptstadt ein vergleichbar gutes Verkehrsangebot im ÖPNV vorliegt. Das Planungsziel einer einheitlichen Verkehrsbedienung auf hohem Niveau ist somit zufriedenstellend gelöst.

### 3. Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung

#### 3.1 Prognose der Einwohnerentwicklung

Der Fachbereich Verkehr hat die gemeinsame Bevölkerungsprognose (2012 bis 2020/2025) von der Landeshauptstadt Hannover und der Region Hannover für die spezifischen Anforderungen der Nahverkehrsplanung hinsichtlich Zeithorizont und kleinräumigkeit bis 2040 fortschreiben lassen. Dabei wurden nur die natürlichen Entwicklungsprozesse (Alterung, Geburten, Sterbefälle) berücksichtigt. Wanderungsprozesse wurden vernachlässigt, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass fundierte Annahmen zum Wohnungsbau für den Prognosezeitraum 2040 kaum möglich sind.

Nach dieser Prognose wird die Bevölkerung in der Region Hannover insgesamt bis in das Jahr 2030 um - 3 % zurückgehen. Dabei steigt die Einwohnerzahl in der LHH leicht an, während sie im Umland abnimmt. In der Region (ohne LHH) wird die Bevölkerung um etwa - 6 % sinken. Für die Landeshauptstadt wird bis 2030 ein leichter Anstieg um etwa + 1 % erwartet. Die Gesamtbevölkerung der Region wird bis 2040 um etwa - 8 % zurückgehen. Der Rückgang in der Stadt Hannover wird mit - 3,8 % deutlich geringer ausfallen als im übrigen Regionsgebiet (- 12,1 %).

Diese Entwicklungen sind auf den allgemeinen Bevölkerungsrückgang sowie auf den stark rückläufigen Suburbanisierungstrend zurückzuführen.

Die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover stellen zurzeit eine neue Prognose für den Zeitraum 2014 bis 2030 zusammen. Diese Prognosezahlen lagen mit Redaktionsschluss des Entwurfes zum NVP 2015 noch nicht vor. In dieser Prognose werden die Ergebnisse des Wohnkonzeptes der LHH integriert. Die Ergebnisse lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

Tabelle C10 belegt eine für den ÖPNV ungünstige Entwicklung der Rahmenbedingungen. Folgende Gründe lassen sich dafür anführen:

- Langfristig wird die Anzahl der Kinder sinken.
- 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.

**Tab C10.: Bevölkerungsentwicklung für die Region Hannover für die Jahre 2030 und 2040**

	Region gesamt		Region ohne LHH		LHH	
2012	100,0%	1.171.137	100,0%	639.101	100,0%	532.036
2030	97,0%	1.136.258	94,0%	600.574	100,7%	535.684
2040	91,7%	1.073.539	87,9%	561.671	96,2%	511.868

Quelle: Eigene Hochrechnung des FB Verkehr auf Basis der offiziellen Bevölkerungsprognose von Stadt und Region Hannover (Stand 2012)

Abb C20.: Veränderung der Altersklassen in der Region (ohne LHH) von 2030 und 2040

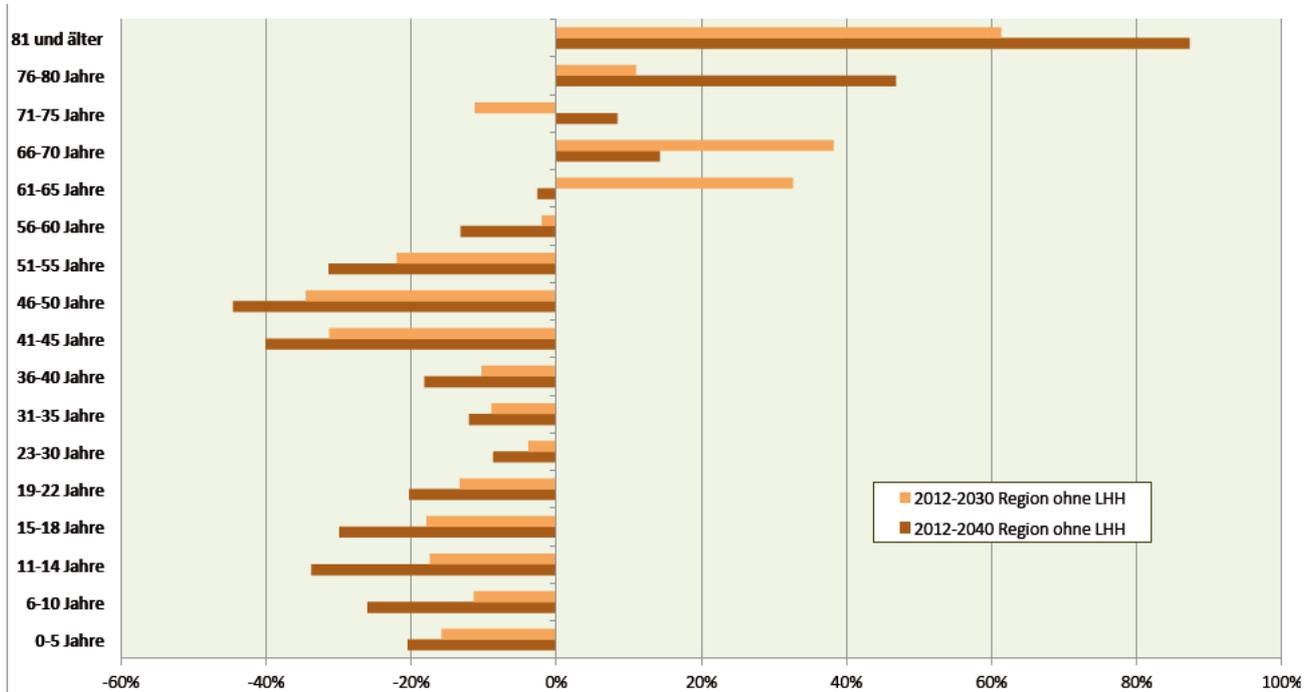
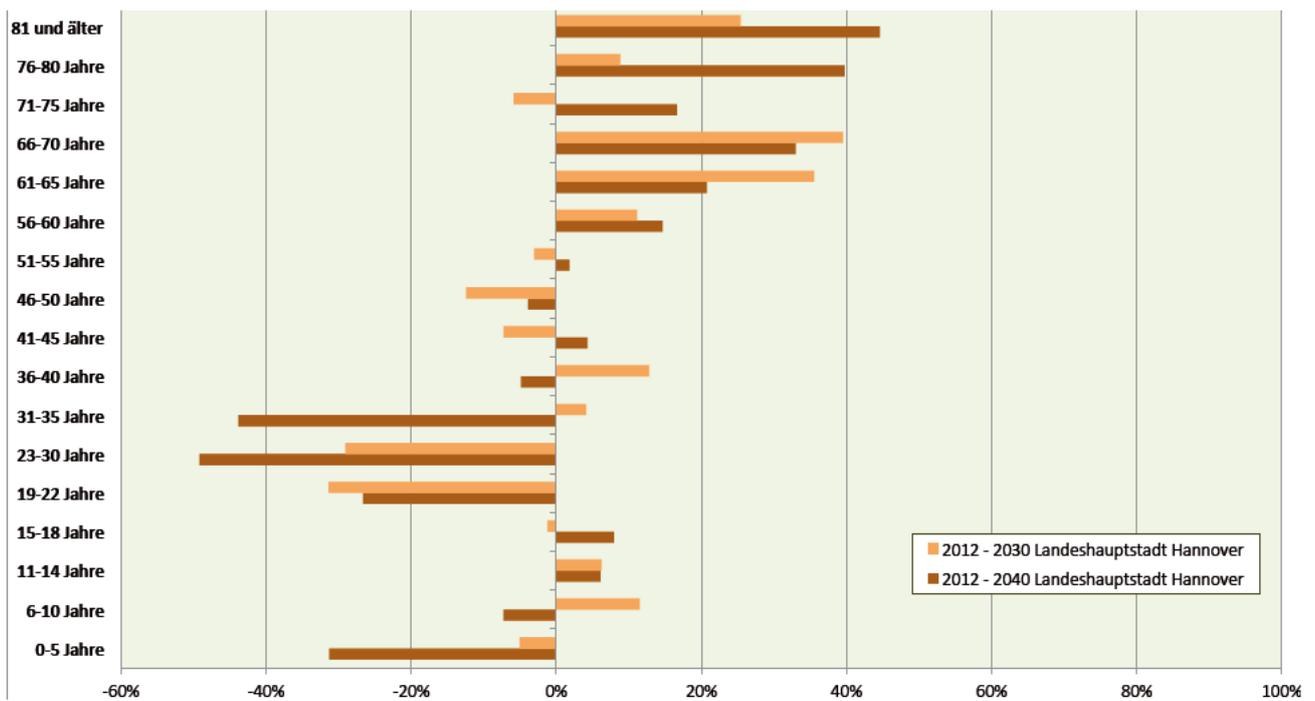


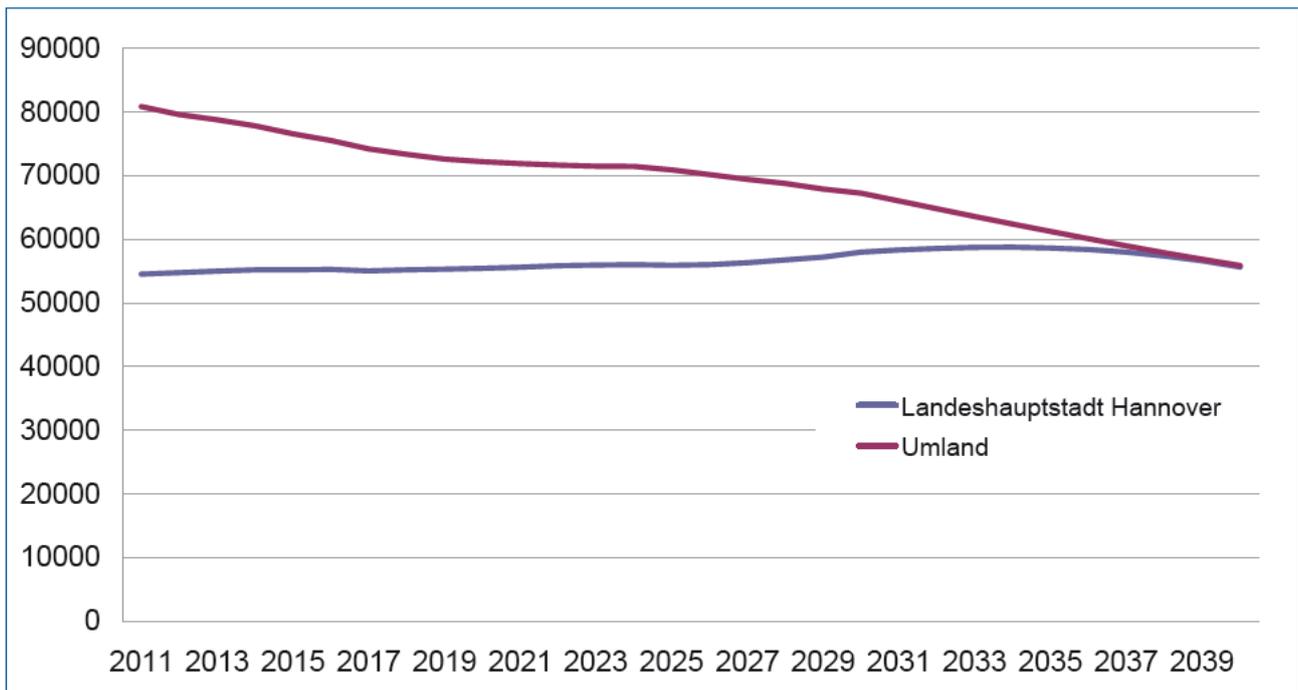
Abb C 21.: Veränderung der Altersklassen in der Landeshauptstadt von 2030 und 2040



**Entwicklung der Schülerzahlen**

Die Entwicklung läuft in der Landeshauptstadt Hannover und in der Region (ohne LHH) sehr unterschiedlich ab. Während die Schülerzahlen der 6- bis 18-jährigen in der Stadt bis zum Jahr 2040 sogar leicht positiv verlaufen, nehmen in der Region ohne LHH die Schülerzahlen kontinuierlich ab.

**Abb. C22: Entwicklung der 6- bis 18-jährigen in der Region (ohne LHH) und der Landeshauptstadt Hannover**



### 3.2 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

Auf Grundlage einer Abfrage bei den Kommunen im Jahr 2011 über ihre geplante Siedlungsentwicklung bis zum Jahr 2020 (vgl. Tab. C11) konnten die Gebiete bezüglich ihrer Lage zu den SPNV – und Stadtbahnstationen dargestellt werden, um sie

im Kontext „Wohnen an der Schiene“ sehen zu können (vgl. Karte 3). Eine zielgerichtete Siedlungsentwicklung trägt dabei entscheidend zu einer hohen ÖPNV-Nutzung der Bevölkerung bei.

**Tab. C 11: Übersicht über geplante Siedlungsgebiete ab 250 Einwohner**

Stadt/ Gemeindeteile	Name des Baugebietes	Geschätzte Einwohner	Geplante Realisierung
Barsinghausen	Nördl. Erweiterung West (14	367	2020
Hülptingen	östl. Beerbuschweg	300	bis 2015
Ehlershausen	nördlich Trakehnerweg, südl. Weidendamm	390	2020
Burgdorf	südl. Schwüblingser Weg	330	2020
Großburgwedel	Ost (Mühlenberg)	675	2007-2015
Gehrden	Ost, Tiemorgen und Langes Feld	380	2012-2015
Zoo	Mars-La-Tour-Straße	350	2014-2018
Groß-Buchholz	Oststadtkrankenhaus	800	2017-2022
List	Pelikan I. BA	320	2015
Bemerode	Kronsberg Nord 1. Stufe	293	2011-2016
Bemerode	Kronsberg Nord 1. Stufe	250	2011-2016
List	Am Listholze	300	2015-2017
Kirchrode	Büntekamp	450	2011-2017
Hemmingen-W.	Fläche 60	450	ab 2017
Arnum	West, abh.v.Stadtbahnbau und B3 neu	300	2016
Arnum	Süd/Ost	350	2020
Langenhagen	Mitte/Baulücken	405	2030
Lehrte	Lehrte Südost/ Hornäcker (V)	1110	2017-2025
Ahlten	Breite Riede, 2. BA	483	k. A.
Pattensen	Pattensen-Mitte, Nord	806	bis 2016
Weetzen	Weetzen Nord Großes Seefeld	330	bis 2030
Seelze	Seelze-Süd	550	2020
Bennigsen	Zur Schille	731	bis 2030
Eldagsen	Klosterstr	360	bis 2025
Uetze	West (Südlicher Ring I; Süd)	538	2020/25
Wennigsen	Klostergrund	348	2018-2023
Wennigsen	Langes Feld	650	2005-2020
Isernhagen	Bahnhofsstraße (ehem. Färberei Bode u. ehem. Sägewerk Ronski)	320	ab 2017

### 3.3 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 (vgl. Tab. C 12). Die Arbeitsplatzprognose basiert im Wesentlichen auf der Regionalisierten Strukturdatenprognose des Instituts für Wirtschaftsforschung. Eingeflossen sind die geplanten Gewerbeflächen der Gemeinden (vgl. Tab. C 13) und die allgemeine Branchenentwicklung.

Nach der Prognose können folgende Entwicklungstrends aufgezeigt werden:

- Die absolute Anzahl der Arbeitsplätze in der Region Hannover wird in etwa gleich bleiben
- Allerdings werden die Arbeitsplätze in der LHH stärker zu rückgehen und in den umliegenden Städten und Gemeinden zunehmen.
- Die Verschiebung der Arbeitsplätze zum tertiären Wirtschaftsbereich setzt sich fort.

Die Lage der neuen Gebiete zu den SPNV- und Stadtbahnstationen ist in Karte 3 dargestellt. Berücksichtigt wurden nur Gebiete ab 5 ha Größe.

Tab. C 12: 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 2011	2.826	221	46.640	58.236	73.164	70.913	39.909	127.485	56.905	144.260
Jahr 2030	2.126	166	51.946	47.355	82.297	69.268	52.869	137.793	60.597	145.931
Differenz	-25%	-25%	11%	-19%	12%	-2%	32%	8%	6%	1%

Tab. C 13: Übersicht über geplante Gewerbegebiete ab 5 ha Größe

Stadt	Stadt-/Gemeindenname	Name des Baugebietes	Größe in ha	Realisierung
Barsinghausen	Bantorf	Nord	39	2012
Barsinghausen	Barsinghausen	Brunslöhe Ost	7	2020
Barsinghausen	Großgoltern	TRW	10	2025
Barsinghausen	Eckerde	Schacht 4	17	2025
Barsinghausen	Groß Munzel	Spielburg	7	2020
Burgdorf	Burgdorf	Gewerbepark NW 1. BA	14	2020
Burgdorf	Burgdorf	Gewerbepark NW 2.BA	22	2025
Burgdorf	Hülptingsen	östl. Färberstr.	6,2	2030
Burgdorf	Hülptingsen	östl. Lohgerberstr.	7,0	2040
Burgwedel	Großburgwedel	westl. A 7	10	bis 2020
Garbsen	Garbsen-Mitte	östlich Gutenbergstr.	16	bis 2035
Garbsen	Garbsen-Mitte	westlich Gutenbergstr. / 2. BA	9	bis 2035
Garbsen	Garbsen-Mitte	westlich an der Universität	15	2017-2020
Garbsen	Garbsen-Mitte	Erweiterung des Produktionstechnischen Zentrums	11	2012 bis 2020
Garbsen	Meyenfeld	westlich Molkereistraße / nördlich B6	7	2012 bis 2020
Garbsen	Garbsen-Mitte	westlich Gutenbergstr. / 1. BA	14	2020
Garbsen	Garbsen-Mitte	östlich Walter-Koch-Straße	6	ab 2020
Garbsen	Osterwald UE	GE-Gebiet Garbsen Nord-West, östlich Molkereistraße, nördl. Koppelknechtsdamm	21	bis 2025
Gehrden	Gehrden	Bünteweg	6	2015

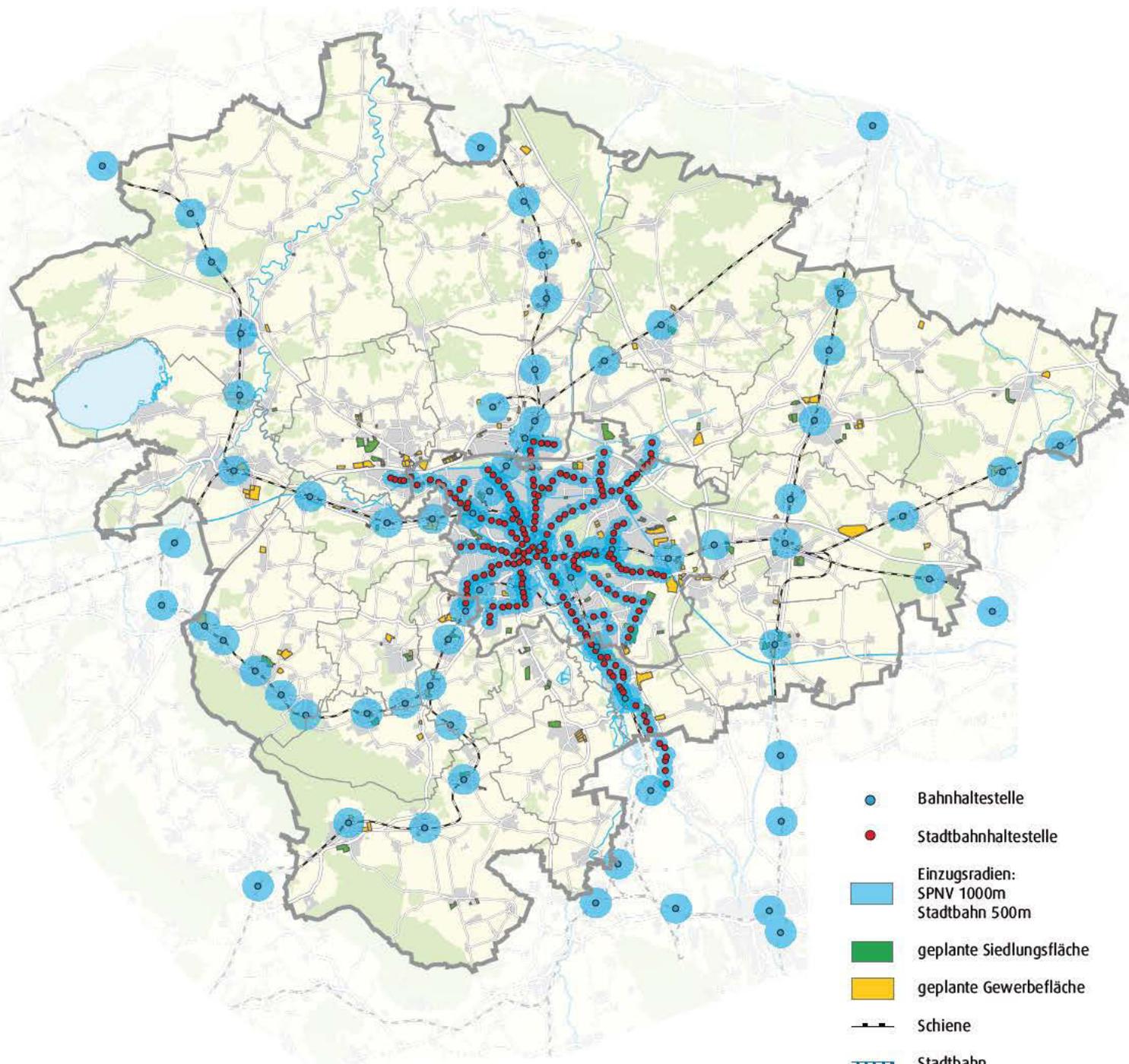
Stadt	Stadt-/Gemeindename	Name des Baugebietes	Größe in ha	Realisierung
Hannover	Stadtbezirk 4, Stadtteil Großbuchholz	Stadtfelddamm I	5,4	ab 2012
Hannover	Stadtbezirk 4, Stadtteil Großbuchholz	Stadtfelddamm III	10,1	nach 2015
Hannover	Stadtbezirk 5, Stadtteil Misburg Süd	Teutonia, Anderter Straße 95	7,4	2020
Hannover	Stadtbezirk 6, Bemerode	Expo-Ost	23,0	ab 2015
Hannover	Stadtbezirk 3, Stadtteil Lahe	Gewerbegebiet Alte Peiner Heerstr. / Kirchhorster Straße	13,6	ab 2012
Hannover	Stadtbezirk 3, Stadtteil Bothfeld	Freiherr-von-Fritsch-Kaserne General-Wever-Straße	12	ab 2017
Hannover	Stadtbezirk 5, Stadtteil Misburg Nord	Deurag-Nerag - Nordgelände nördlich Stichkanal	45,0	2035
Hannover	Stadtbezirk 5, Stadtteil Misburg Süd	Deurag-Nerag - Südgelände Kreisstraße	7,5	2025
Hannover	Stadtbezirk 5, Stadtteil Anderten	Owiefeldstraße Lohweg / Hägenstraße	5,1	2020
Hannover	Stadtbezirk 5, Stadtteil Anderten	Kronsberg Nord, südlich B 65	5,6	ab 2025
Hannover	Stadtbezirk 10, Stadtteil Linden Süd	Hanomag	5,5	ab 2015
Hannover	Stadtbezirk 12, Stadtteil Stöcken	Schwarze Heide, Stelinger Straße	22,0	ab 2015
Hannover	Stadtbezirk 5, Stadtteil Anderten	nördlich 11900, östlich A7	22,2	2025
Isernhagen	Altwarmbüchen	Westlich Opelstrasse	6	2015
Isernhagen	Kirchhorst	Gewerbepark Am Kirchhorster See	35	k. A.
Laatzen	Rethen	Ost (südl. B 443)	35	2025
Laatzen	Gleidingen	In der Welle GE	5	2020
Lehrte	Arpke/ Hämelerwald	Zum Hämelerwald	10	2012
Lehrte	Immensen	Tönjeskamp/ Allerbeck	100	bis 2030
Lehrte	Ahlten	Ahlten-Süd (West)	5,6	bis 2022
Lehrte	Ahlten	Ahlten-Süd (Ost)	6	bis 2022
Lehrte	Aligse	Erweiterung Aligser Automeile	5,9	bis 2022
Neustadt	Neustadt	Erw. Gewerbegebiet Ost	9	2014
Ronnenberg	Empelde	Kreuzkamp	7	2030
Ronnenberg	Weetzen	Weetzen Nord	8,1	2030
Ronnenberg	Weetzen	B-Plan 105 Gewerbegebiet Weetzen Süd	9,3	2020
Seelze	Seelze-Süd	Immengarten	6	2020
Seelze	Letter	Erw. Letterholz	12,8	2015-2020
Seelze	Lohnde	Hafenstr.	7,9	2018/19
Sehnde	Höver	Höver Nord	8,5	2016-2025
Sehnde	Sehnde	Bismarckstrasse/ Kaliwerk Friedrichshall	18,8	2025
Sehnde	Höver	Behrenskamp (Höver Nord)	20	2016-2020
Sehnde	Ilten	Schnedebruch	5,1	2016
Springe	Springe	Rathenaustraße	5	2020

Stadt	Stadt-/Gemeindename	Name des Baugebietes	Größe in ha	Realisierung
Springe	Springe	Gewerbegebiet östl. Osttangente	10,0	2035
Springe	Eldagsen	Loffenkamp II	5,0	2025
Uetze	Uetze	Uetze - Nord	11	2020-2030
Uetze	Hänigsen	Altmerdingser Str.	6	2020
Uetze	Hänigsen	Riedel	6	2018
Uetze	Dollbergen	West	22	2020
Uetze	Dollbergen	Nord-West	7,0	2020
Wedemark	Berkhof	an der BAB 7	14,9	bis 2025
Wedemark	Scherenbostel / Bissendorf	Am Kesselland	5	bis 2020
Wennigsen	Evestorf	Zwischen östlicher Ortsgrenze und Bundesstraße 217	6,0	bis 2025
Wunstorf	Luthe	Niedere Wanne Süd	6	bis 2025
Wunstorf	Eichriede	Eichriede-Ost	50	bis 2025



Region Hannover

Karte 3  
**Planungsraum**  
Siedlungs- und  
Gewerbeerweiterungsflächen  
(Stand 2012)



-  Bahnhaltestelle
-  Stadtbahnhaltestelle
-  Einzugsradien:  
SPNV 1000m  
Stadtbahn 500m
-  geplante Siedlungsfläche
-  geplante Gewerbefläche
-  Schiene
-  Stadtbahn



Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2014  
Kartographie und Druck: Region Hannover

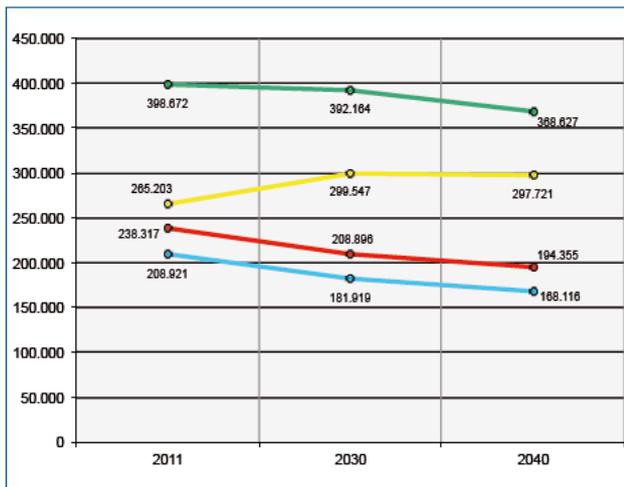
## 4. Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung im ÖPNV

### 4.1 Auswirkungen der Einwohnerentwicklung auf den ÖPNV

#### Demografischer Wandel

Die Einwohnerstruktur der Region Hannover ist dem Durchschnitt von Deutschland relativ ähnlich. Die Altersstruktur der Region Hannover wird bis 2030 insbesondere deutliche Zunahmen bei älteren Menschen ab 75 Jahre aufweisen. Dabei wird das Wachstum der Zahl der Seniorinnen und Senioren im Umland stärker als in der Landeshauptstadt sein. Die Schülerzahlen werden sich in der LHH leicht positiv entwickeln. Im Umland werden die Schülerzahlen dagegen kontinuierlich abnehmen.

Abb. C23: Entwicklung der Bevölkerungsgruppen mit hohen und niedrigen ÖPNV-Nutzungsraten

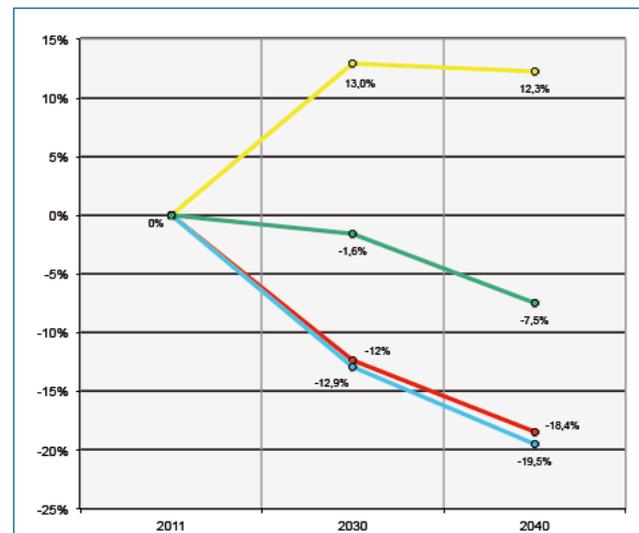


Die demographischen Entwicklungen in der Region Hannover erfordern spezifische Maßnahmen in der ÖPNV-Planung:

- Fortsetzung des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV
- Erarbeitung von Standards in der Schülerbeförderung
- Barrierefreie Zugänge bei den einzelnen Verkehrssystemen S-Bahn, Stadtbahn und Bus
- Leitlinien für die Beschaffung neuer Fahrzeuge mit mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen etc.
- Erarbeitung von Standards für die Beförderung von älteren Menschen

#### Rückgang der „Captive-Riders“

Die sogenannten „Captive Riders“ oder auch „ÖPNV-Zwangskunden (Schülerinnen und Schüler, Azubis, Studentinnen und Studenten, Erwachsene ohne Pkw-Verfügbarkeit), also Kundinnen und Kunden, die aufgrund fehlender Alternativen auf den ÖPNV angewiesen sind, werden bis zum Jahr 2040 kontinuierlich abnehmen (vgl. Abb. C23). Zum einen werden die Schülerzahlen in der Region Hannover (ohne LHH) in den nächsten Jahren deutlich zurückgehen. Zum anderen wird durch zunehmende Pkw-Zahlen die Pkw-Verfügbarkeit stetig ansteigen, insbesondere bei Frauen sowie bei Seniorinnen und Senioren.



(Quelle: Strukturdatenatlas der Region Hannover)

### 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 prognostizieren. Zu diesem Zweck ist eine Erzeugungs- und Verteilungsrechnung auf Basis der Strukturdaten 2011 und der Prognosestrukturdaten 2030 und 2040 durchgeführt worden. Gemäß der derzeit bekannten Mobilitätstrends sind folgende Verhaltensdaten bei den Prognoserechnungen 2030 und 2040 gegenüber 2011 angepasst worden:

- Erhöhung der Wegemobilität der älteren Personen
- Zunahme Freizeitverkehr bei mittleren Altersgruppen
- Erhöhung der Fahrtweiten im Berufsverkehr
- Erhöhung der Fahrtweiten im Einkaufs- und Freizeitverkehr

Noch nicht berücksichtigt wurde eine Steigerung der Multimodalität.

Die Netze des Straßenverkehrs und des ÖPNV sind für die Prognosezeitpunkte 2030 und 2040 um geplante bzw. im Nahverkehrsplan aufgeführte Elemente ergänzt worden. Die Modellrechnungen ergaben folgende Entwicklungen in der Verkehrsnachfrage vom Pkw-Verkehr und ÖPNV:

**Tab. C 14: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und beim PKW Verkehr**

Fahrten der Bewohnerinnen und Bewohner der Region Hannover	2011		2030		2040	
	pro Werktag	in Prozent	pro Werktag	in Prozent	pro Werktag	in Prozent
ÖPNV	624.100	100 %	620.300	99,4 %	588.300	94,3 %
PKW	1.703.900	100 %	1.840.600	108,0 %	1.747.700	102,6 %

Die demographische Entwicklung wird mittel- bis langfristig Folgen auf die Verkehrsnachfrage haben. Der ÖPNV ist davon stärker betroffen als der PKW- Verkehr. Dank einer relativ stabilen Einwohnerzahl in der ÖPNV-affinen Landeshauptstadt und zusätzlichen attraktiven Angeboten wird die Verkehrsnachfrage in der Trendprognose nur geringfügig sinken. Der PKW-Verkehr steigt dagegen in der Trendprognose bis zum Jahr 2030 weiter an und nähert sich erst im Anschluss einer Sättigung (vgl. Tab C 14).

**Auswertung für die Teilräume Landeshauptstadt und Region Hannover (ohne LHH)**

Tab. C 15: Zeigt ein differenziertes Bild zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage des ÖPNV

- Demnach wird sich die Verkehrsnachfrage innerhalb der Landeshauptstadt Hannover relativ stabil zeigen. Gründe dafür sind stabile Einwohner- und Schülerzahlen in der Prognose.
- Die größten Rückgänge werden auf Relationen in der Region Hannover (ohne LHH) erwartet. Als Hauptgrund erweisen sich die stark rückläufigen Schülerzahlen.
- Ansteigen werden nach der Prognose in den nächsten Jahren wegen der zunehmenden Pendlerbeziehungen und der Erhöhung der Reisedistanzen dagegen die Fahrgastzahlen zwischen Landeshauptstadt und Umland.

**Verkehrssystemdifferenzierte Prognose der Linienbeförderungsfälle**

Die Verkehrsnachfrage bei den beiden Schienenverkehrssystemen gestaltet sich nach der Prognose kurzfristig positiv und längerfristig zumindest stabil. Dagegen ist bei den beiden Busverkehrssystemen mit Rückgängen zu rechnen. Gründe dafür sind rückläufige Schülerzahlen in der Region Hannover (ohne LHH) und die Realisierung von Infrastrukturprojekten der Stadtbahn (Misburg, Hemmingen, Garbsen), durch die sich die Betriebsleistung bei den Busverkehrssystemen gerade auf stark nachgefragten Streckenabschnitten verringert.

**Tab. C 15: Relationsbezogene Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV**

Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV von 2011 bis 2030	Landeshauptstadt Hannover	Region Hannover (ohne LHH)	Region Hannover (Summe)
Landeshauptstadt Hannover	0,7 %	6,7 %	1,7 %
Region Hannover (ohne LHH)	6,8 %	- 12,9 %	- 5,8 %
Region Hannover (Summe)	1,7 %	- 5,9 %	- 0,7 %

Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV von 2011 bis 2040	Landeshauptstadt Hannover	Region Hannover (ohne LHH)	Region Hannover (Summe)
Landeshauptstadt Hannover	- 2,9 %	- 0,1 %	- 2,4 %
Region Hannover (ohne LHH)	0,0 %	- 20,5 %	- 13,1 %
Region Hannover (Summe)	- 2,4 %	- 13,2 %	- 5,8 %

**Tab. C 16: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle der einzelnen Verkehrssysteme**

Anzahl Linienbeförderungsfälle	2011		2030		2040	
	pro Werktag	in Prozent	pro Werktag	in Prozent	pro Werktag	in Prozent
SPNV	188.000	100 %	191.200	101,7 %	183.200	97,4 %
Üstra - Stadtbahn	515.600	100 %	539.400	104,6 %	517.000	100,3 %
Üstra - Bus	146.800	100 %	142.300	96,9 %	135.800	92,5 %
RegioBus Hannover	110.400	100 %	102.700	93,0 %	95.200	86,2 %
Summe	960.900	100 %	975.600	101,5 %	931.200	96,9 %

gen deutlich zugenommen. Bereits aktuell kann festgehalten werden, dass sich ein großer Anteil der Zuwachsraten im

**Trend und Gegensteuerung**

Ausdrücklich muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass es sich bei der aufgeführten Prognose um keinen Automatismus handelt. Die Werte geben lediglich einen Hinweis darauf, mit welchen Entwicklungen in der Trendprognose zu rechnen ist. Aufgabe dieses Nahverkehrsplans ist es Strategien aufzuzeigen, durch die trotz einer für den ÖPNV ungünstigen Rahmenentwicklung die Nachfrage stabilisiert und gesteigert werden kann.

SPNV durch Fahrgäste des sogenannten zweiten Rings ergeben. Die Ausweitung des Regionaltarifs hat diesen Prozess begünstigt. Die geplante Ausweitung des GVH-Tarifs führt diesen Weg fort. Die Prognose der Region Hannover sieht vor, dass dieser Wachstumstrend auch in den nächsten Jahren anhalten wird. Hier liegt weiterhin ein großes Fahrgastpotenzial für den ÖPNV.

**4.3 Weitere Einflussfaktoren auf die ÖPNV-Nachfrage**

Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Hannover gerät an ihre Grenzen. Die Region Hannover bemüht sich zusammen mit dem Land Niedersachsen, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und dem Zweckverband Großraum Braunschweig im Rahmen des Projekts „Bahnknoten Hannover“ geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um die Leistungsfähigkeit auch mittelfristig zu sichern.

**4.3.1 Regionsinterne Faktoren**

**Hohe Attraktivität des Angebotes**

Die negativen Folgen des demografischen Wandels auf die ÖPNV-Verkehrsnachfrage sind auch in der Region Hannover nicht aufhaltbar. Trotzdem ist es 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 entgegenzusteuern. Gründe dafür liegen im Ausbau der Schienenverbindungen (S-Bahn, Stadtbahn) der letzten Jahre und in der hohen Qualität des Angebotes.

**Attraktivitätsgewinn der hannoverschen Innenstadt**

Die Attraktivität der hannoverschen Innenstadt hat sich seit der EXPO 2000 kontinuierlich erhöht. Gerade durch den Ausbau des Hauptbahnhofs als zentrale Verkehrsdrehscheibe und durch die Ansiedlung der Ernst-August-Galerie ist der Bereich der Innenstadt aufgewertet worden, der besonders gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen wird. Durch den Ausbau der Stadtbahnstrecke D wird sich diese für den ÖPNV positive Entwicklung fortsetzen.

Auch wenn sich der Ausbau neuer Infrastruktur im Bereich S-Bahn und Stadtbahn verlangsamt hat, sind einige attraktive Projekte im Umsetzungsprozess (Stadtbahnverlängerungen Misburg, Hemmingen, Garbsen, D-Strecke, Verknüpfungsbahnhof Hannover Waldhausen), die sich positiv auf die Verkehrsnachfrage auswirken werden.

**VEP pro Klima**

Die Region Hannover hat im Jahr 2011 den Verkehrsentwicklungsplan pro Klima verabschiedet. In der Umsetzung sollen bis 2020 die verkehrsbedingten CO2 Emissionen im Personenverkehr um 40 % gesenkt werden. Der ÖPNV nimmt hierbei eine Schlüsselfunktion ein. Nur durch eine erhebliche Ausweitung der ÖPNV-Nachfrage kann das ehrgeizige Ziel erreicht werden. Geeignete Maßnahmen sind im VEP enthalten.

**Nachfragezuwachs aus dem zweiten Ring**

Wie bereits oben dargestellt haben die Pendlerbeziehungen zwischen der Region Hannover und den umliegenden Landkreisen sowohl bezüglich der Anzahl als auch der Entfernung

**Radverkehr und ÖPNV**

Ebenso wie die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs ist auch die des Radverkehrs Strategie vom Verkehr

sentwicklungsplan pro Klima. Dieses Ziel deckt sich mit dem der Landeshauptstadt Hannover und zahlreicher weiterer Kommunen in der Region. So soll sich der Radverkehrsanteil in Hannover von 2002 bis 2025 verdoppeln.

Die Frage nach Konkurrenz und Ergänzung wird im Nahverkehrsplan an anderer Stelle ausführlich diskutiert. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass beide Systeme innerhalb der Kernstädte eher in Konkurrenz stehen, wohingegen im Stadt-Umland-Verkehr im Zuge von intermodalen und multimodalen Verkehrsangeboten sinnvolle Ergänzungen und Verknüpfungen (z.B. B&R, Fahrradmitnahme) angestrebt werden bzw. angestrebt werden können.

### 4.3.2 Externe Megatrends

#### Intermodalität und Multimodalität

KFZ-Verkehr, Radverkehr und ÖPNV standen in der Vergangenheit als alternative Angebote im Stadt- und Regionalverkehr nebeneinander bzw. sogar in Konkurrenz zueinander. Seit einigen Jahren gewinnt der Gedanke der Vernetzung eine größere Bedeutung. Ziel ist es im Rahmen eines Weges unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen (Intermodalität) und für unterschiedliche Wege das jeweils geeignete Verkehrsmittel zu nutzen (Multimodalität). Der öffentliche Verkehr nimmt in beiden Ansätzen eine Schlüssel-funktion ein.

#### Energiepreise

Die steigenden Energiepreise und hierbei insbesondere die steigenden Preise für Benzin und Diesel führen dazu, dass die Bürgerinnen und Bürger verstärkt den ÖPNV nutzen. Das trifft insbesondere auf die Fernpendler zu, die von den hohen Preisen besonders betroffen sind und demgegenüber in den Verkehrsverbänden relativ günstige Preise für große Distanzen vorfinden. Die Prognosen zu den Energiepreisen gehen von weiter steigenden Preisen aus. Dadurch entstünden gerade auf weiten Distanzen im SPNV weitere Nachfragepotenziale.

#### Renaissance der Großstädte und Abschwächung der Suburbanisierung

Als Folge hoher Energiepreise erhalten die Mobilitätskosten einen größeren Stellenwert bei den privaten Haushalten. Das führt dazu, dass zentrums- und arbeitsplatznahe Wohnstandorte an Attraktivität zunehmen. Schon seit einigen Jahren wird beobachtet, dass sich der Prozess der Suburbanisierung verlangsamt und demgegenüber die Einwohnerzahlen in den Ballungszentren (hier Landeshauptstadt Hannover) mit hohen ÖPNV-Nutzungsraten steigen.

Auch scheint eine wohnortnahe Infrastruktur im Hinblick auf das Älterwerden der Gesellschaft und zunehmenden Versorgungsengpässen in Stadt-Umland-Bereichen an Bedeutung zu gewinnen. Gerade bei älteren Menschen scheint hier ein Umdenken einzusetzen.

#### Höhere Flexibilität im Berufsleben

Die heutige Arbeitswelt verlangt von den Arbeitnehmern ein hohes Maß an Flexibilität. Das schließt auch die Bereitschaft nach häufigeren Arbeitsplatzwechseln ein. Nicht immer besteht in dieser Situation die Bereitschaft zum Ortswechsel. Auf die zunehmenden Pendlerbeziehungen wurde bereits hingewiesen.

Neben den längeren Pendlerwegen aus dem Stadt-Umland-Bereich in den Ballungskern nehmen auch die Pendlerbeziehungen zwischen den Ballungszentren zu. Diese werden begünstigt durch attraktive Angebote des öffentlichen Verkehrs, dessen Netz gerade auf diesen Relationen in den letzten Jahren und Jahrzehnten ausgebaut wurde.

#### Zunehmendes Umweltbewusstsein

Der Klimawandel wird mittlerweile von vielen Bürgerinnen und Bürgern als Problemfeld wahrgenommen, auch auf politischer Ebene besteht ein Konsens. Maßnahmen gegen die Umweltbedrohung wie die Umsetzung von Umweltrichtlinien der EU (z.B. Feinstaub, Lärm) werden von einem großen Teil der Bevölkerung akzeptiert. In diesem Trend könnte die ÖPNV-Nutzung stärker ansteigen als bisher erwartet.

#### Metropolregion

In Deutschland haben sich Metropolregionen gegründet, die als Motoren für das wirtschaftliche Wachstum gestärkt werden sollen. Die Region Hannover engagiert sich zusammen mit ihren Nachbarstädten in der Metropolregion Hannover - Braunschweig - Göttingen - Wolfsburg. Ziel ist die Erarbeitung einer günstigen Position in Konkurrenz zu anderen europäischen Regionen. 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.

#### Zuwanderung aus neuen EU-Ländern

Ein letzter Trend beinhaltet eine denkbare neue Zuwanderungswelle aus den neuen und außereuropäischen EU-Ländern. Zuwanderer lassen sich primär in den großen Ballungsräumen nieder und nutzen wegen fehlender finanzieller Mittel überdimensional den ÖPNV.

### 5. Potenziale für Bus und Bahn <sup>8)</sup>

#### Nahverkehrsangebot wahrnehmbar machen

Das ÖPNV-Angebot in der Region ist gut – und die Menschen wissen das:

- „Mit den Bussen und Bahnen in der Region Hannover bin ich sehr zufrieden“ – dies hält die Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner für zutreffend (53%), nur 6% widersprechen. In der Stadt Hannover ist die Zufriedenheit höher (63%), im Umland niedriger (Tarifzone Umland: 47%, Tarifzone Region: 43%).
- Die hohe Qualität wird dadurch unterstrichen, dass die Zufriedenheit bei den intensiv Nutzenden am höchsten ist. Wer die Qualität kennt, schätzt sie! Besonders kritisch sind diejenigen, die die öffentlichen Verkehrsmittel nie nutzen.
- Die meisten können ihre üblichen Ziele mit dem öffentlichen Verkehr gut bis sehr gut erreichen. Insgesamt finden das 73,6% - im Umland 63%, in der Stadt Hannover 85%.

- Die subjektive Erreichbarkeit ist wichtiger als die objektive Erreichbarkeit – für alle Gruppen, unabhängig von der Einstellung zum ÖPNV und von der Verkehrsmittelnutzung.
- Das Bewusstmachen des Angebotes muss deshalb zentrale Aufgabe werden!

Beispiele, wie das bestehende Angebot kommuniziert werden kann:

- besonders gute Angebote und Angebotsverbesserungen herausstellen (Nachtverkehr, Taktverdichtungen, Linienverlängerungen)
- Haltestellen, Linien und Fahrtenhäufigkeit von Bussen und Bahnen wahrnehmbar machen (Displays an Biergärten, Leitsysteme zu Haltestellen, Hinweis auf nächste Abfahrt)
- Angebote zum Ausprobieren entwickeln und für Gelegenheitskunden positive Erfahrungen organisieren.

Abb. C 24: Mit den Bussen und Bahnen der Region Hannover bin ich sehr zufrieden

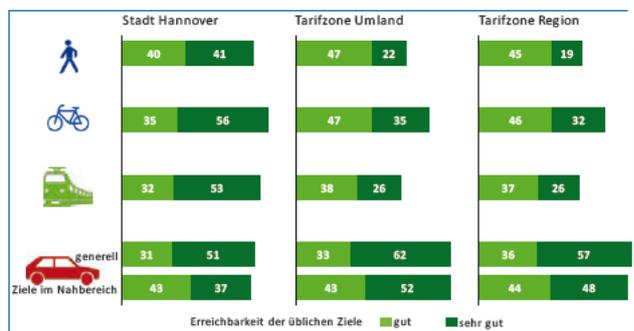
	Nutzungshäufigkeit					
	insgesamt	fast täglich	wöchentlich	monatlich	seltener	nie
stimmt nicht	3,4	2,6	2,1	3	5	5
stimmt wenig	3,3	4,6	1,8	3,6	4,9	1,6
stimmt mittelmäßig	17,9	21,3	13	24	21,1	8,4
stimmt ziemlich	27,4	35,1	34,8	32	24,4	8,1
stimmt sehr	25,8	34,3	42,2	26	17,9	6,9

Die Zufriedenheit mit dem Nahverkehr ist ein zentraler Kennwert: In Kundenzufriedenheits-Untersuchungen wird er erhoben, um im Zeitverlauf zu beobachten, ob die Ansprüche der Fahrgäste (weiterhin) erfüllt werden. Bedeutsam ist dieser Wert auch für den wirtschaftlichen Erfolg, denn höhere Zufriedenheit zieht mit hoher Wahrscheinlichkeit eine erhöhte Nutzungsintensität nach sich.

Darüber hinaus kann dieser Wert genutzt werden, um die Relevanz einzelner Faktoren für die Zufriedenheit insgesamt zu erkennen. Eine solche Analyse wurde mit den Daten der MiR 2011 durchgeführt. Ergebnis:

- Den größten Einfluss auf die Zufriedenheit mit dem Nahverkehr hat die „gefühlte“ Erreichbarkeit der eigenen Ziele.

Abb. C 25: Erreichbarkeit der üblichen Ziele nach Teilregionen



In der Landeshauptstadt sind Ziele für die Mehrheit mit Fahrrad, ÖV und Auto sehr gut zu erreichen.

8) Grundlage für dieses Kapitel ist die Verkehrserhebung zur Alltagsmobilität „Mobilität in der Region Hannover (MiR) 2011“. Der Endbericht steht auf [www.hannover.de](http://www.hannover.de) zum Download bereit.

**Pünktlichkeit betonen, Störungsinfo verbessern**

- Neben der subjektiven Erreichbarkeit sind verlässlicher Umstieg, Pünktlichkeit und Störungsinfo von zentraler Bedeutung für die Gesamtzufriedenheit.
- Die Mehrheit (53%) ist der Auffassung, dass das Umsteigen zwischen verschiedenen Linien klappt – nur 8% halten das für unzutreffend.
- Dass „die Busse und Bahnen immer pünktlich fahren“ meinen 47%. Lediglich 12% sind anderer Auffassung.
- 37% sind mit der Fahrtenhäufigkeit zufrieden, 26% wünschen sich häufigere Fahrten.
- Eher kritisch wird die Fülle beurteilt: 30 % finden, dass die Busse und Bahnen oft überfüllt sind, nur 25% sind hiermit zufrieden.
- Negativ wird vor allem die Information bei Störungen beurteilt: 28% sind mit der Störungsinfo unzufrieden, nur 27% fühlen sich gut informiert.
- Für diejenigen, die den Nahverkehr gut nutzen können und dies auch wollen, sind Pünktlichkeit und funktionierendes Umsteigen besonders wichtig. Unzufrieden sind sie mit Fahrtenhäufigkeit und Überfüllung.
- Es gibt ein erhebliches ÖV-Potenzial: Ein Fünftel der Regionsbewohner/innen kann die üblichen Ziele mit dem ÖV gut oder sehr gut erreichen, fährt aber dennoch seltener als monatlich mit Bus oder Bahn. Diese Gruppe ist insgesamt unzufriedener mit dem ÖV-Angebot und sieht vor allem Pünktlichkeit und Störungsinfo kritisch.

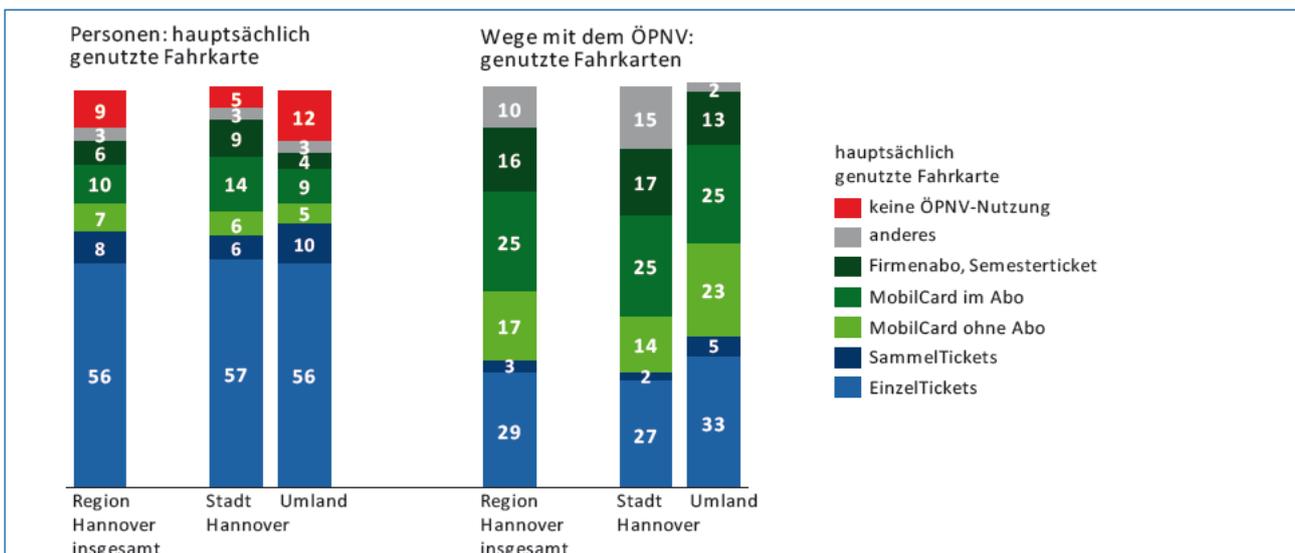
**Gelegenheitskunden <sup>9)</sup> binden und gewinnen**

Der Anteil derjenigen, die mit Bus und Bahn fahren, weil sie es müssen, wird immer geringer. Dafür gibt es immer mehr Gelegenheitskunden – Menschen, die über einen Pkw verfügen können und den ÖPNV mindestens einmal monatlich nutzen. Diese Gruppe umfasst mit 35% inzwischen ein Drittel der Bevölkerung in der Region Hannover.

**Gelegenheitskunden**

- sind häufiger in der Stadt Hannover anzutreffen, in der Tarifzone Umland dagegen selten;
- sind mit den Bussen und Bahnen insgesamt durchschnittlich zufrieden;
- fühlen sich bei Störungen besonders schlecht informiert;
- sind auf den ÖPNV nicht angewiesen, sondern entscheiden sich aus anderen Gründen für Bus und Bahn;
- nutzen den ÖV relativ selten und verwenden daher in der Regel Einzel- und Sammeltickets
- zahlen für jede Fahrt einen relativ hohen Preis und müssen sich für jede Fahrt einen Fahrschein besorgen – weshalb für sie der einfache Zugang zum Ticket besonders wichtig ist

**Abb. C 26: Genutzte ÖPNV-Fahrkarten in der Region**  
Mehrheit der Einwohner nutzt Einzeltickets bei ihren ÖPNV-Fahrten



9) Verwendet wird hier die infas-Segmentierung, die auf einer Kombination von Verkehrsmittel-Nutzung und Auto-Verfügbarkeit beruht.

Angesichts dieser Fakten sollten die wesentlichen Kontaktpunkte mit dem ÖPNV überprüft und Konzepte entwickelt werden, wie diese Gruppe dauerhaft überzeugt werden kann - angefangen mit dem Bewusstmachen von Angeboten und Fahrgastinformation über Tarife und Fahrscheinerwerb bis hin zum Umgang mit Anliegen.

**Umbruchsituationen nutzen: Junge Erwachsene im ÖV halten**

Veränderungen der Lebenssituation sind Momente, an denen Menschen besonders leicht für Veränderungen im Verkehrsverhalten zu gewinnen sind. Eine wichtige Schwelle ist der Übergang ins Erwachsenen-Alter: von der Schule in die Ausbildung und später ins Erwerbs- beziehungsweise Familienleben. In Stadt und Umland haben die Verkehrsmittel dabei ganz unterschiedliche Bedeutung.

**In der Stadt**

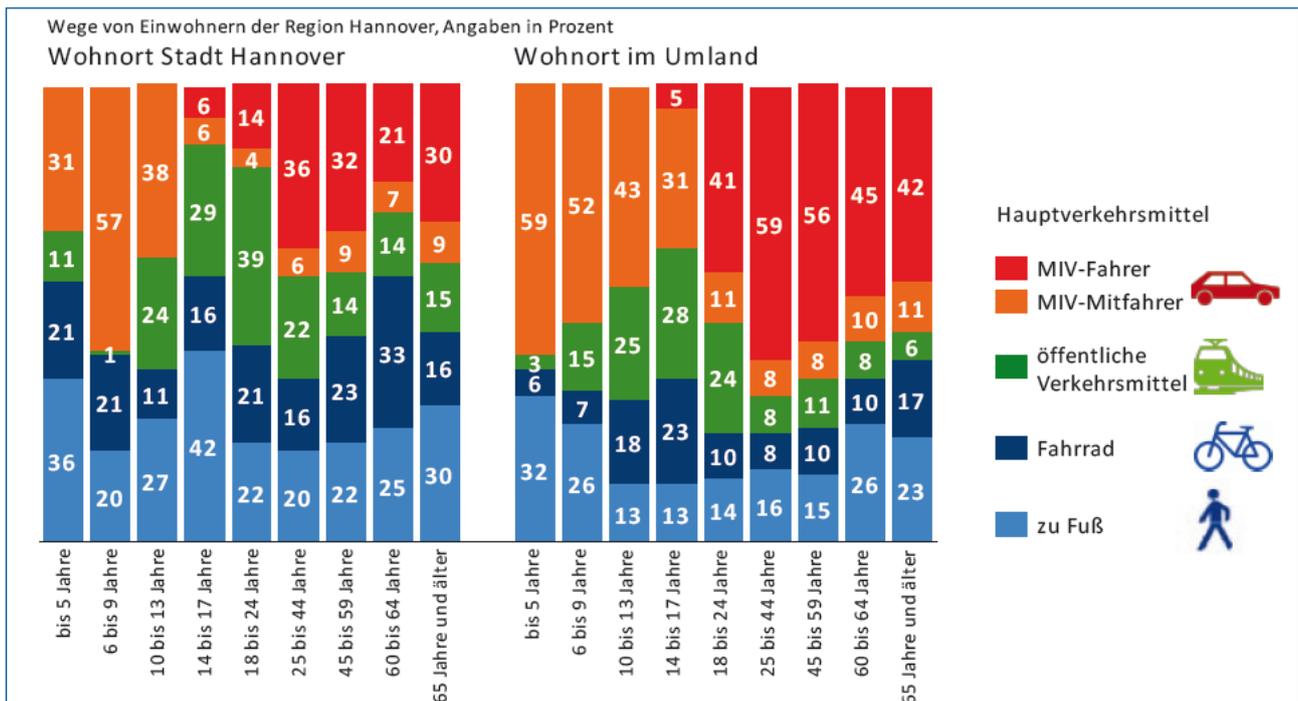
- spielt das Auto zwischen 14 und 17 Jahren eine Nebenrolle. Diese Altersgruppe legt die allermeisten Wege zu Fuß zurück und fährt sehr häufig mit dem ÖPNV.
- In der Gruppe zwischen 18 und 24 Jahren werden 14% der Wege mit dem Auto selbst gefahren. Viel stärker nimmt allerdings der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Wege zu.
- In der Gruppe ab 25 Jahren kehrt sich das Verhältnis dann um: 42% der Wege werden mit dem Auto gefahren, nur noch jeder fünfte Weg mit Bus und Bahn.

**Im Umland**

- ist die Gruppe zwischen 14 und 17 Jahren die mit den geringsten Autowegen und den meisten Wegen im ÖPNV. Der Anteil der Auto-Mitfahrer liegt allerdings deutlich über dem der gleichen Altersgruppe in der Stadt.
- Mit der Möglichkeit des Führerscheinerwerbs wird das Auto das häufigste Verkehrsmittel: Die jungen Erwachsenen nutzen meist das Auto, der ÖV-Anteil ist merklich geringer als bei den jüngeren.
- ab 25 Jahren wird das Auto bei mehr als zwei Drittel der täglichen Wege genutzt, der ÖPNV nur noch sehr selten.

Im Umland steigt um den 18. Geburtstag der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sprunghaft an. In der Stadt erfolgt dieser Sprung deutlich später und weniger stark. Die Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV spielt offenbar eine zentrale Rolle, ebenso eventuell die Gewöhnung an die Auto-Mobilität bei den jüngeren.

**Abb. C 27: Modal Split nach Altersgruppen**



Hinter dem Wechsel der Verkehrsmittel können sehr unterschiedliche Gründe stehen: von geänderten Einstellungen über Umzüge oder den Wechsel von Ausbildungs-/Arbeitsstelle bis hin zur Geburt von Kindern. Die Abwanderung junger Erwachsener zum Auto ist dennoch kein Naturgesetz. Ansatzpunkte, um sie zu binden:

- Das Angebot im ÖPNV im Umland objektiv und subjektiv attraktiv gestalten – auch durch Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- systematische und frühzeitige Bindung der Zielgruppe – ausgehend vom Schulalter
- Tarifangebote, die an die guten und mühelos zugänglichen Angebote für Schüler/innen und Studierende anschließen

## 6. Herausforderung Vielfalt – Mobilität für alle <sup>10)</sup>

In diesem Kapitel geht es darum, unterschiedliche Mobilitätsvoraussetzungen und -stile sichtbar zu machen. Im Mittelpunkt stehen dabei zwei Erkenntnisinteressen:

- In welchen Gruppen beziehungsweise worin bestehen erhöhte Anforderungen?
- Wo sind Veränderungen im Sinne des Klimaschutzes denkbar?

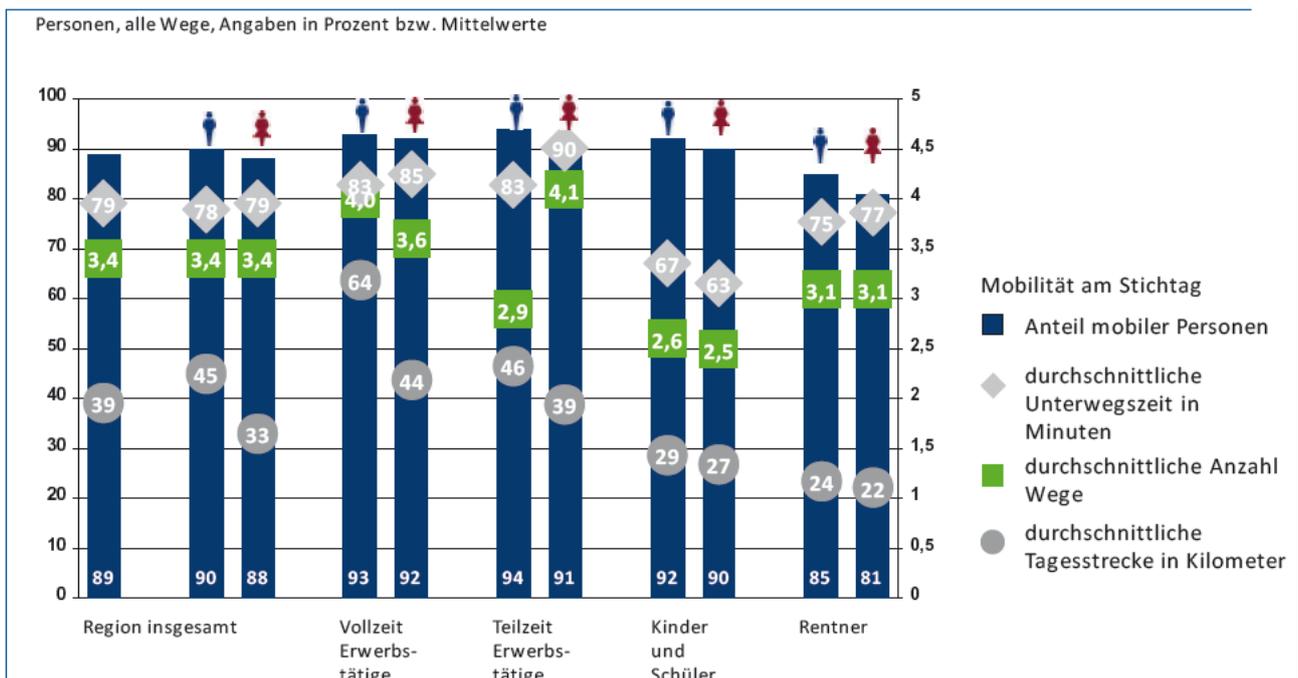
### Unterschiede durch Überlagerung mehrerer Effekte

Die Wirkungszusammenhänge zwischen Alter, Geschlecht, Lebensphase, Haushaltskontext, verfügbarem Einkommen und Anbindung an den ÖPNV sind vielschichtig und miteinander verwoben. Unterschiede werden häufig erst deutlich, wenn in der Analyse nicht nur eines, sondern mehrere Merkmale berücksichtigt werden.

### Mobilitätsaufwand: Unterschiede vor allem zwischen Erwerbstätigen

Vollzeiterwerbstätige Frauen und Männer wenden für Wege annähernd die gleiche Zeit auf. Dabei sind Frauen etwas seltener unterwegs und legen eine deutlich kürzere Tagesstrecke zurück. Männer erledigen mehr Wege und kommen auf wesentlich mehr Kilometer.

Abb. C 28: Mobilitätskennzahlen nach Lebensphase und Geschlecht Unterschiede bei Erwerbstätigen



10) Verwendet wird hier die infas-Segmentierung, die auf einer Kombination von Verkehrsmittel-Nutzung und Auto-Verfügbarkeit beruht.

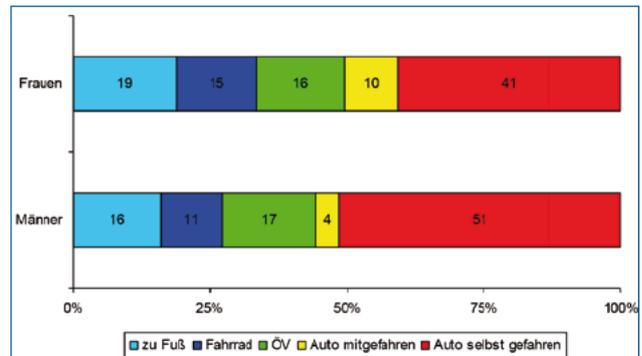
Am höchsten ist der Mobilitätsaufwand in Haushalten mit Kindern. Egal ob Mann oder Frau – wer mit Kindern im Haushalt lebt, ist im Vergleich zu Menschen anderer Lebensphasen am längsten unterwegs und legt die meisten Wege zurück. Unterschiede gibt es dabei vor allem zwischen den zurückgelegten Distanzen: Männer legen auffällig lange Strecken zurück - im Durchschnitt 65 km, deutlich mehr als bei allen anderen Gruppen.

Teilzeiterwerbstätige Frauen legen die meisten Wege zurück und sind am längsten unterwegs. Trotzdem bewältigen sie „nur“ eine Tagesstrecke von 39 km. Dies liegt nicht daran, dass sie besonders langsame Verkehrsmittel nutzen würden. Im Gegenteil: Der Anteil der Fuß- und ÖV-Wege ist in dieser Gruppe vergleichsweise gering, die meisten Wege werden mit dem Auto erledigt.

**Verkehrsmittelwahl: Frauen überwiegend umweltverträglich unterwegs, Männer meist als Autofahrer**

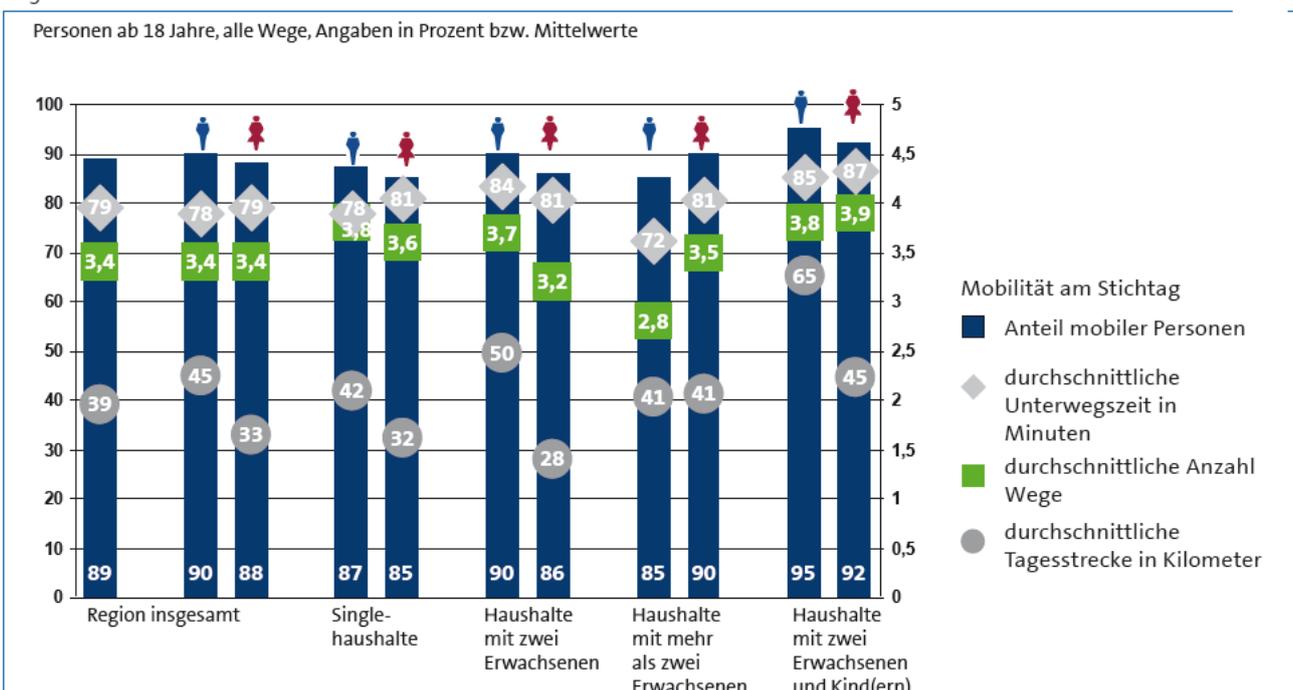
Frauen gehen häufiger zu Fuß, sind häufiger Beifahrerin und sitzen seltener hinter dem Lenkrad als Männer. Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung gibt es vor allem zwischen Erwerbstätigen: Vollerwerbstätige Frauen sind überwiegend zu Fuß, per Rad oder als Mitfahrerin unterwegs. Vollzeiterwerbstätige Männer fahren über die Hälfte ihrer Wege mit dem Auto.

Abb. C 29: Modal Split Vollzeiterwerbstätige



Frauen nutzen das Auto nicht nur seltener, sie können auch weniger häufig über eines verfügen. Viele besitzen gar keinen Führerschein - vor allem in höheren Altersgruppen. Künftig wird das allerdings anders sein, denn bei den jungen Erwachsenen gleichen sich die Voraussetzungen für Auto-Mobilität an. Junge weibliche Singles besitzen und fahren inzwischen sogar häufiger einen Pkw als männliche – vor allem, wenn sie erwerbstätig sind.

Abb. C 30: Mobilitätskennzahlen nach Haushaltstyp und Geschlecht Aktivität vergleichbar, aber Frauen mit kürzeren Tagesstrecken



**Wer Kinder hat, nutzt meist das Auto**

Erwachsene aus Haushalten mit Kindern sind von allen Haushaltstypen am häufigsten und längsten unterwegs. Meistens wird dabei das Auto genutzt, Fuß und Rad erheblich seltener als im Durchschnitt.

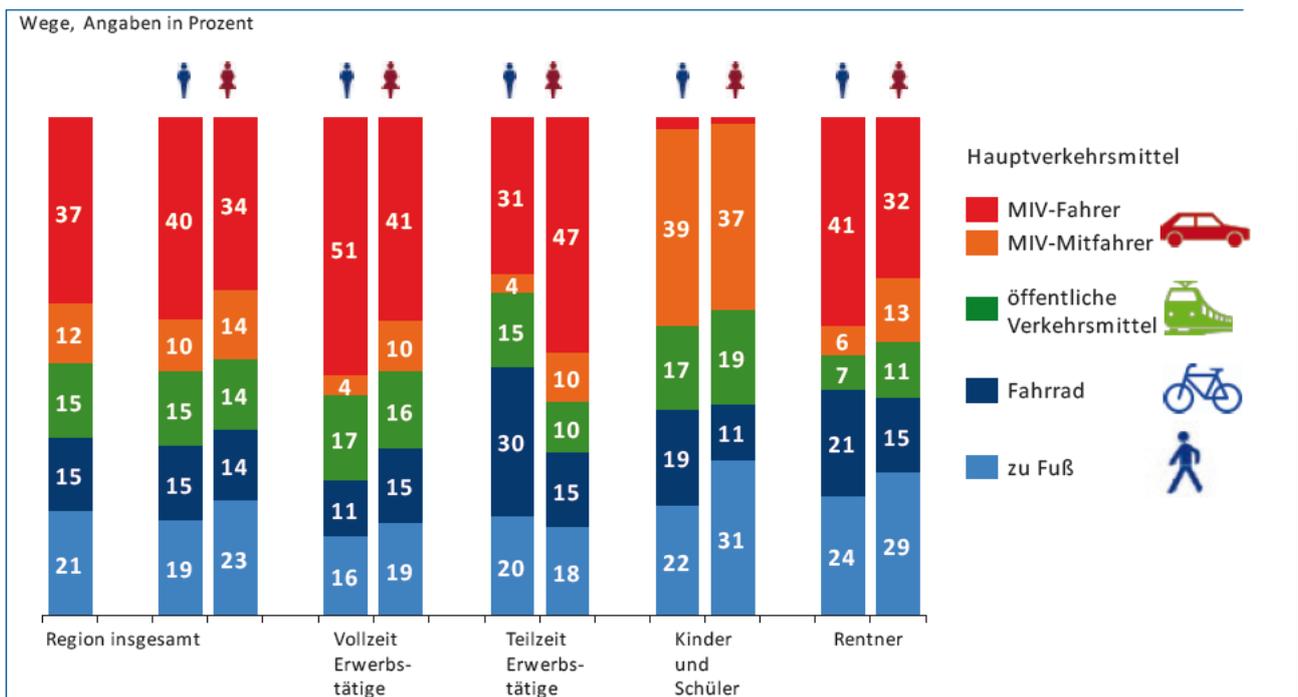
So kommt es, dass schon Kinder sehr oft Auto fahren: Vorschulkinder legen beinahe jeden zweiten Weg im Auto zurück, Grundschüler sogar fast zwei Drittel aller Wege.

**Alleinerziehende: meist kein Auto, aber besonders stark gefordert**

Die Stichprobe der MiR 2011 ist zu klein, um die Mobilität von Alleinerziehenden abzubilden. Deshalb hier der Verweis auf die Ergebnisse einer Sonderauswertung der bundesweiten Verkehrserhebung MiD 2008 (Stiewe 2010):

- Einerseits verfügen Alleinerziehende deutlich seltener als andere Eltern über einen Pkw – und haben damit schwierigere Mobilitätsbedingungen.
- Andererseits haben sie höhere Mobilitätsanforderungen zu erfüllen: Sie legen von allen Gruppen die meisten Wege zurück und wenden die meiste Zeit für Mobilität auf.

**Abb. C 31: Hauptverkehrsmittel nach Lebensphase und Geschlecht**



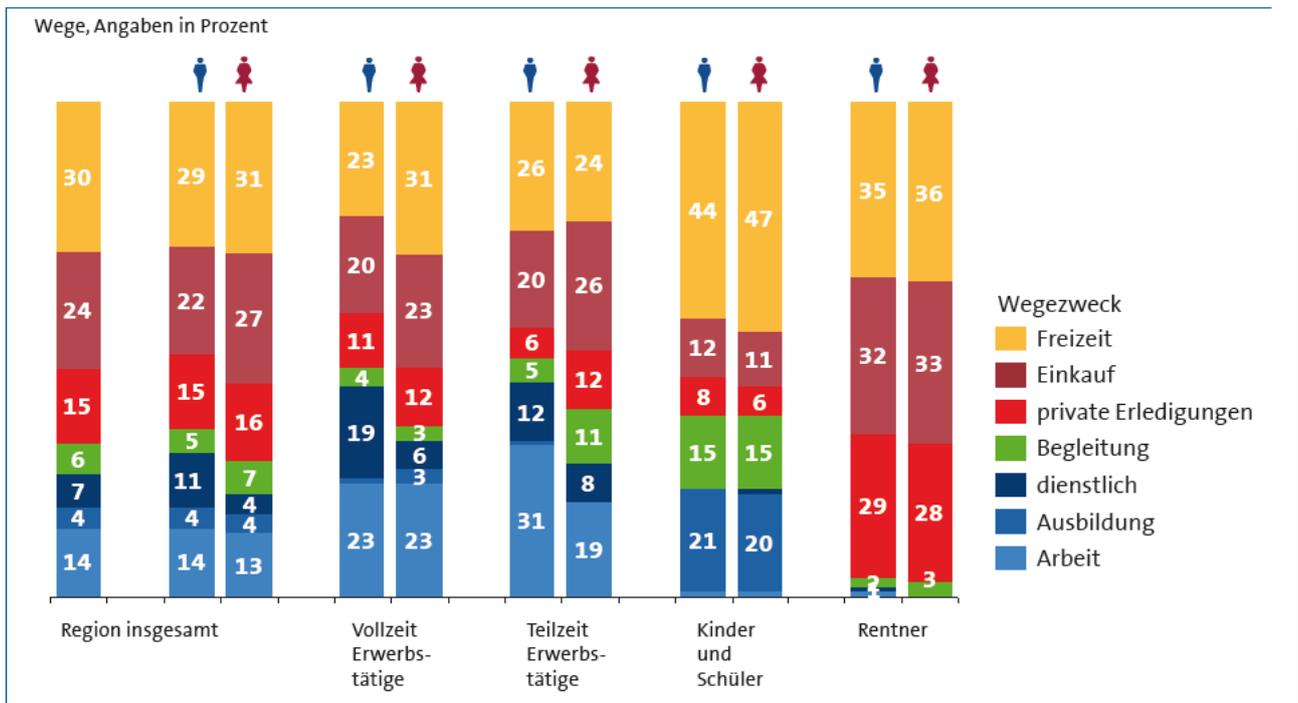
## 6.1 Versorgungsarbeit – zentrale Herausforderung für die Mobilitätsplanung

### Mindestens jeder fünfte Weg für unbezahlte Versorgungsarbeit

Unter dem Begriff „Versorgungsarbeit“ werden jene Arbeiten zusammengefasst, die der Versorgung des Haushalts, der Kinder, des Partners und der Familienangehörigen dienen und unbezahlt verrichtet werden. Der Umfang dieser unbezahlten Arbeit ist beträchtlich, es wird dafür mehr Zeit aufgewendet als für bezahlte Arbeit (vgl. Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes). Als Wegezweck in Verkehrserhebungen ist Versorgungsarbeit allerdings bisher nicht vorgesehen.

- Teilzeiterwerbstätige Frauen legen mindestens ein Viertel ihrer täglichen Wege für die Versorgung von Haushalt und Familie zurück. Sie erledigen doppelt so viele Versorgungswege wie der Durchschnitt und investieren dafür deutlich mehr Zeit. Teilzeitarbeitende Frauen sind übrigens keine Minderheit: Jede zweite erwerbstätige Frau gehört dazu.

Abb. C 32: Wegezweck inklusive Versorgung nach Lebensphase und Geschlecht Teilzeiterwerbstätige Frauen mit höchsten Anteil an Versorgungswegen



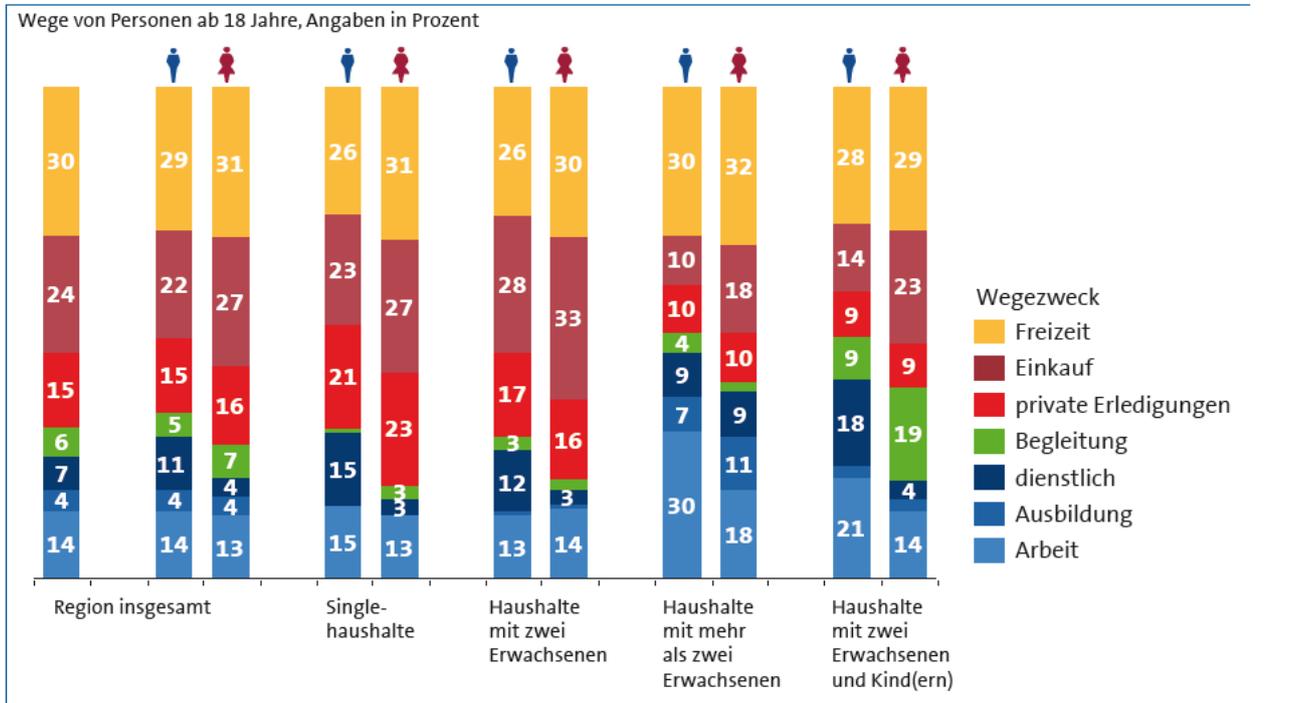
Um dennoch Anhaltspunkte für das Ausmaß dieser Wege zu erhalten, wurden in der Erhebung „Mobilität in der Region Hannover (MiR) 2011“ die Wegezwecke vertieft analysiert und eine neue Oberkategorie „Versorgungswege“ gebildet. Ergebnis:

- Mindestens 20 % aller Wege sind Versorgungswege. So hoch ist der Anteil an Versorgungswegen allein innerhalb der klassischen MiD-Kategorien Einkauf, Begleitung und private Erledigung.
- Wo Kinder im Haushalt leben, legen Frauen fast ein Drittel ihrer Wege für Versorgungszwecke zurück, Männer nur halb so viele. Die „kinderbedingten“ Versorgungswege werden zum Großteil von Frauen übernommen, während Männer ihr „übliches Pensum“ beibehalten und sich stärker auf die Erwerbsarbeit konzentrieren.

### Mütter im Dienste der Familie, Väter auf Dienstreise

- Wo Kinder im Haushalt leben, legen Frauen fast ein Drittel ihrer Wege zu Versorgungszwecken zurück, bei Männern ist der Anteil dieser Wege halb so hoch.
- Viele davon sind Begleitwege: jeder fünfte Weg der Frauen in dieser Gruppe dient dem Bringen und Holen Anderer, bei Männern jeder zehnte. (Abb. C 33)
- Der häufigste Wegezweck bei Familienvätern sind dienstliche Wege und Geschäftsreisen.

Abb. C 33: Wegezweck inklusive Versorgung nach Haushaltstyp und Geschlecht



„Freizeitwege“ sind oft keine

„Freizeit“ ist nach klassischer MiD-Definition der häufigste Wegezweck. Hierfür werden die meisten Wege unternommen, mit Abstand die meisten Kilometer zurückgelegt und die längste Wegezzeit aufgewendet. Hieraus zu schließen, dass dabei Orte wie Sportstätten, Kinos oder Parties besucht werden, wäre ein Irrtum. Sehr häufig dürfte das Ziel ganz woanders liegen – zum Beispiel in Wohngebieten ohne fußläufig erreichbaren Einzelhandel oder in Ärztehäuser.

Ein wesentlicher Teil der Versorgungsarbeit besteht inzwischen aus der mehr oder minder intensiven Betreuung von Angehörigen, die nicht im eigenen Haushalt leben. Die Abgrenzung dieser Tätigkeit ist sowohl im Alltag der Menschen als auch in der Erfassung schwierig. Teilweise werden diese Wege als Betreuung erfasst, teilweise als Besuch verstanden. In der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und der MiR 2011 ist dieser zunehmend wichtige Wegezweck noch nicht enthalten. Aufgrund von Studien zu Freizeitverkehr und Zeitverwendung ist aber davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der als „Freizeit“ notierten Wege keinen Besuch von Bekannten und Familienangehörigen im eigentlichen Sinne von Freizeit darstellen, sondern im Zusammenhang mit Pflege und Versorgung stehen.

Um Versorgungswege zukünftig besser abgrenzen und für Verkehrsplanungen berücksichtigen zu können, müssen zukünftig Wege, die zu Pflegezwecken unternommen werden, ausdrücklich erfasst werden. Erst dann wird es möglich sein, Konzepte zur sozial- und umweltverträglichen Versorgungsmobilität zu entwickeln.

## 6.2 Eingeschränkt Mobile

### Gesundheitliche Einschränkungen

In der Region Hannover sind 13% der Bewohnerinnen und Bewohner von gesundheitlichen Einschränkungen betroffen. In den höheren Altersgruppen steigt der Anteil dieser Gruppe, in der Altersklasse ab 75 Jahren ist nach eigenen Angaben fast die Hälfte von einer körperlichen Behinderung oder dauerhaften gesundheitlichen Einschränkung betroffen. Die Einschränkung besteht bei mehr als der Hälfte in einer Gehbehinderung, jede/r Zehnte ist sehbehindert.

### Kein Auto und kein passendes ÖPNV-Angebot

22 % der Bevölkerung können nicht über ein Auto verfügen. Unter ihnen sind 40%, die nach eigener Einschätzung ihre üblichen Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schlecht oder sehr schlecht erreichen können.

### Immobilität der Einen erzeugt Verkehr der Anderen

Je schwieriger es ist, eigenständig mobil zu sein, desto mehr Mobilitätsaufwand entsteht zur Versorgung. Unabhängig davon, ob die Ursache dafür in ungünstigen Wohnlagen, fehlendem Angebot oder persönlicher Situation liegt: Wer sich zur Schule oder für soziale Kontakte, zum täglichen Einkauf oder zum Arzt nicht allein bewegen kann, löst Mobilität Anderer aus.

Dies ist zunächst ein soziales Problem: geringere Mobilitätschancen für die Versorgten, höherer Aufwand für die Versorgenden. Darüber hinaus wird auch die Erreichung der Klimaschutz-Ziele in Frage gestellt, weil die zeitliche Belastung durch Versorgungsarbeit häufig durch den Einsatz des Verkehrsmittels Auto kompensiert wird. Es ist anzunehmen, dass bei zunehmenden räumlichen Distanzen auch die Auto-nutzung zunimmt.

Daraus ergeben sich ganz unterschiedliche Anforderungen für die Infrastruktur- und Verkehrsplanung (vgl. Kap. A 2.4):

- Zum einen sind für Wege zum Arbeitsplatz schnelle und flexible Verbindungen notwendig.
- Daneben sind gute Wegenetze in den Wohnquartieren wichtig, um Kindern und gesundheitlich Eingeschränkten selbstständige Mobilität zu ermöglichen.
- Infrastruktur und Wegenetze im Nahbereich müssen so gestaltet werden, dass ein Großteil der Erledigungen und Einkäufe, aber auch Bibliotheken, Schulen, Kindertagesstätten und Sporteinrichtungen fußläufig oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Auf diese Weise können Kinder Selbstständigkeit erlangen und ältere Mitbürger sich lange selbstbestimmt bewegen.

## 7. Zusammenfassung

### 7.1 Kernaussagen

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

- **Angebotsniveau und Verkehrsnachfrage**

Im Zeitraum 2004 bis 2011 hat sich das Angebot parallel zum Bedarf und zur Nachfrage erhöht. Das Planungsziel einer einheitlichen Verkehrsbedienungs auf hohem Niveau ist zufriedenstellend gelöst. Allerdings entwickelt sich die Verkehrsnachfrage im ÖPNV innerhalb der Region Hannover und den umliegenden Landkreisen unterschiedlich.

- **Nachfrageentwicklung in der LHH**

Innerhalb Hannovers werden die Nutzerzahlen voraussichtlich nur noch geringfügig steigen und sich mittelfristig einem Sättigungspunkt nähern. Der Umweltverbund insgesamt vergrößert sich kontinuierlich, nur werden die höchsten Steigerungsraten eher beim Radverkehr gesehen.

- **Nachfrageentwicklung im Stadt-Umland-Verkehr**

Größere Zunahmen werden dagegen im Stadt-Umland-Verkehr prognostiziert. Steigende Preise für Treibstoffe machen den PKW-Verkehr zunehmend unattraktiver. Attraktive Angebote und relativ günstige Preise für weite Distanzen haben in den letzten Jahren zu Steigerungsraten im SPNV beigetragen, die sich voraussichtlich mittelfristig fortsetzen werden. Die Einführung des Regionaltarifs sowie die Erweiterung des GVH kennzeichnen hier die richtigen Wege. Die Pendlerdaten belegen, dass die Region Hannover und die umliegenden Landkreise zusammen einen sinnvollen Verkehrsraum bilden.

- **Nachfrageentwicklung im Umland**

Dagegen entwickelt sich die Nachfrage intern im Umland eher negativ. Zurückgehende Einwohner – und Einwohnerinnenzahlen und insbesondere Schüler- und Schülerinnenzahlen werden es schwer machen rückläufige Nachfrageentwicklungen zu vermeiden.

- **Auswirkungen der demographischen Entwicklung**

Die bundesweit diskutierten Auswirkungen der demographischen Entwicklung werden auch die Region Hannover erreichen, allerdings in geringerem Maße und zu einem späteren Zeitpunkt. Insbesondere in der Landeshauptstadt Hannover wird sich die Einwohnerzahl mittelfristig kaum verringern und die Schülerzahlen nehmen erst in einigen Jahren ab. Aber auch hier, besonders aber im Umland, ist der Prozess der Überalterung der Gesellschaft nicht aufzuhalten. Das wird die

Bedeutung des barrierefreien Ausbaus des Gesamtsystems, das auch im neuen Personenbeförderungsgesetz ein größeres Gewicht erhalten hat, weiter erhöhen.

- **Zielgerichtete Siedlungsentwicklung**

Hohe ÖPNV-Nutzungsraten der Bevölkerung in der Region Hannover sind von einer zielgerichteten Siedlungsentwicklung abhängig. Jeder Flächennutzungs- und Bebauungsplan entscheidet über die Verkehrsentwicklung für viele Jahre und Jahrzehnte. Das trifft insbesondere für Wohnstandorte, aber auch für Standorte von Arbeit, Konsum und Freizeit zu. Die Träger des ÖPNV sollten sich künftig noch stärker in die Standortentscheidungsprozesse einbringen.

- **Schienerorientierung**

Standorte an der Schiene haben eine besonders hohe Lagegunst. Die Nähe zu einer Haltestelle von SPNV und Stadtbahn ist ein wichtiger Garant für hohe ÖPNV-Verkehrsmittelanteile. Dort wo keine Schienenverbindungen angeboten werden können, sollten auch weiterhin attraktive Busverbindungen vorgehalten werden.

- **Geschlechterspezifische Verkehrsmittelwahl**

Ab dem Erwachsenenalter sind Frauen überwiegend umweltfreundlicher unterwegs als Männer und nutzen in der Regel häufiger den ÖPNV.

- **Freizeitwege**

Bei der Angabe „Freizeitverkehr“ ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil der als „Freizeit“ notierten Wege keinen Besuch von Bekannten und Familienangehörigen im eigentlichen Sinne von Freizeit darstellt, sondern im Zusammenhang mit Pflege und Versorgung steht.

## 7.2 Handlungsempfehlungen

Angesichts der beschriebenen Rahmenbedingungen sind die geplanten Maßnahmen des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die zwei Kernziele des Klimaschutzes (Verlagerung vom MIV zum ÖPNV - ökologisches Ziel) und der Erlösmaximierung (finanzieller Handlungsrahmen für die Region stärken - ökonomisches Ziel) analysiert worden. Ziel war die Feststellung von prioritären Maßnahmen, durch die bei der Zielerreichung ein besonders hoher Nutzen erzielt werden kann. Folgende Handlungsempfehlungen lassen sich daraus ableiten:

### Handlungsempfehlungen für angebotsorientierte Maßnahmen

- Angebotsorientierte Maßnahmen im SPNV-Netz versprechen derzeit die größten Nachfrageeffekte und damit hohe Wirkungen bezüglich des Klimaschutzzieles. Auch entfalten sie positive Nachfrageeffekte bei den Buslinien im Zu- und Abbringerverkehr. Hohe Kosten und begrenzte Kapazitäten im Bahnknoten Hannover begrenzen allerdings eine wünschenswerte Angebotsoffensive.
- Aus finanzieller Sicht sind vor allem Angebotsausweitungen bei vorhandenen Fahrzeugreserven sinnvoll. Die festgestellten Fahrgastgewinne durch zusätzliche Fahrten in den Randzeiten, im Nachtverkehr und am Wochenende sind durchaus nennenswert. Da keine weiteren Fahrzeuge bereitgestellt werden müssen, sind die zusätzlichen Kosten relativ gering. Weitere Potenziale werden vorrangig im Bus- und SPNV-Netz gesehen.
- Durch die Einführung zusätzlicher Angebote als Probebetrieb zur Validierung der Potenzialabschätzung lässt sich das Kostenrisiko begrenzen, ohne dass Infrastrukturmaßnahmen anfallen. Somit können angebotsorientierte Maßnahmen bei Erfolg kurzfristig ohne Infrastrukturinvestitionen zu hohen Neukundengewinnen führen.

### Handlungsempfehlungen für Infrastrukturmaßnahmen

- Aufgrund hoher wirtschaftlicher Deckungsbeiträge bei relativ geringen Kosten verspricht der flächendeckende intensive Ausbau der Bike&Ride Stationen besonders positive Wirkungen. Hier werden weiterhin hohe zusätzliche Potenziale gesehen, die auch der Förderung des Radverkehrs zugutekommen. Der B+R-Ausbau soll daher verstärkt während der Laufzeit des NVP vorangetrieben werden. Dabei sollte der Einbezug erweiterter Qualitätsmerkmale mit berücksichtigt werden (diebstahl- und vandalismussichere Abstellmöglichkeiten, kurze Wege). Bei gemeinsamen Ausbaumaßnahmen Park&Ride/Bike&Ride sollte der Schwerpunkt bedarfsabhängig beim Bike&Ride liegen.

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans wird geprüft, wo neue Fahrradstationen eingerichtet werden können.

- Das Potenzial neuer S-Bahn Haltepunkte im Umland sollte genutzt werden, um die Fahrgastnachfrage bei überschaubaren zusätzlichen Investitions- und Betriebskosten zu steigern. Mögliche Standorte werden im Nahverkehrsplan genannt, existieren aber nur in kleiner Anzahl.
- Verknüpfungsbahnhöfe zwischen S-Bahn und Stadtbahn reduzieren die Fahrzeiten für Bestandskunden und potenzielle Neukunden z.T. erheblich. Bei ebenfalls relativ überschaubaren Betriebskosten können hohe Effekte hinsichtlich der Erreichung beider Zielgrößen realisiert werden. Es wird konkret empfohlen, die Planungen für die Standorte Waldhausen und Braunschweiger Platz intensiv fortzusetzen.
- Stadtbahnverlängerungen stellen aufgrund relativ hoher Fahrgastgewinne ein singuläres und lokal begrenztes Instrument zur Fahrgastgewinnung dar, sind aber im Realisierungsfall mit hohen Investitions- und dauerhaften Betriebskosten verbunden. Die im Nahverkehrsplan angestoßenen Projekte (Hemmingen, Garbsen-Mitte, Langenhagen-Pferderennbahn) decken weiteres Potenzial ab, weitere Projekte werden derzeit nicht zur Umsetzung empfohlen.

- Sollte in Stadt und Region Hannover in absehbarer Zeit ein Leihradsystem eingeführt werden, ist eine Verzahnung mit dem ÖPNV und speziell mit dem Vertrieb aktiv anzustreben.

### **Handlungsempfehlungen für Maßnahmen im Bereich Marketing / Tarif / Mobilitätsmanagement**

- Der intensive Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements soll in Verbindung mit dem FirmenAbo weiter vorangetrieben werden. Für eine bessere Gesamtsystemauslastung ermöglicht die Konzentration von Standorten im Umland bzw. Stadtrand antizyklische Fahrgastzuwächse bei vorhandenen großen Kapazitäten. Der reine Abo-Vertrieb sollte dabei mit Mobilitätsberatungen in den Betrieben verknüpft werden.
- Durch die Übertragung erfolgreicher tariflicher Konzepte (Semesterticket/Firmenabo) auf andere Bereiche wie beispielsweise Wohnungsbaugenossenschaften oder Arbeitgeberverbände könnten hohe Verlagerungseffekte erzielt werden.
- Der schrittweise Aufbau einer multimodalen Mobilitätsplattform als einfaches, begreifbares System wird empfohlen. Die genaue Gestaltung des Angebots sollte gemeinsam mit regionalen Anbietern entwickelt werden und auf dem bereits vorhandenen Projekt HANNOVERmobil aufbauen. Um auch Gelegenheitskunden stärker mit einzubeziehen, sollte eine vielfältige Leistungspalette mit einem individuell gestaltbaren Service-Paket nach persönlichem Bedarf zusammenstellbar sein.



# 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.

Die Region Hannover konkretisiert als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die ausreichende Verkehrsbedienung unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen und der finanziellen Möglichkeiten. Die ausreichende Bedienung orientiert sich dabei 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 wesentliche Bedeutung haben hier die Kriterien „Finanzierbarkeit“ und „Bedarfsgerechtes Angebotsniveau“ im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Die Aussagen dazu sollen 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 Angebotskonzept
- Kap. D III Das Marketingkonzept
- Kap. D IV Handlungsbedarf

In Kap. D IV Handlungsbedarf 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.

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:

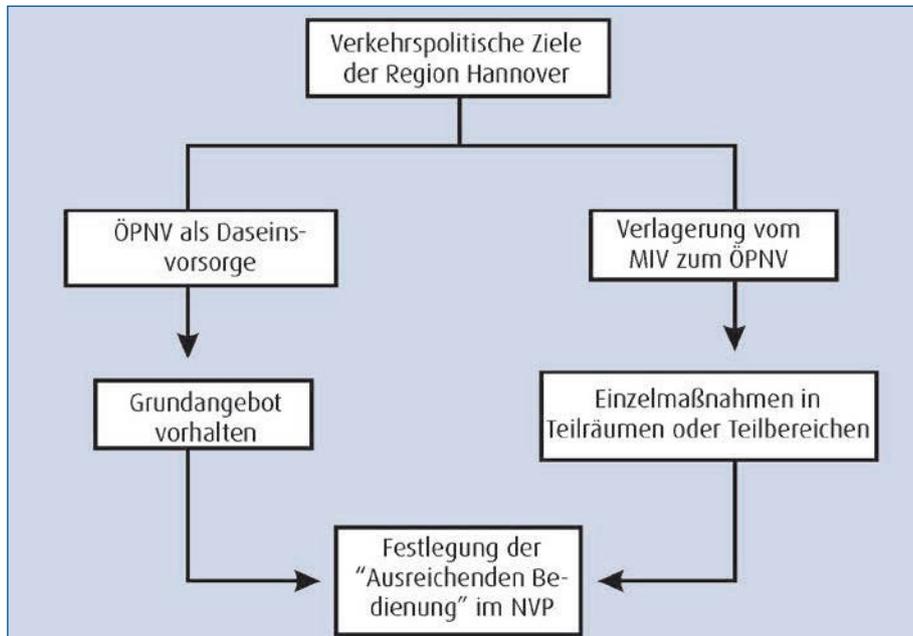
- ÖPNV als Daseinsvorsorge
- Verlagerung vom MIV zum ÖPNV

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV sind nicht eindeutig. Durch den demographischen Wandel verringert sich die Gruppe der Bewohnerinnen und Bewohner, die wegen fehlender Alternativen „zwangsweise“ die Angebote des öffentlichen Verkehrs nutzen müssen. Trotz dieses eigentlich negativen Trends sind die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Das deutet darauf hin, dass sich die Angebote von Bussen und Bahnen in der Region Hannover dank hoher Qualität, Attraktivität und Umweltverträglichkeit im Verkehrsmarkt sehr gut behauptet haben. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, muss sich dieser positive Trend in Zukunft fortsetzen. Dazu sind auch in Zukunft weitere Anstrengungen notwendig.

### Doppelstrategie

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

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



#### • Anforderungen an das Grundangebot

Im Hinblick auf das Oberziel „ÖPNV als Daseinsvorsorge“ definiert die Region Hannover ein sogenanntes Grundangebot. Wichtigstes Ziel dabei ist, den Bewohnerinnen und 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. Um den Handlungsspielraum der Region Hannover nicht zu sehr einzuschränken, muss das Grundangebot wirtschaftlich erbracht werden. In diesem Zusammenhang werden auch im aktuellen Nahverkehrsplan Aussagen zu Effizienz und zu notwendigen Anpassungen im Linienangebot festgeschrieben.

#### • Attraktivitätsmaßnahmen

Durch attraktive Maßnahmen lassen sich auch in Zukunft spürbare Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV erzielen. Nach den Festsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans pro Klima sind diese schwerpunktmäßig durch Taktverbesserungen im Netz von Stadtbahn und SPNV, durch tarifliche Angebote sowie durch die dauerhafte Bindung zusätzlicher Personengruppen an die Zeitkartenangebote des GVH zu erzielen.

## Kapitel DI: 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 Nutzerinnen und Nutzer und potenzieller neuer Nutzerinnen und Nutzer ausrichten. Grundsätzlich soll das Netz aus drei Ebenen bestehen:

#### 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. Das schließt auch die Direktverbindungen zwischen den Haupthaltestellen in der Hannoverschen City (Kröpcke, Hauptbahnhof, Steintor und Aegidientorplatz) ein

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.

Die Haupthaltestellen in der Hannoverschen City (Kröpcke, Hauptbahnhof, Steintor und Aegidientorplatz) sind umsteigefrei mit der Stadtbahn zu verbinden.

#### 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

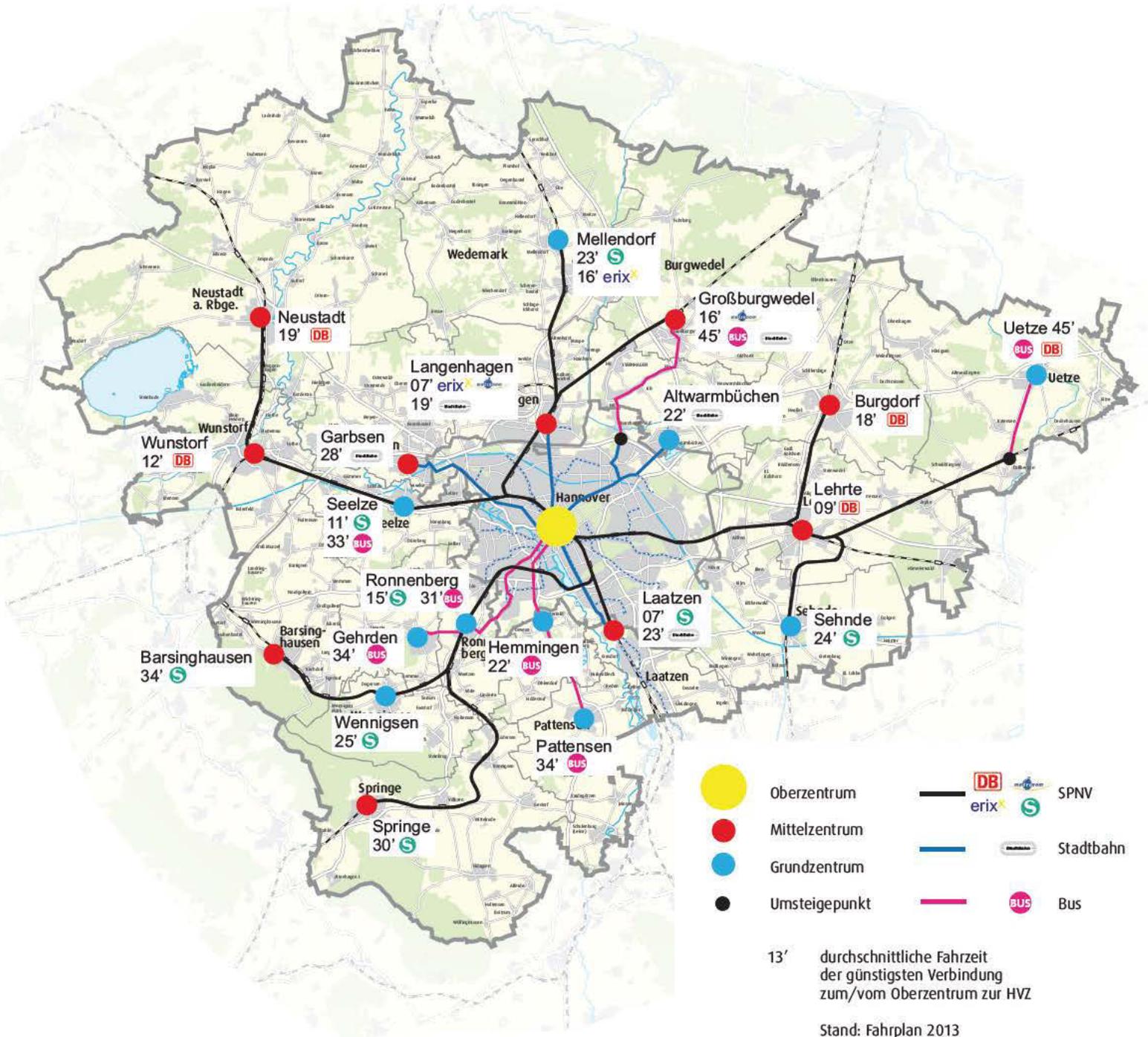
Hannover folgende maximale Fahrzeiten in der ersten Bedienungsebene:

- 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 (Haltestellen Hauptbahnhof, Kröpcke und/oder Steintor)
- 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)

## Erreichbarkeitszeiten der Grund- & Mittelzentren



Zielpunkte: Hannover Hbf, Kröpcke, Steintor  
 (Bei ungünstigen Standorten der Bahnhöfe Angaben von Alternativverbindungen) Für den GVH-Tarif freigegebene IC wurden nicht berücksichtigt.

### 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 74 % 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 80 % (Stand 2011; Quelle: Strukturdatenatlas der Region Hannover, Hannover 2011). 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.

#### 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 Fahrtnöglichkeit 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. Eine Stadt-

bahnverlängerung bis Misburg Meyers Garten ist im Bau. Darüber hinaus sind weitere bedeutende Siedlungsgebiete im Stadtgebiet Hannovers ohne Schienenanschluss:

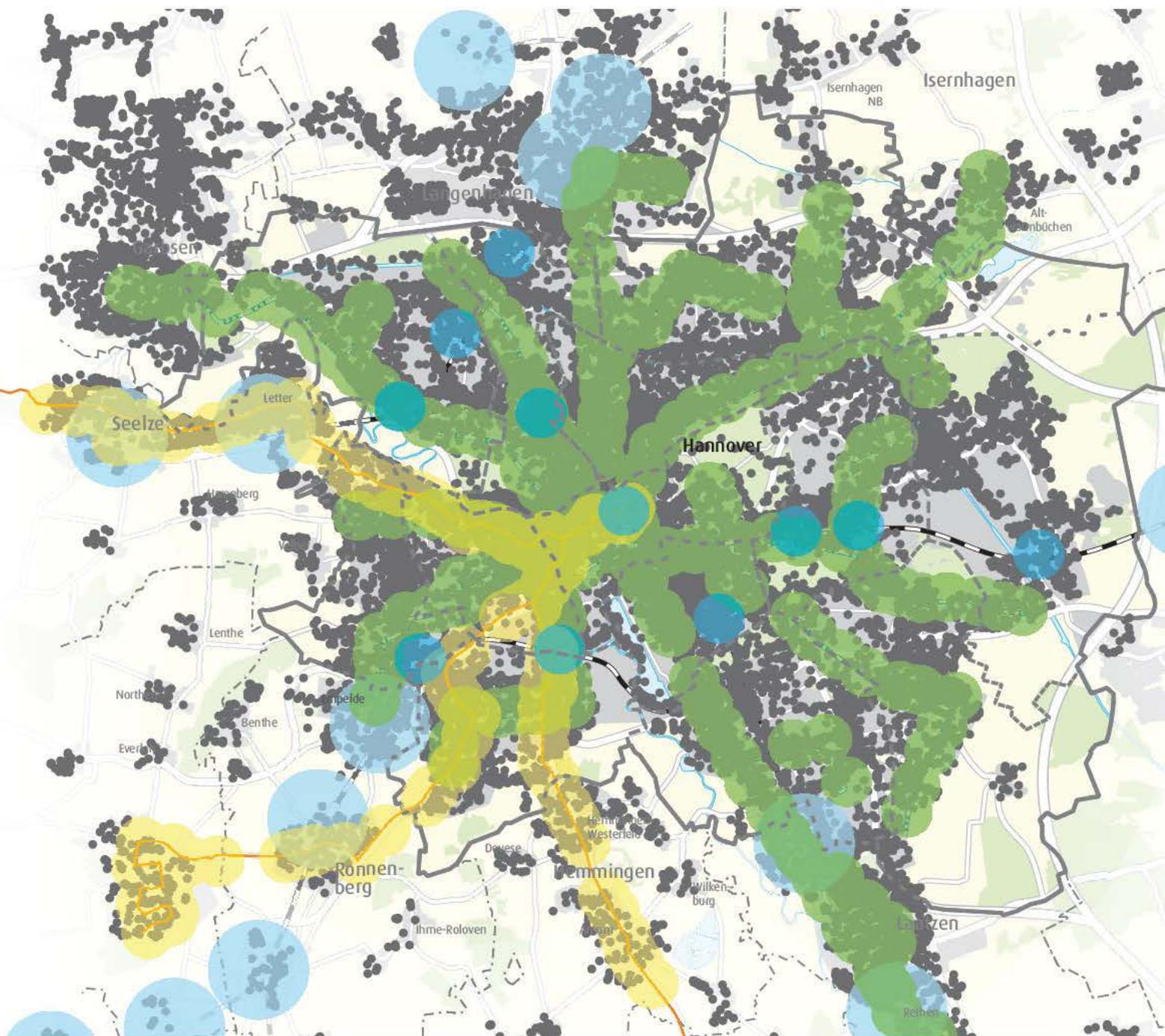
Ahlem-Nord (Linie 700) und Badenstedt/Davenstedt (Linie 120) werden durch Direktbusse angebunden. Zu letzteren ist allerdings anzumerken, dass die Erschließung der Innenstadt durch die Linie 120 unbefriedigend ist (keine Bedienung der zentralen Haltestellen Hauptbahnhof, Kröpcke oder Steintor). Eine Optimierung soll während der Laufzeit des Nahverkehrsplans geprüft und angestrebt werden, auch weil sich eine Stadtbahnverlängerung in das Gebiet Badenstedt/Davenstedt wirtschaftlich nicht abbilden lässt.

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



Region Hannover

# Karte 5.1 Räumliche Betrachtung Schienenerschließung Stadt Hannover

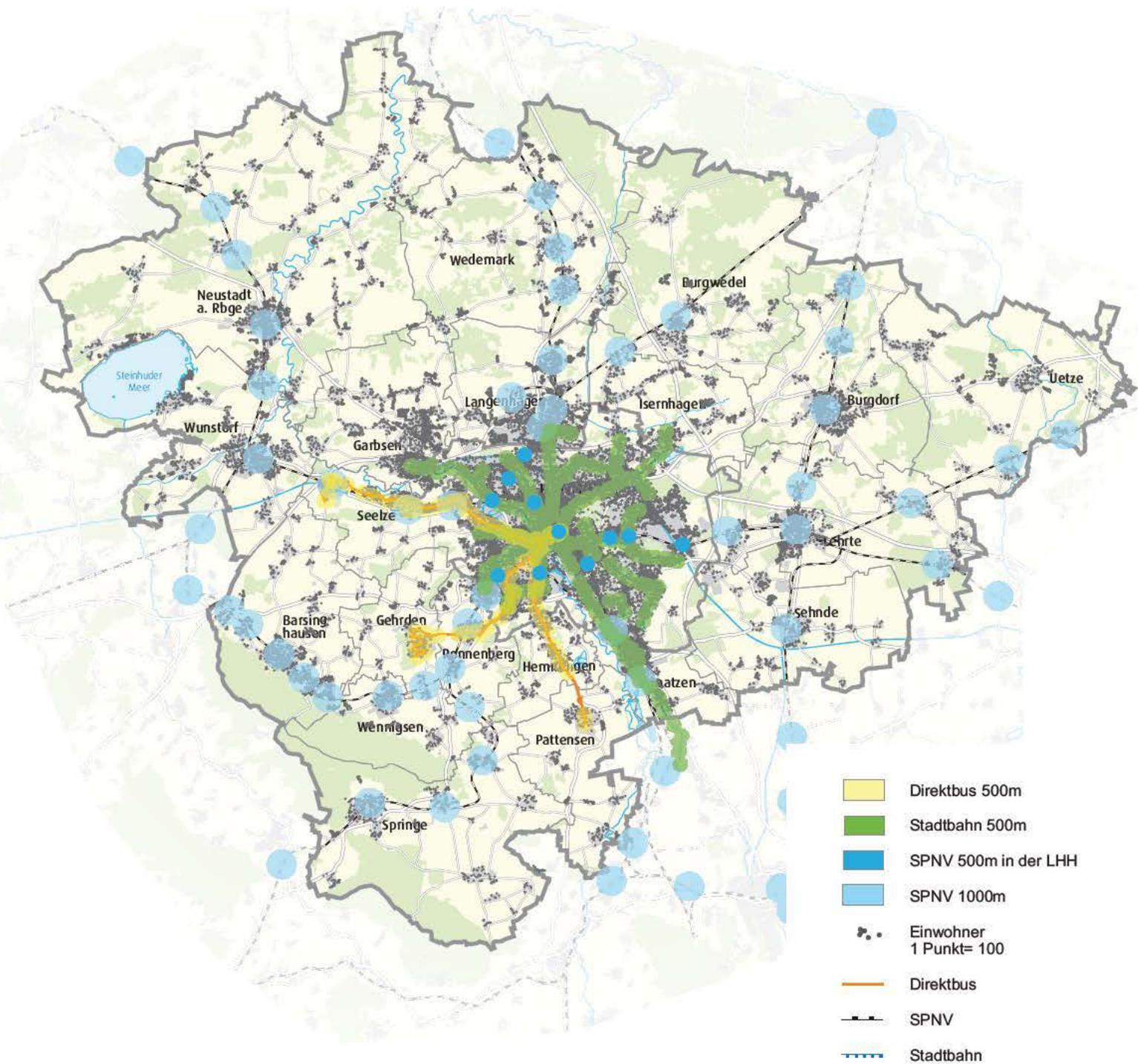


- Direktbus 500m
- Stadtbahn 500m
- SPNV 500m in der LHH
- SPNV 1000m
- Einwohner  
1 Punkt= 100
- Direktbus
- SPNV
- Stadtbahn



Region Hannover

# Karte 5.2 Räumliche Betrachtung Schienenerschließung Region Hannover



## 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. Mit der Einführung der S-Bahn Verstärker nach Barsinghausen sind zumindest in der Hauptverkehrszeit 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:

- Pattensen - Hemmingen - Ricklingen - Hannover (Linie 300)
- Gehrden - Ronnenberg - Mühlenberg - Hannover (Linie 500)
- Seelze - Letter - Ahlem - Hannover (Linie 700)

Für den Korridor Hemmingen – Ricklingen – Hannover wird derzeit eine Stadtbahnverlängerung geplant. Nach Fertigstellung entfällt der Direktbus auf diesem Korridor.

### Sehr hohe Qualität des ÖPNV durch Direktverbindungen

Durch die Bedienung per Schiene oder Direktbus verfügen 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 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 in der Region, 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 Neukundinnen und -kunden 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 tangentialen 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:

- 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
- Durchbindung in die Innenstadt von Hannover nur für einzelne in Hannover verkehrende Stadtbuslinien (vgl. Kap. DI 1.1.1)

Bei der RegioBus ist nach der Überarbeitung des Netzes in den 1990er Jahren 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 künftig 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. Dabei soll die Anzahl der unterschiedlichen Produkte im Bedarfsverkehr reduziert werden. Die Kommunikation der Angebote soll da, wo es möglich und sinnvoll ist, immer 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 bietet primär allen Einwohnerinnen und Einwohnern der Region Hannover ein ausreichendes Mindestangebot an Mobilität.

### 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 müssen für die Region Hannover finanzierbar bleiben. Sie orientieren sich am Grundniveau des bestehenden Verkehrsangebots.

Mit einer Anhebung der Mindestbedienungsstandards würde man die finanziellen Ressourcen zu sehr binden und damit Angebotsentwicklungen auf stark nachgefragten Relationen verhindern. Dieses stände den ökologischen und Klimaschutzpolitischen Zielen der Region Hannover 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 seit 1997 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.

### 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 Regelungen für den Schülerverkehr werden zwischen der Region Hannover als zuständigem Träger der Schülerbeförderung und ÖPNV-Aufgabenträger, den Schulen sowie den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Hierbei sind die gültigen Bestimmungen der Schülerbeförderungssatzung der Region Hannover zu beachten. Auf Grund geänderter Anforderungen bei der Schülerbeförderung durch beispielsweise vermehrte Einrichtung von Ganztagschulen, Änderung von Schulformen und Schließen von Schulstandorten haben sich die Anforderungen an die Standards der Schülerbeförderung geändert. Daher soll in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans untersucht werden, welche Standards bei der Schülerbeförderung sinnvoll und finanzierbar sind.

### Vier Teilstandards

Somit setzt sich der Mindestbedienungsstandard aus vier Teilstandards zusammen:

**Tab. D I 1: 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. (Bedienzeitraum 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 an eine Haltestelle mit einem ausreichenden Bedienungsangebot angebunden sein.
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 unter Berücksichtigung der Einhaltung notwendiger weiterer Anschlüsse möglichst entsprechend den Unterrichts-/Lehrzeiten anzubinden.

**Ermittlung von Mängeln im Angebot**

Das Verkehrsangebot ist hinsichtlich des regionalen und des städtischen Mindestbedienungsstandards intensiv überprüft worden (Verfahren und Untersuchungsergebnisse werden im Folgenden aufgeführt). Dabei sind relativ wenige Mängel ermittelt worden. Angesichts der nicht sicheren Finanzmittel für die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots, stehen Verbesserungen von Mängeln unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Dennoch ist die RegioBus Hannover in der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2014 aufgefordert, in Abstimmung mit der Region Hannover Vorschläge für weitere Optimierungen zu erarbeiten

**2.1 Regionaler Mindestbedienungsstandard**

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 Gemeinde- bzw. Stadtzentrum und an das Zentrum der Stadt Hannover angebunden sein. Es wird weiterhin ein Zielerreichungsgrad von 80 % des genannten Standards angestrebt.**

**Analyse der Mindestbedienung**

Das Ziel der Untersuchung ist zu ermitteln, welche Ortsteile unterhalb des Mindestbedienungsstandards Verbindungen haben. Auf Basis dieser Analyse ist im zweiten Schritt zu entscheiden, ob ermittelte Angebotslücken geschlossen werden sollen.

**Analyseablauf**

Für jeden der 207 Ortsteile in der Region Hannover (ohne LHH) wurde das ÖPNV-Angebot zum zugehörigen Gemeinde- bzw. Stadtzentrum einerseits und zur Innenstadt von Hannover als Oberzentrum andererseits untersucht. Die Analysen erstrecken sich über alle vier Tagesarten (Montag-Freitag an Schul-

tagen, Montag-Freitag an Ferientagen, Samstag, Sonn- und Feiertag), beide Fahrrichtungen und die folgenden zeitlichen Untersuchungsintervalle:

**Abb. DI 1: Untersuchungsintervalle**

Legende: OT = Ortsteil

Stundengruppen	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	00-01
Tagesart ME																				
OT --- GZ/OZ																				
GZ/OZ --- OT																				
Tagesart SA																				
OT --- GZ/OZ																				
GZ/OZ --- OT																				
Tagesart SO																				
OT --- GZ/OZ																				
GZ/OZ --- OT																				

GZ = Gemeinde- bzw. Stadtzentrum  
 OZ = Oberzentrum Hannover

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 2013.

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 Minuten (OT – GZ) bzw. 90 Minuten (OT/GZ – OZ) dauert und
- höchstens zwei Umstiege mit maximal 30 Minuten Wartezeit bestehen und
- die Fahrzeit nicht mehr als das Vierfache der kürzesten auf dieser Relation bestehenden ÖPNV-Fahrzeit beträgt.

**Analyseergebnisse**

Als Analyseergebnis wurden für jeden Ortsteil die Zielerreichungsgrade hinsichtlich der Verbindungen zum Gemeindezentrum einerseits und zum Oberzentrum 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 acht (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 6.1

Damit sind die Ergebnisse nahezu identisch mit denen aus der Untersuchung für den Nahverkehrsplan 2008. Von den damals acht unterversorgten Ortsteilen erreichen auch fünf Jahre später vier Ortsteile erneut nicht die Grenzwerte von 80 % Zielerreichung. Die Lehrter Ortsteile Sievershausen und Steinwedel, der Burgdorfer Ortsteil Hülptingsen und der Uetzer Ortsteil Schwüblingsen erfüllen (wegen Angebotsverbesserungen) nun den Mindestbedienungsstandard. Bei der Einzelfallbetrachtung im NVP 2008 wurde für die auch in diesem NVP identifizierten Ortsteile Oldhorst, Röddensen und Kolshorn eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes nicht für nötig gehalten. Dies gilt auch weiterhin. Neu in der Liste sind die Ortsteile Brase (Stadt Neustadt), Gretenberg und Klein Lobke (Stadt Sehnde) und Ramlingen (Stadt Burgdorf).



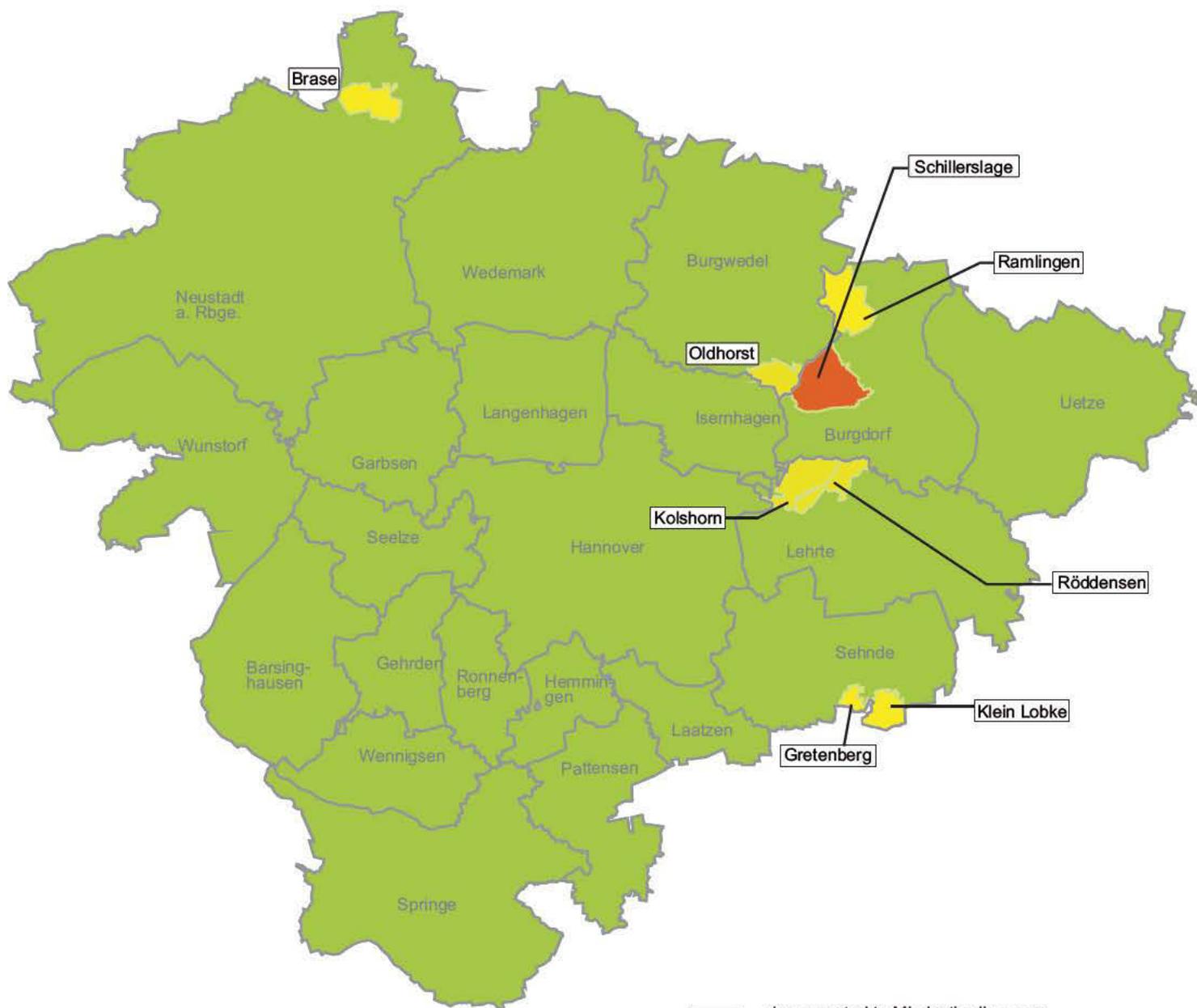
Region Hannover

Karte 6.1

## Räumliche Betrachtung

Mindestbedienung

Region Hannover (ohne LHH)



-  der angestrebte Mindestbedienungsstandard ist erfüllt
-  Mangel in der Mindestbedienung akzeptiert
-  Mangel in der Mindestbedienung mit Handlungsbedarf

(Basis der Analyse des ÖV-Angebotes ist der Jahresfahrplan 2013)



Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2014  
Kartographie und Druck: Region Hannover

### 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 oder nicht.

#### Burgdorf

Schillerslage: 947 Einwohner 75% GZ,  
 Ramlingen: 500 Einwohner 72% GZ, 72% OZ

Im NVP 2008 wurde für Schillerslage Handlungsbedarf festgestellt. Für das Nichterreichen des Mindestbedienungsstandards sind die Angebotslücken am Wochenende verantwortlich.

Für den Ortsteil Schillerslage ist zum Fahrplan 2016 eine Angebotsauswertung geplant, so dass die Mindestbedienung dann eingehalten werden kann.

Beim Ortsteil Ramlingen fehlt ein Angebot in der Schwachverkehrszeit. Eine RufTaxi-Bedienung war früher vorhanden, wurde aber mangels Nachfrage eingestellt. Dieser Mangel soll akzeptiert werden.

#### Burgwedel

Oldhorst: 116 Einwohner 44% GZ, 41% OZ

Die schlechte Anbindung Oldhorsts resultiert vor allem aus dem am Wochenende fehlenden Angebot, aber auch montags bis freitags bestehen Angebotslücken.

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

#### Lehrte

Kolshorn: 382 Einwohner 60% GZ, 60% OZ  
 Röddensen: 246 Einwohner 60% GZ, 60% OZ

Für Kolshorn und Röddensen wurde das Angebot deutlich verbessert, ein Angebot nach ca. 18.30 Uhr besteht aber nicht. Die Nachfrage in der Schwachverkehrszeit wird als äußerst gering eingeschätzt. Der bestehende Mangel wird akzeptiert.

#### Sehnde

Gretenberg 159 Einwohner 76% OZ  
 Klein Lobke 279 Einwohner 76% OZ

Die Fahrtenhäufigkeit für Gretenberg und Klein Lobke wurde nicht verändert. Durch Verschiebung einer Fahrt ist ein Zeitintervall in der Untersuchung nicht erfüllt. Dies wird aber akzeptiert.

#### Neustadt a. Rbge.

Brase 111 Einwohner 72% GZ, 72% OZ

Der Ort hat wenige Einwohner. Bei Mitbetrachtung des Angebots an der Haltestelle Brase/Abzweig (Entfernung zum Ortszentrum ca. 700m) ist der Mindestbedienungsstandard erfüllt. Der Mangel wird akzeptiert.

## 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, Bedarfsverkehr) 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 Raumordnungsprogramm festgelegt. Das Oberzentrum Hannover umfasst den gesamten Bereich der Landeshauptstadt Hannover. Die zehn Mittelzentren einschließlich der Ortsteile mit ergänzender Funktion sind in Kapitel A 2.5.1 Tab. A 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 Verkehrstagegruppen 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 Mindestbedienungsstandards dargestellt (vgl. Abb. D I 1 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 2012.

#### Kriterien für Gewerbegebiete

Bezüglich der Mindestbedienung von Gewerbegebieten werden hier keine generellen Angaben gemacht. Hier sollen die jeweiligen Besonderheiten, wie zum Beispiel Beschäftigtenzahlen, Schichtzeiten, Ausdehnung, Lage im IV- und ÖPNV-Netz, Kundenzuspruch, ÖV/IVAffinität, Parkplatzkapazität und Fahrgastnachfrage ausschlaggebend für eine Bedienung im ÖPNV sein. Gewerbegebiete haben je nach der Ausrichtung der vorhandenen Firmen unterschiedlich strukturierte Nachfrageverteilungen. Die Mindestbedienung sollte die hauptsächlichsten Arbeitsanfangs- und -endzeiten bzw. die Öffnungszeiten der angesiedelten Geschäfte umfassen. 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.



Bereiche ohne ausreichende Mindestbedienung

-  der angestrebte Mindestbedienungsstandard ist erfüllt
-  Mangel in der Mindestbedienung akzeptiert
-  Mangel in der Mindestbedienung mit Handlungsbedarf

(Basis der Analyse de ÖV-Angebotes ist der Jahresfahrplan 2013)  
Anmerkung: Gewerbegebiete, Grünflächen und Flächen <250 Einwohner sind nicht berücksichtigt

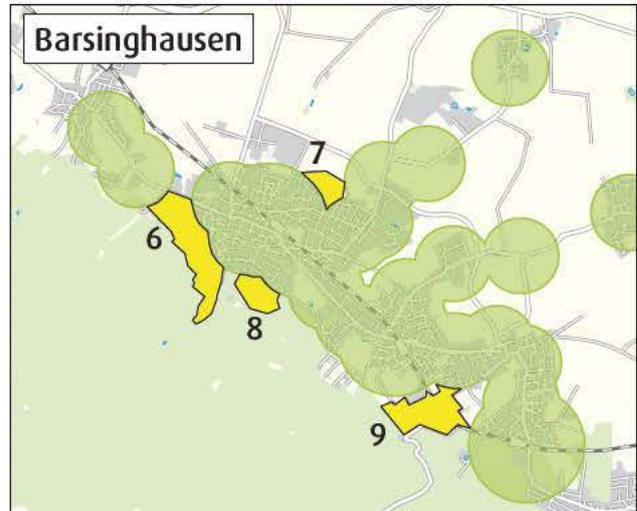
**Analyseergebnisse und Folgerungen**

Der Analyse sind die Kriterien für Wohngebiete zugrunde gelegt. Berücksichtigt werden nur Siedlungsbereiche, die mehr als 250 Einwohner (Stand 2011) umfassen und nicht die Kriterien der Mindestbedienung (Radius, Fahrtenhäufigkeit) erfüllen. Die Analyseergebnisse werden auch durch die grafischen Darstellungen (vgl. Karte Nr. 6.2) sowie die tabellarische Zusammenstellung (vgl. Tab. D I 2) veranschaulicht.

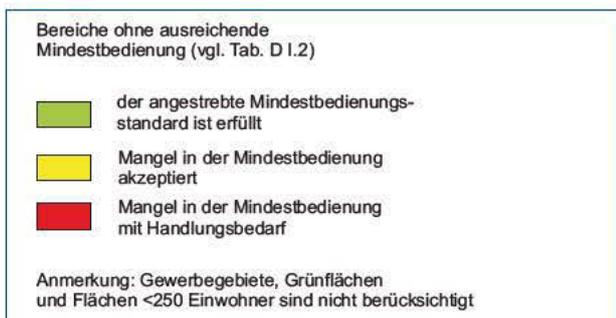
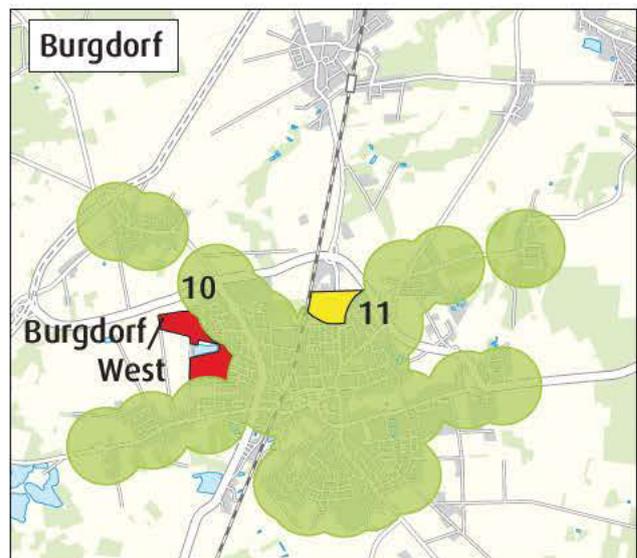
In der Landeshauptstadt Hannover umfassen Gebiete mit mehr als 250 Einwohnern, die nicht die Mindestbedienung erfüllen, insgesamt deutlich unter 1 % der Gesamtbevölkerung. In Seelhorst/Wülfeler Bruch ist in der Analyse 2012 zwar noch ein Mangel festgestellt worden, dieser wurde aber durch die Wochenendbedienung zum Fahrplan 2013 behoben (vgl. Karte 6.2). In Isernhagen-Süd bleiben Wohnbereiche durch die Randlage weiterhin unterversorgt. Die Bereiche Misburg/Steinbruchsfeld, Bemerode/Anecampstraße und Heideviertel 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 nur 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 werden kann.

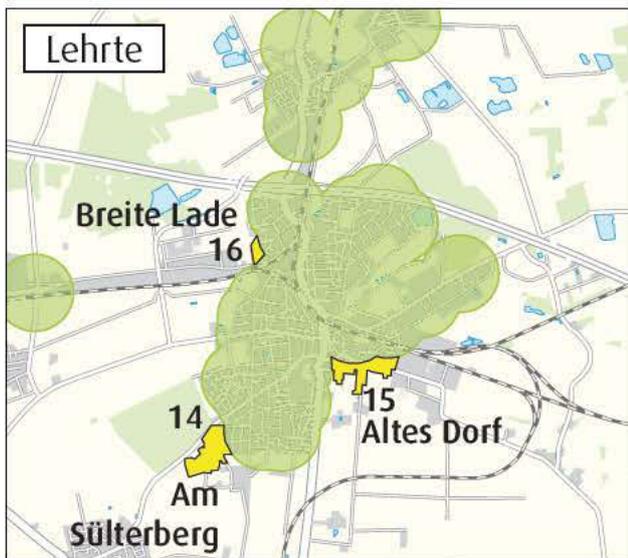


In Burgdorf besteht im Bereich der Weststadt, die teilweise im Einzugsbereich des Bahnhofes liegt, mit der Stadtverkehrslinie 905 an den Wochenenden kein ausreichendes Angebot. Das Angebot wurde zum Fahrplan 2012 verbessert. Eine weitere Entwicklung der Nachfrage soll abgewartet werden. Im Bereich von Burgdorf-Nord (Vor dem Celler Tor) besteht durch die Streichung des nicht nachgefragten RufTaxi-Angebots nach Ramlingen-Ehlershausen in der Schwachverkehrszeit kein Angebot mehr.

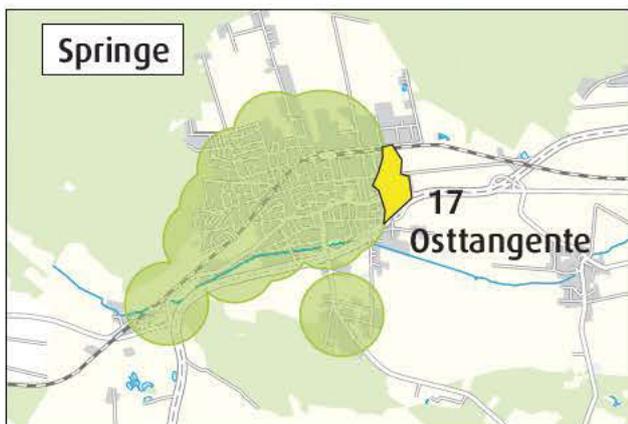


In der Stadt Garbsen sind weiterhin zwei Wohngebiete in Benbostel nicht ausreichend versorgt. Da die Einwohnerzahl relativ gering ist, der Weg zu attraktiven Busangeboten in der Roten Reihe bzw. Dorfstraße relativ kurz ist, die nicht ausreichende Bedienung teilweise nur am Wochenende vorhanden ist und eine Änderung der Buslinienführung ohne Nachteile für andere Fahrgäste nicht möglich ist, ist eine Verbesserung nicht vorgesehen (vgl. Karte 6.2).

In Lehrte bestehen im Nordwesten und Südwesten der Kernstadt Mängel, da die Linien 962 und 964 trotz Angebotsverbesserungen kein ausreichendes Angebot bieten. Das ebenfalls durch die Linie 964 bediente Alte Dorf befindet sich in Randlage. Im Neubaugebiet Am Sülterberg bestehen trotz Angebotsverbesserungen zum Fahrplan 2013 Angebotsmängel. Hier soll die Nachfrageentwicklung weiter beobachtet werden.

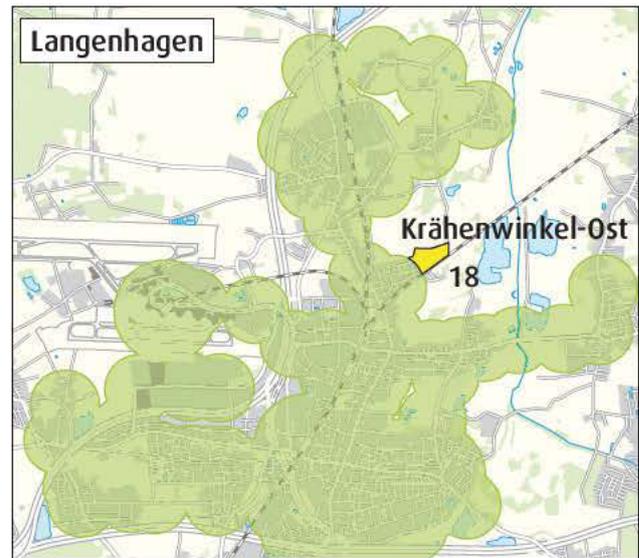


Für die Stadt Springe wurde zum Fahrplan 2008 eine Verbesserung des Stadtverkehrsangebots für den östlichen Wohn- und Einkaufsbereich eingerichtet. Nach einer Probezeit von



zwei Jahren wurde das Angebot mangels Nachfrage wieder eingestellt. Eine Wiederaufnahme der Bedienung des Bereichs Osttangente ist z. Zt. in Diskussion.

In Langenhagen wurde für den Bereich Krähenwinkel-Ost das RufTaxi Angebot wegen sehr geringer Nachfrage gestrichen.



Im Stadtteil Altgarbsen ist im Übergang zur Leineau ein kleiner Bereich (Hegewisch, Am Maschgrund) außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs (vgl. Karte 6.2).

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

**Tab. D1 2: Bereiche in der LHH und in Mittelzentren, in denen die standardmäßige Mindestbedienung nicht erfüllt sind. (Analyse Fahrplan 2013)**

Stadt/ Gemeinde	Gebiet	Nr. in der Karte	Ein- woh- ner	Mo- Fr	Sa	So	Grund, Verbesserungsvorschlag bzw. Erklärung dafür, dass der Man- gel akzeptiert wird	Mangel akzeptiert
Hannover	Isernhagen Süd, westlicher Bereich	1	510	X	X	X	Randlage. Mit einem erweiterten Fußweg kann der Endpunkt der Stadtbahnlinie 9 erreicht werden.	Ja
	Misburg, östlich des Kanals (Steinbruchsfeld)	2	530	X	X	X	Außerhalb des Einzugsbereichs der Buslinien 124 und 127. Mit einem erweiterten Fußweg wird eine im Stadtbahntakt bediente Busachse erreicht. Bei Verlängerung der Stadt- bahn nach Misburg (voraussichtlich 2015) wird sich der nicht erschlosse- ne Bereich wesentlich verkleinern.	Ja
	Bemerode, Anecampstraße	3	1070	X	X	X	Randlage. Mit einem erweiterten Fußweg wird eine im Stadtbahntakt bediente Busachse erreicht.	Ja
	Heideviertel, Bereich Klabung- destraße	4	650	X	X	X	Randlage. Mit einem erweiterten Fußweg wird eine im Stadtbahntakt bediente Busachse erreicht.	Ja
	Heideviertel, Eilenriedestift	5	360	X	X	X	Randlage. Mit einem erweiterten Fußweg wird eine im Stadtbahntakt bediente Busachse erreicht.	Ja
Barsing- hausen	Westl. Stadtge- biet	6	1670		X	X	Kein Angebot in den Schwachver- kehrszeiten bei den Stadtbuslinien 501 und 502. Die Nachfrage wird als gering eingeschätzt.	ja
	Nördl. Stadtge- biet	7	580		X	X	Kein Angebot in den Schwachver- kehrszeiten bei den Stadtbuslinien 501 und 502. Die Nachfrage wird als gering eingeschätzt.	ja
	Südliches Stadtgebiet Lud- wig-Jahn-Straße	8	190		X	X	Kein Angebot in den Schwachver- kehrszeiten bei den Stadtbuslinie 501. Die Nachfrage wird als gering eingeschätzt.	ja
	Egestorf, südwestl. Bereich	9	1120		X	X	Randlage. Z. Zt. kein Wochenen- dangebot der Linie 562 (geplant ab 2015), erweiterter Einzugsbereich der S-Bahn mit 700-900 m Fußweg.	Ja

Stadt/ Gemeinde	Gebiet	Nr. in der Karte	Ein- woh- ner	Mo- Fr	Sa	So	Grund, Verbesserungsvorschlag bzw. Erklärung dafür, dass der Man- gel akzeptiert wird	Mangel akzeptiert
Burgdorf	Burgdorf-West	10	660		X	X	Kein ausreichendes Wochenenda- ngelot auf der Linie 905. Zum FP 2012 Fahrwegweiterung. Entwicklung der Nachfrage beob- achten, daraus Handlungsbedarf ableiten.	nein
	Burgdorf-Nord, Vor dem Celler Tor	11	800		X	X	Kein ausreichendes Angebot auf der Linie 926 in den Schwachver- kehrszeiten. Ehemaliges RufTaxi-An- gebot hatte in diesem Bereich keine Nachfrage.	Ja
Garbsen	Berenbostel öst- liche Dorfstraße	12	230		X	X	Kein ausreichendes Wochenenda- ngelot der Linie 480. Mit einem erwei- terten Fußweg von 600 – 700 m ist das Angebot der Linie 450 nutzbar.	Ja
	Berenbostel öst- lich und westlich der Wreschener Allee	13	370	X	X	X	Außerhalb des Einzugsbereichs der Haltestellen auf der Roten Reihe und der Dorfstraße. Mit einem erweiter- ten Fußweg von 500 – 1000 m ist das gute Busangebot in Berenbostel Zentrum nutzbar.	Ja
Lehrte	Südwestlicher Wohnbereich (Neubaugebiet Am Sülterberg)	14	560	X	X	X	Durch Einrichtung der Haltestelle Am Sülterberg der Linie 964 (2010) genügt die räumlichen Erschließung den Anforderungen. Trotz Verbesse- rungen des Angebotes ab FP 2013 bestehen weiterhin Angebotsmängel. Es werden weiterhin Verbesserungen der Erschließung zur Erfüllung der Kriterien des Mindestbedienungs- standards angestrebt und Lösungs- möglichkeiten untersucht. In die Bearbeitung wird die Stadt Lehrte einbezogen.	Nein
	Altes Dorf	15	400	X	X	X	Durch Einrichtung der Linie 964 (Haltestelle Stille Str.) in 2007 sind die räumlichen Kriterien erfüllt. Das Angebot erfüllt die Anforderungen nicht. Der Bereich liegt im erweiter- ten Einzugsbereich des Bahnhofes Lehrte.	Ja

Stadt/ Gemeinde	Gebiet	Nr. in der Karte	Ein- woh- ner	Mo- Fr	Sa	So	Grund, Verbesserungsvorschlag bzw. Erklärung dafür, dass der Man- gel akzeptiert wird	Mangel akzeptiert
	Breite Lade	16	520	X	X	X	Durch die Einführung des RufTaxi Lehrte (Linien 962/963) sind die Anforderungen an das Angebot für die Haltestelle Tiefe Str. erfüllt. Es verbleibt ein kleiner Bereich außerhalb des Einzugsbereichs der Haltestelle. Es werden weiterhin Verbesserungen der Erschließung zur Erfüllung der Kriterien des Mindestbedienstungsstandards angestrebt und Lösungsmöglichkeiten untersucht. In die Bearbeitung wird die Stadt Lehrte einbezogen.	Nein
<b>Springe</b>	Bereich Osttange, Friedrichstraße	17	450	X	X	X	Außerhalb des Einzugsbereichs vorhandener Haltestellen. Eingerichtetes Angebot mit der Buslinie 302 wurde kaum genutzt.	Ja
<b>Langenhagen</b>	Krähenwinkel-Ost	18	760	X	X	X	Das über viele Jahre in diesem Bereich angebotene RufTaxi 612 wurde sehr wenig genutzt und daher zum Fahrplan 2011 eingestellt.	Ja
<b>Altgarbsen</b>	Hegerwisch, Am Marschgrund	19	270	X	X	X	Mit einem erweiterten Fußweg von < 800 m können die Haltestellen Hansastraße bzw. Kastanienplatz erreicht werden.	Ja

Einzugsradius Schiene: 750 m, Einzugsradius Bus: 500 m  
 X: Bei dieser Tagesart besteht kein ausreichendes Angebot  
 Einwohnerzahlen Stand 2011

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 erweitertem Fußweg erreicht werden. Eine zusätzliche kleinteilige Buserschließung würde im Regelfall nicht genutzt werden.



# Kapitel D II



Das Steuerungskonzept – Wir geben die Richtung vor!  
**Das Angebotskonzept**

## Kapitel DII: Angebotskonzept

In Kap. D II 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

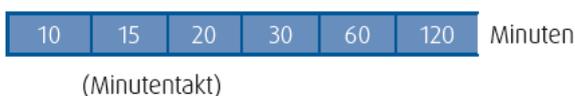
Zur Schaffung transparenter und kundenfreundlicher Angebote gehört die Einrichtung von Taktverkehren mit merkbaren Taktzeiten. Ziel ist es daher, das Verkehrsangebot so weit wie möglich zu vertakten, um den Fahrgästen gegenüber ein übersichtliches Angebot präsentieren zu können.

Das Taktsystem im GVH wurde kontinuierlich verbessert und im Jahr 2004 auf einen ganzjährigen 10-Minuten-Grundtakt umgestellt. 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).

##### 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 (Hauptverkehrszeit = HVZ, Nebenverkehrszeit = NVZ bzw. Schwachverkehrszeit = SVZ) abhängig sind:

##### Taktsystem im GVH:



Zusätzlich zum Taktsystem sind bei der Entwicklung des ÖPNV-Systems im Großraum-Verkehr 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
- möglichst gleiche Abfahrtsminuten in den verschiedenen Verkehrszeiten und bei unterschiedlichen Tagesarten.

Wesentliche Veränderungen der Rahmenbedingungen können zur Anpassung des beschriebenen Taktsystems führen.

#### 1.2 Bemessung des Platzangebotes

##### Verkehrssysteme Stadtbahn und Bus

Entsprechend der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen aufgestellten bundesweiten Empfehlungen (Stand 2006) sollen grundsätzlich folgende Standards 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.

##### Verkehrssystem SPNV

Für den SPNV sind die oben aufgeführten Standards nicht geeignet, da die Fahrzeiten z.T. deutlich länger sind und viele

Fahrzeuge gar keine Stehplätze vorsehen. Grundsätzlich soll das Platzangebot im SPNV so bemessen sein, dass möglichst alle Fahrgäste einen Sitzplatz finden. Die Überschreitung der Sitzplatzkapazitäten und damit die notwendige Nutzung von Stehplätzen werden nur für eine maximale Fahrtdauer von 10 Minuten toleriert. Danach gelten die Platzkapazitäten einer Fahrt als nicht mehr ausreichend.

### 1.3 Vernetzung der ÖPNV-Angebote

#### Abstimmung der Fahrpläne und Anschlussicherung

Seit Gründung des GVH werden die Fahrtenangebote in der Region Hannover möglichst 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.

#### 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 muss an den Knotenpunkten höchste Anforderungen hinsichtlich der Qualität (Fahrgastfreundlichkeit der Umsteiganlage, 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.

## 2. Die Qualitätssteuerung

Die verkehrlichen Leistungen innerhalb der Region Hannover werden auf Basis vertraglicher Regelungen zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen sowie einseitiger Verwaltungsakte der Region Hannover mit den Busverkehrsunternehmen erbracht (vgl. Kap. B 2.2). Bestandteile der Verträge bzw. Verwaltungsakte sind neben quanti-

tativen auch qualitative Anforderungen an das Angebot. Für die zu erbringenden Leistungen zahlt die Region Hannover entsprechende Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen (vgl. Kap. F 3). Das Risiko der Tarifeinnahmen im Stadtbahn- und 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 qualitativen Anforderungen der Fahrgäste an das ÖPNV-Angebot, den wettbewerblichen Vergaben im SPNV sowie der finanziellen Verantwortung, kommt die Region Hannover als Aufgabenträgerin und Bestellerin der Leistung ihrer Verantwortung nach, entsprechende Vorgaben zu machen und deren Einhaltung zu überprüfen. Wichtigstes Instrument hierbei ist das Qualitätssteuerungssystem.

### 2.1 Grundlagen des regionsweiten Steuerungssystems

Die Region Hannover hat sich bei der Entwicklung eines verbundweiten modularen Qualitätssteuerungssystems an dem Qualitätsbegriff gemäß der europäischen DIN EN 13816 orientiert. Mit dem Ziel einen Beitrag zur Verbesserung im ÖPNV zu leisten, enthält die DIN EN 13816 Empfehlungen und Anforderungen für die Definition und Festlegungen von Qualitätszielen sowie geeignete Verfahren zur Messung der Dienstleistungsqualität. Nach der DIN sind die folgenden acht Kriterien aus der Sicht der Kunden für die Beurteilung der Dienstleistungsqualität besonders wichtig: Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Information, Zeit, Kundenbetreuung, Komfort, Sicherheit und Umwelteinflüsse.

Für die Festlegung der Kriterien und deren Ziele wurden für das Qualitätssteuerungssystem von der Region Hannover die Einzelkriterien ausgewählt, welche überprüfbar sind sowie unmittelbar im Einflussbereich der Verkehrsunternehmen liegen und somit ausschließlich von diesen zu verantworten sind. Die Qualitätskriterien können den folgenden Bereichen, die einen Querschnitt des gesamten Leistungsspektrums des ÖPNV in der Region Hannover widerspiegeln, zugeordnet werden (vgl. D II 4.3):

- Produktion,
- Fahrzeug,
- Station/Haltestelle,
- Sicherheit und

- Fahrgastinformation/Service.

Eine Überprüfung und Messung der Kriterien erfolgt anhand der in der Vergangenheit bewährten Verfahren Direkte Leistungsmessung, Testkunden-Verfahren und Kundenzufriedenheitsmessung. Bei Verfehlung der Zielwerte kann die Region Hannover den Zuschuss der EVU bis zu einer bestimmten Höhe des Auftragsvolumens mindern.

## 2.2 Weiterentwicklung der Qualitätssteuerung und Berichterstattung

Mit dem Qualitätssteuerungssystem liegt der Region Hannover ein Instrumentarium zur Kontrolle und Sicherung der Qualitäten des ÖPNV vor. In der Anlage Qualität zu den Verkehrsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und in den Anlagen zu den Regelungen mit den Stadtbahn- und Busverkehrsunternehmen sind bereits wesentliche Teile des Systems enthalten. Aufgabe der Region Hannover wird es deshalb sein, innerhalb bestehender Verträge bzw. Vereinbarungen die Etablierung und Anwendung des verbundweiten Qualitätssteuerungssystems voranzutreiben. Zu berücksichtigen ist hierbei auch die im Kapitel D III beschriebene Pünktlichkeitsgarantie.

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 knüpfen die Überprüfung und die Weiterentwicklung sowie die Festlegung der Zielwerte für die Verkehrsunternehmen in den nächsten Jahren an.

Die Region Hannover hat den Anspruch regelmäßig über die qualitative Ausprägung der erbrachten Leistung aller in der Region verkehrenden Unternehmen zu berichten. Hierzu dient der jährlich zu erstellende Qualitätsbericht, in dem die Entwicklung der Qualitäten in Abhängigkeit der vereinbarten Zielwerte verkehrsunternehmensspezifisch dargestellt wird.

## 3. Grundlagen der Steuerung und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Hannover

Steuerungselemente zur Gestaltung des ÖPNV und SPNV in der Region Hannover sind Verkehrsverträge im SPNV, Betrauungen und Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) für den Stadtbahn- und Busverkehr.

## 4. SPNV

### 4.1 Verkehrsverträge

Die Region Hannover hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 sämtliche SPNV-Linien im Wettbewerb vergeben. Ergebnis der verschiedenen Vergabeverfahren sind Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio, erixx, metronom und WestfalenBahn.

Eine Übersicht über die Wettbewerbsnetze, an denen die Region beteiligt ist, ist in der folgenden Karte dargestellt.



Region Hannover

Karte 7

## Linienetz SPNV mit Beteiligung der Region Hannover



- S-Bahn Hannover**
- Expresslinien Emsland / Mittelland: EMIL**
  - Emsland = Emden - Meppen - Rheine - Münster
  - Mittelland = (Bielefeld / Rheine - Osnabrück -) Löhne
  - Hannover - Braunschweig
- Expresskreuz Niedersachsen / Bremen**
  - Hannover - Nienburg - Bremen - Emden - Norddeich
  - Osnabrück - Diepholz - Bremen - Bremerhaven - Lehe
- Heidekreuz: Hannover - Soltau - Buchholz, Uelzen - Soltau - Bremen**
- Uelzen - Hannover - Göttingen**
- Elektro-Netz Niedersachsen-Ost**
  - Hannover - Gifhorn - Wolfsburg
  - Wolfsburg - Braunschweig - Hildesheim
- Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teilnetz: DINSO 2**
  - Uelzen - Braunschweig
  - Bad Harzburg - Goslar - Hildesheim - Hannover
  - Braunschweig - Goslar/Bad Harzburg
  - Lüneburg - Dannenberg



Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2014  
Kartographie und Druck: Region Hannover

Alle Wettbewerbsnetze umfassen auch Leistungen, die außerhalb der Region Hannover erbracht und durch die benachbarten Aufgabenträger LNVG und ZGB finanziert werden. Der Anteil am Leistungsvolumen, der im Fahrplan 2015 durch die Region Hannover bestellt und finanziert wird, ist in der nachfolgenden Tabelle abgebildet:

**Tab. DII 1: Bestellte Verkehrsleistungen im Gebiet der Region Hannover Fahrplan 2015**

Linienbezeichnung	Linienverlauf	Produkt	„Zugkilometer (incl. Verstärker/Sprinter)“
S-Bahn		S-Bahn	
S 1 (S51+S21)	(Haste-) Barsinghausen - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden)	S-Bahn	1.049.806
S 2	(Haste-) Barsinghausen - Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	S-Bahn	1.055.146
S 3	Hannover Hbf. - Lehrte - Sehnde (-Hildesheim)	S-Bahn	442.971
S 4	(Hildesheim -) Rethen - Hannover Hbf. - Langenhagen - Bennemühlen	S-Bahn	872.848
S 5	(Hameln-) Springe - Weetzen - Hannover Hbf. - Langenhagen - H-Flughafen	S-Bahn	1.714.817
S 6	Hannover Hbf. - Burgdorf - Ehlershausen (-Celle)	S-Bahn	415.127
S 7	Hannover Hbf. - Lehrte - Ehlershausen (-Celle)	S-Bahn	526.923
übriger SPNV			
RE1/RE8	Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	RE	724.208
RE2	(Göttingen-) Rethen - Hannover Hbf. - Langenhagen - Großburgwedel (-Celle)	ME	674.096
RE10	Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	Erixx	197.379
RE30	Hannover Hbf. - Lehrte - Dedenhausen (-Wolfsburg)	RE	534.924
RE60/RE70	(Braunschweig-) Hämelerswald - Lehrte - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden)	RE	819.640
RB38	Hannover Hbf. - Bennemühlen (-Soltau)	Erixx	387.711

## 4.2 Quantität

### Kundenorientierte Angebotspalette

Das SPNV-Angebot innerhalb der Region kann entsprechend der unterschiedlichen verkehrlichen Bedeutungen in verschiedene Produktlinien strukturiert werden:

- **Express-Linien** (Produktbezeichnung Regionalexpress (RE))  
Das Grundgerüst im SPNV bilden die Express-Linien, die mit kurzer Reisezeit regionale Zentren verbinden. „Express“-Züge verkehren grundsätzlich konsequent im Stundentakt über die ganze Woche.
- **S-Bahn-Linien** (Produktbezeichnung S-Bahn (S))  
Die S-Bahn-Linien ergänzen das Angebot der Express-Linien und dienen der Naherschließung der Räume. Dieses Angebot zeichnet sich durch kurze Haltestellenabstände, konsequenten, mindestens stündlichen Takt und einen langen Bedienungszeitraum aus.
- **Regional-Linien** (Produktbezeichnung Regionalbahn (RB))  
Die Produkte haben ebenfalls eine Erschließungsfunktion allerdings außerhalb der Verdichtungsräume. Diese Züge bedienen alle Haltestellen und verkehren mindestens zweistündlich.

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.

### 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 Regelangebot überführt. Die Nachtverkehre werden in den Nächten von Freitag auf Samstag bzw. Samstag auf Sonntag stündlich angeboten.

### Takte

Die Region Hannover orientiert sich bei der Gestaltung des Fahrplanangebotes am einheitlichen 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 das Fahrplanjahr 2014 zeigt die folgende Tabelle.

**Tab. DII 2: SPNV-Takte im Gebiet der Region Hannover Fahrplan 2015**

Linienbezeichnung	Linienverlauf	Produkt	Takt in Minuten*1)
S-Bahn			
S 1 (S21)	(Haste-) Barsinghausen - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden)	S-Bahn	60*1)
S 2	(Haste-) Barsinghausen - Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	S-Bahn	60
S 3	Hannover Hbf. - Lehrte - Sehnde (-Hildesheim)	S-Bahn	60
S 4	Hannover Hbf. - Langenhagen - Bennemühlen	S-Bahn	30*2)
	Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	S-Bahn	60
S 5 (S51)	Hannover Hbf. - Langenhagen - H-Flughafen	S-Bahn	30
	Hannover Hbf. - Weetzen - Springe (-Hameln)	S-Bahn	30*1*2)
S 6	Hannover Hbf. - Burgdorf - Ehlershausen (-Celle)	S-Bahn	60
S 7	Hannover Hbf. - Lehrte - Ehlershausen (-Celle)	S-Bahn	60
übriger SPNV			
RE1/RE8	Hannover Hbf. - Wunstorf - Hagen (-Nienburg)	RE	60
RE2	(Göttingen-) Rethen - Hannover Hbf. - Langenhagen - Großburgwedel (-Celle)	ME	60
RE10	Hannover Hbf. - Rethen (-Hildesheim)	ERIXX	60
RE30	Hannover Hbf. - Lehrte - Dedenhausen (-Wolfsburg)	RE	60
RE60/RE70	(Braunschweig-) Hämeleerwald - Lehrte - Hannover Hbf. - Wunstorf (-Haste - Minden)	RE	60
RB38	Hannover Hbf. - Bennemühlen (-Soltau)	ERIXX	60

1) = Verstärker/Sprinter nicht berücksichtigt

2) = sonn- und feiertags nur 60-Min.-Takt

Die Stationen im Regionsgebiet sind mindestens im Stundentakt zu bedienen. In den Hauptverkehrszeiten sind in die Hauptlastrichtung zusätzlich Verstärkerzüge anzubieten.

### Bedienungshäufigkeiten

Insgesamt gab es im Fahrplan 2012 an den Stationen der Region Hannover Montag bis Freitag täglich 2.366 Zugabfahrten mit der Bestimmung Hannover Hbf (Samstag 2.242, Sonntag 1.735). Die detaillierte Ergebnistabelle (Tab. E II 3 Fahrzeiten an Werktagen und Anzahl der Fahrtmöglichkeiten nach Hannover im Fahrplan 2012) 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), Langenhagen-Mitte (111) und Hannover-Bismarckstraße (94).

### Fahrzeiten

Von fast allen Stationen innerhalb der Region Hannover ist Hannover Hbf innerhalb von 30 Minuten erreichbar (vgl. Karte 4). Durch die konsequente Vertaktung mit gleichen Abfahrts- und Ankunftszeiten über die gesamte Woche kommt es nur in Ausnahmefällen zu Abweichungen zwischen den verschiedenen Tagesgruppen.

### Nachfrage

Das Verkehrsaufkommen ist auf den einzelnen Relationen im Regionsgebiet sehr unterschiedlich. Auf Basis der Zählungen 2011 bei den EVU 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 gut 65.000 Reisenden pro Tag zwischen Hannover-Nordstadt und Hannover Hbf. Nahezu gleich hoch ist die Gesamtnachfrage auf dem gemeinsamen Abschnitt östlich des Hauptbahnhofs Hannover. Vergleichsweise schwach ausgelastet sind dagegen Streckenabschnitte wie zum Beispiel zwischen Otze und Ehlershausen (3.260 Fahrgäste) oder zwischen Sehnde und Lehrte mit ca. 3.800 Fahrgäste pro Tag. Die Nachfrage ist in der Karte 8 (Kantenbelastung der SPNV-Strecken) dargestellt.

Von den innerhalb der Region Hannover beförderten SPNV-Kunden nutzen montags bis freitags gut die Hälfte die S-Bahn (96.800 Reisende), die anderen Fahrgäste den übrigen

SPNV mit den Produkten RE, ME, RB und den für die Nahverkehrskunden freigegebenen Fernverkehr.

Insgesamt verzeichnet der Nahverkehr im Zeitraum 2006 – 2011 einen Zuwachs von 27 % Ein- und Aussteigern. Die Mehrfahrten verteilen sich allerdings nicht gleichmäßig über sämtliche Stationen. Besonders hohe Zuwächse haben die Stationen: H-Linden/Fischerhof (+ 225%), Sehnde (+ 157%), Rethen (+ 109%) und Langenhagen-Kaltenweide (+ 75%).

Die Zuwächse sind durch eine Reihe von Faktoren beeinflusst u.a. verbesserte Qualität der Stationen und deren Zugänglichkeit, erhöhte Energiekosten, verbesserte Servicequalität, stärkeres Umweltbewusstsein, bessere Zubringersituation (durch P+R oder Verknüpfung mit Buslinien), Zunahme der Einwohner durch Neubaugebiete sowie ein verbessertes Bedienungsangebot.

Zu den Stationen mit den höchsten Ein- und Aussteigerzahlen gehören inzwischen neben Hannover Hbf (128.800) auch Wunstorf (12.400), Lehrte (10.900), Neustadt (6.800), H-Linden/Fischerhof (4.500), Burgdorf (4.400) und Barsinghausen (4.100).

Neben den Steigerungen gibt es auch an einigen Stationen Rückgänge bei den Ein- und Aussteigerzahlen. 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, Änderungen im Tarif oder aber auch Kundenunzufriedenheit.

Tab. DII 3: Übersicht Ein- und Aussteiger an Stationen

Station	Anzahl der Ein- und Aussteiger in 2011	Veränderung 2011 zu 2006
Ahlten	1.200	-25%
Aligse	700	37%
Bantorf	900	88%
Barsinghausen	4.100	12%
Bennemühlen	3.600	30%
Bennigsen	1.600	-29%
Bissendorf	1.800	-2%
Burgdorf (Han)	4.400	7%
Dedenhausen	600	9%
Dedensen/Gümmer	1.000	-8%
Dollbergen	1.500	0%
Egestorf	1.400	-8%
Ehlershausen	1.400	22%
Eilvese	300	-14%
Empelde	2.300	17%
Großburgwedel	1.700	21%
Hagen (Han)	700	67%
Hämelerwald	2.900	44%
H.-Anderten/Misburg	1.500	-3%
H.-Bismarckstraße	3.000	-24%
H.-Bornum	600	107%
H.-Flughafen	3.500	-15%
H.-Karl-Wiechert-Allee	2.700	41%
H.-Kleefeld	900	27%
H.-Ledeberg	1.600	-18%
H.-Leinhausen	1.900	-1%
H.-Linden/Fischerhof	4.500	224%
H.-Messe/Laatzten	600	36%
H.-Nordstadt	3.700	21%
H.-Vinnhorst	800	-27%
Holtensen/Linderte	300	-9%
Immensen-Arpke	800	1%
Isernhagen	700	49%
Kirchdorf	1.700	16%
Langenhagen-Kaltenweide	1.600	74%
Langenhagen-Mitte	3.800	-1%
Langenhagen-Pferdemarkt	1.800	30%
Lehrte	10.900	55%
Lemmie	400	-11%
Letter	1.700	-18%

Station	Anzahl der Ein- und Aussteiger in 2011	Veränderung 2011 zu 2006
Mellendorf	2.800	13%
Neustadt a. Rbge	6.800	43%
Otze	400	5%
Poggenhagen	500	-6%
Rethen	1.000	113%
Ronnenberg	700	13%
Seelze	2.900	13%
Sehnde	2.000	160%
Springe	4.000	-23%
Völkxen-Eldagsen	1.300	-2%
Weetzen	3.300	-12%
Wennigsen	2.500	4%
Winninghausen	800	10%
Wunstorf	12.400	32%



Region Hannover

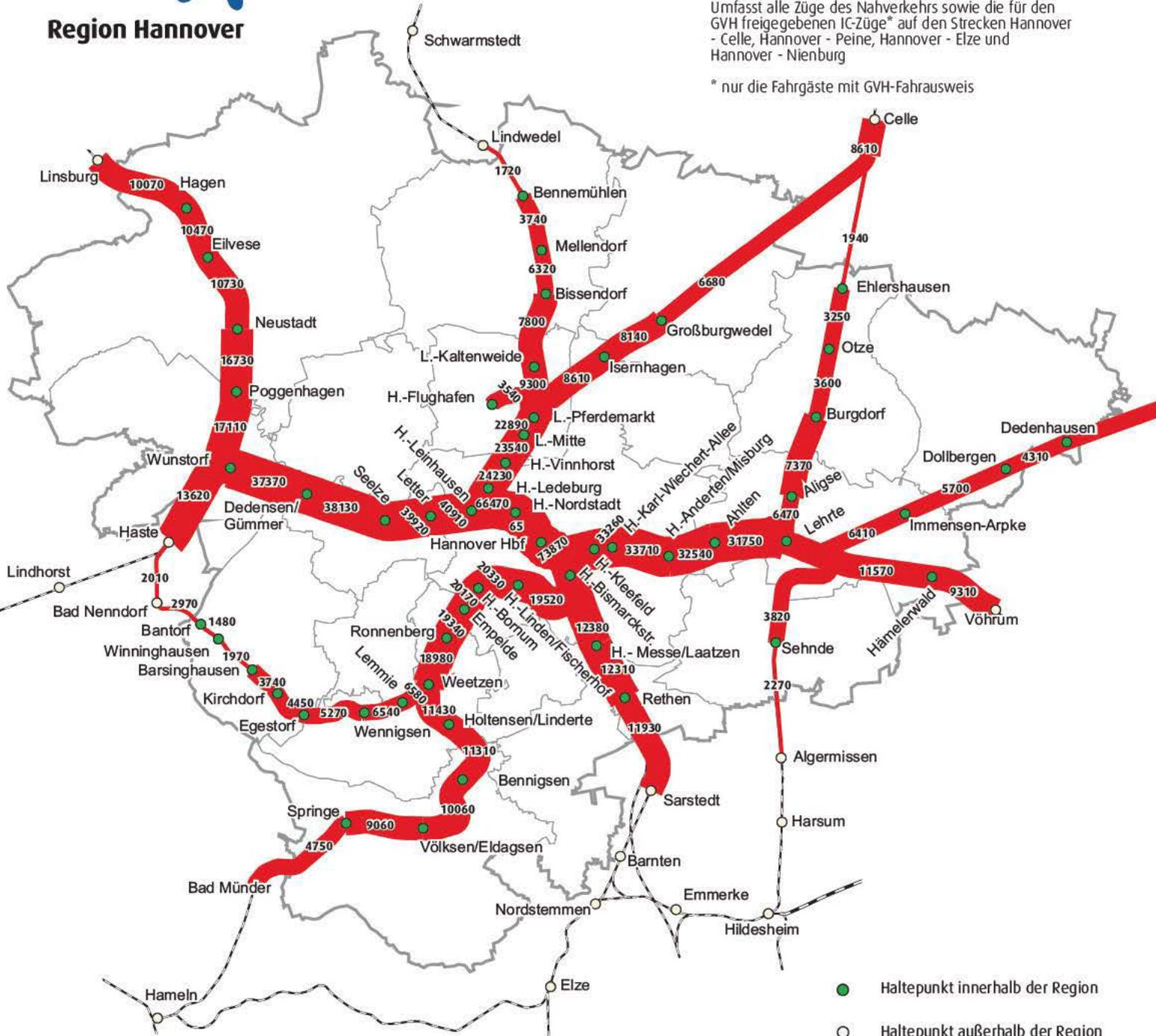
# Karte 8

## SPNV

### Belastung 2011

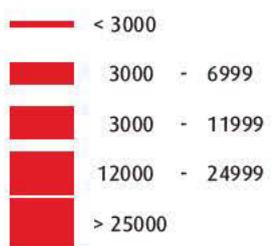
Umfasst alle Züge des Nahverkehrs sowie die für den GVH freigegebenen IC-Züge\* auf den Strecken Hannover - Celle, Hannover - Peine, Hannover - Elze und Hannover - Nienburg

\* nur die Fahrgäste mit GVH-Fahrausweis



- Haltepunkt innerhalb der Region
- Haltepunkt außerhalb der Region

Reisende pro Tag in beide Richtungen



Quelle: WVI-Auswertung

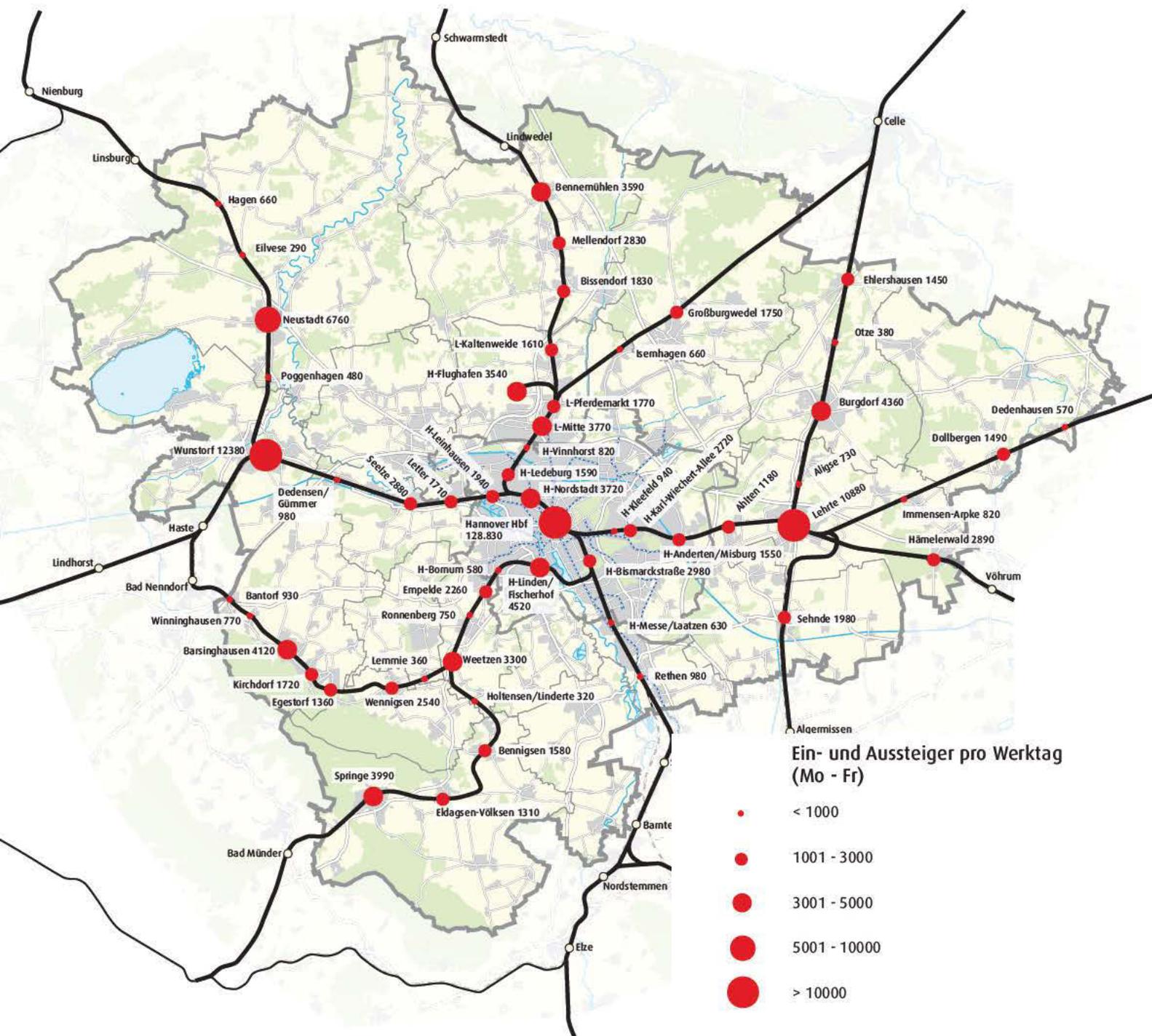


Region Hannover

Karte 9

**SPNV**

Ein-/ Aussteiger 2011



100000 Zahl der Ein- und Aussteiger pro Werktag (Mo - Fr)

Quelle: WVI-Auswertung



Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2014  
Kartographie und Druck: Region Hannover

### 4.3 Qualität

Für die Region nimmt die qualitative Ausprägung des Verkehrsangebotes sowie das Qualitätsteuerungssystem, wie bereits unter D II Kap. 2 beschrieben, einen hohen Stellenwert ein. Aus diesem Grund enthalten die mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossenen Verkehrsverträge, eine eigene Anlage Qualität. Diese beschreibt detailliert die qualitativen Anforderungen an das Angebot, welches durch das EVU zu erbringen ist. Grundlage für die Anlage Qualität sind die im Folgenden dargestellten Standards, welche für alle Produktlinien gleichermaßen gelten.

Tab. DII 4: Qualitätsmerkmale SPNV

Bereiche Qualitätsmerkmale	Erläuterungen
<b>Produktion</b>	
Pünktlichkeit	Die Abfahrt und Ankunft aller Züge erfolgt minutengenau laut Fahrplan oder mit einer Verspätung bis maximal 3 Min. nach Fahrplanzeit
Zugausfall/Verlässlichkeit	Alle Züge verkehren laut aktuellem Fahrplan
Anschlüsse	An definierten Stationen werden alle Anschlüsse laut Fahrplan erreicht. Hierbei sind die Übergangszeiten zu beachten.
Zugbildung	Die Zugbildung erfolgt bedarfsgerecht entsprechend der benötigten Kapazitäten.
<b>Fahrzeuge</b>	
Sauberkeit	Alle kundenrelevanten Einrichtungen (z.B. Fußböden, Wände und Decken, Türen, Sitze, Scheiben, Toiletten, Abfallbehälter, ...) sind sauber und weisen keine dauerhaften Verschmutzungen auf.
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.
<b>Stationen</b>	
Schadensfreiheit	Alle in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen liegenden und kundenrelevanten Einrichtungen, hierzu zählen Fahrausweisautomaten und -entwerter, Fahrplanaushang sowie Fahrplaninfos bei Schienenersatzverkehr (SEV) sind frei von Schäden und nutzbar.
<b>Fahrgastinformation/Service</b>	
Fahrgastinformation in den Zügen	In den Zügen erfolgen optische und akustische Informationen der Fahrgäste über das Fahrtziel, den nächsten Zughalt und die Ausstiegsseite. Eine grafische Darstellung des bedienten Netzes sowie Tarifinformation sind in Form von Aufklebern (mindestens DIN A3) in jedem Wagen vorzuhalten.
Information in den Zügen 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, Schienenersatzverkehre, ..) sind zu geben.
Kundenbetreuung in den Zügen	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 in der Zeit von 20 bis 6 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.
Fahrgastinformation bei langfristig geplanten Schienenersatzverkehr	Die Fahrgäste werden rechtzeitig vor und während des Schienenersatzverkehrs durch Aushänge, Lautsprecherdurchsagen und Servicepersonal an allen betroffenen Stationen über die Maßnahmen informiert.
Allgemeine Fahrgastinformationen durch das EVU	Außen am Fahrzeug (Front und Seiten) sind das Fahrtziel und die Liniennummer anzuzeigen.
<b>Sicherheit</b>	
Sicherheit in den Zügen	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. Alle S-Bahn-Fahrzeuge sind zwischen 20 und 6 Uhr mit Kundenbetreuern besetzt.

## 5. Linienbündel Stadt Hannover

Die Region Hannover hat aufgrund der verkehrlichen und wirtschaftlichen engen Verflechtung die Notwendigkeit gesehen, die Stadtbahn und Buslinien im Gebiet Landeshauptstadt Hannover und Teilen der angrenzenden Kommunen zu einem Linienbündel zusammenzufassen und die Bedienung dieses Linienbündels "aus einer Hand" zu sichern.

Die Zusammenfassung der Stadtbahn- und Buslinien zum Linienbündel Stadt Hannover wurde als Fortschreibung des Nahverkehrsplan 2015 beschlossen (BDs).

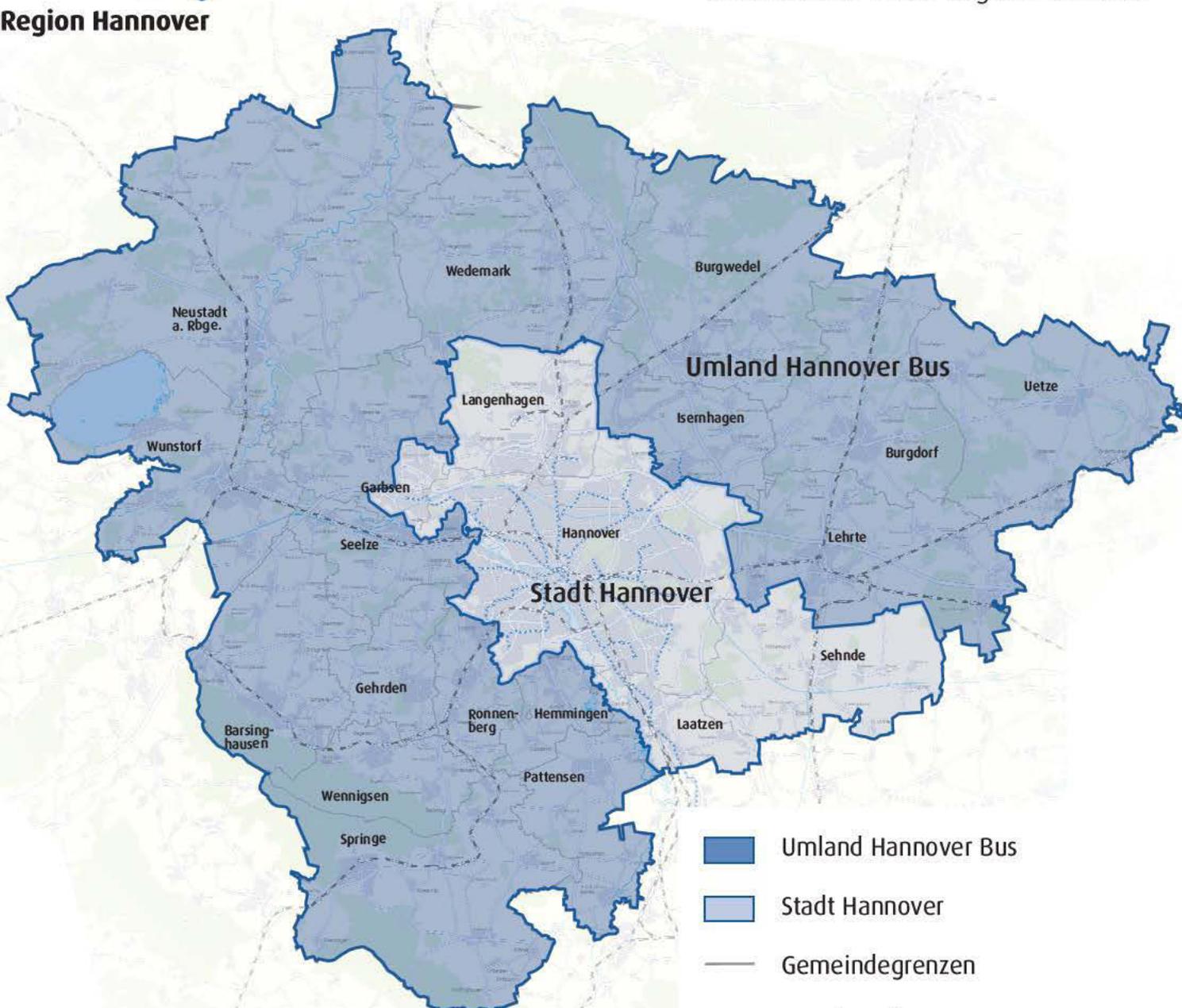


Region Hannover

Karte 10

**Bus**

Linienbündel in der Region Hannover



Stand: April 2015

## 5.1 Linienbündel Stadt Hannover – hier: Stadtbahn

Die Zuordnungen der Stadtbahnlinien zum Linienbündel Stadt Hannover sind im Kap. D II 5.1.1 nachzuvollziehen. Der Linienverlauf der Stadtbahnlinien ist in dem GVH Plan – Tarifgebiet und Verkehrslinien des Jahresfahrplans 2014 – hinterlegt (Karte 14.1).

### 5.1.1 Bedienungsrahmen Linienbündel Stadt Hannover - hier: Stadtbahn

Die Region Hannover legt den Rahmen einer ausreichenden Verkehrsbedienung für das Verkehrssystem Stadtbahn auf der Grundlage des Jahresfahrplans 2014 in der Tabelle D II 4: Stadtbahn fest. Diesen Rahmen soll das Verkehrsunternehmen für die konkrete Gestaltung des Fahrplanangebotes nutzen und dabei die im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben (z.B. Qualitätsvorgaben) berücksichtigen.

Für die Stadtbahn werden für die Tagesarten Montag – Freitag, Samstag und Sonntag Verkehrszeiten definiert und ein Bedienungsrahmen beschrieben, der den Rahmen der Bedienung der folgenden Stadtbahnlinien aufzeigt. Die vorliegende Tabelle ist eine Abstraktion des hinterlegten Jahresfahrplans und kann (und soll) nicht jede Abweichung dokumentieren. Durch Taktspürnge, Veränderungen der Nachfrage, betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekten kann es zu Abweichungen kommen. Wesentliche Abweichungen (Veränderung des Linienweges, Streichung bzw. Ergänzung von Linien und Veränderung der Bedienungshäufigkeit) bedürfen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Stadtbahnlinien im Linienbündel Stadt Hannover:

- 1 Langenhagen – Laatzen bzw. Sarstedt
- 2 Alte Heide – Rethen bzw. Döhren/Bhf.
- 3 Wettbergen – Altwarmbüchen
- 4 Garbsen – Roderbruch
- 5 Stöcken – Anderten
- 6 Nordhafen – Messe/Ost
- 7 Wettbergen – Misburg
- 8 Hauptbahnhof – Messe/Nord
- 9 Empelde – Fasanenkrug
- 10 Ahlem – Aegidientorplatz
- 11 Haltenhoffstraße – Zoo
- 17 Aegidientorplatz – Wallensteinstraße

Verstärkerlinien zu Messen und Veranstaltungen

- 16 Königsworther Platz – Messe/Ost

18 Alte Heide bzw. Hauptbahnhof – Messe/Nord

Erläuterungen zum Bedienungsrahmen:

- Die vorliegende Tabelle gibt den Rahmen der Bedienung vor.
- Der Bedienungsrahmen bezieht sich auf die Bedienzeiten zentraler innerstädtischer Haltestellen (Kröpcke, Hauptbahnhof, Steintor).
- Der Bedienungsrahmen ist eine Abstraktion des hinterlegten Jahresfahrplans und berücksichtigt die Hauptlastrichtung.
- Die Verkehrszeiten für die Tagesarten Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag sind ungefähre Angaben mit einem Toleranzspielraum von +/- 30 Minuten.
- Abweichungen vom Bedienungsrahmen sind durch Taktspürnge, Veränderungen der Nachfrage, betriebliche und wirtschaftliche Aspekte innerhalb des vereinbarten Rahmens möglich. Dies betrifft auch die Taktverdichtung oder -ausdünnung auf Linienabschnitten.
- Die Verstärkerlinien zu Messen und Veranstaltungen sind in diesem Bedienungsrahmen nicht aufgeführt.

Innerhalb des festgelegten Bedienungstaktes sind Änderungen im Minutenbereich möglich.

Für die Stadtbahnlinien im Linienbündel Stadt Hannover gilt folgender Bedienungsrahmen:

Tab. DII 5: Stadtbahn

Wochentag	Verkehrszeiten (ca. Angaben) Toleranz +/- 30 Minuten	Takt der Linien: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11 (in Minuten)	Takt Linie: 10 (in Minuten)	Takt Linie: 17 (in Minuten)
Montag bis Freitag	04:00 – 05:00	30	15 <sup>4</sup>	-
	05:00 – 06:30	15	15 <sup>5</sup>	-
	06.30 – 19:30	10 <sup>1</sup>	7,5	15 <sup>11</sup>
	19:30 – 23:00	15 <sup>2</sup>	7,5 <sup>6</sup>	-
	23:00 – 01:00	30	15 <sup>7</sup>	-
Nur Freitag	01:00 – 04:00	60 <sup>3</sup>	60	-
Samstag	04:30 – 06:00	30	15 <sup>8</sup>	-
	06:00 – 12:00	15	10-15 <sup>9</sup>	-
	12:00 – 19:30	10	10 <sup>9</sup>	20
	19:30 – 23:00	15	15	-
	23:00 – 01:00	30	15	-
	01:00 – 05:00	60	60	-
Sonntag	05:00 – 09:00	30	15	-
	09:00 – 23:00	15	10-15 <sup>10</sup>	30 <sup>12</sup>
	23:00 – 01:00	30	15 <sup>10</sup>	-

- 1 20-Min.-Takt Linie 1 auf dem Abschnitt Laatzen – Sarstedt und 20-Min.-Takt Linie 2 auf dem Abschnitt Peiner Str. - Rethen
- 2 30-Min.-Takt Linie 1 auf dem Abschnitt Laatzen – Sarstedt
- 3 kein Angebot auf der Linie 11 und auf dem Abschnitt Peiner Str. – Rethen der Linie 2
- 4 15-Min.-Takt von 4 bis 6 Uhr
- 5 7,5-Min.-Takt von 6 bis 21
- 6 7,5-Min.-Takt bis 21 Uhr
- 7 15-Min.-Takt ab 21 Uhr
- 8 15-Min.-Takt von 4:30 bis 6 Uhr
- 9 15-Min.-Takt von 6 bis 9 Uhr, 10-Min.-Takt von 9 bis 21 Uhr
- 10 10-Min.-Takt von 9:30 bis 21 Uhr, 15-Min.-Takt von 21 bis 1 Uhr
- 11 15-Min.-Takt bis 21 Uhr
- 12 30-Min.-Takt von 13 bis 18 Uhr

Für die Stadtbahnlinie 10 Ahlem – Aegidientorplatz ergibt sich aufgrund der Nachfrage zwischen Linden und Hauptbahnhof die Notwendigkeit eines verdichteten Taktes. Die Stadtbahnlinie 17 Wallensteinstraße – Aegidientorplatz hat die Funktion einer Ergänzungslinie und wird nur zu nachfragestärkeren Zeiten mit einem der Nachfrage angepassten Takt bedient.

**Nachtverkehr**

In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag wird von 01:00 Uhr bis 04:00/05:00 Uhr auf den

Stadtbahnlinien (ohne die Linien 11 und 17) ein stündliches Angebot im Nachtsternverkehr vorgehalten. Nach Inbetriebnahme der Linie 7 bis Misburg im Dezember 2014 verkehrt auch diese Linie im Nachtsternverkehr.

**Verkehre zu besucherstarken Messen**

Über das beschriebene Angebot hinaus sind Veranstaltungs- und Messeverkehre (zu den besucherstarken Messen) erforderlich. Zu den besucherstarken Messen ist auf den Stadtbahnlinien 8 und 18 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 der Expo-Plaza/TUI Arena/Messegelände-Ost bei Bedarf möglich.

**Bemessung der Fahrzeugkapazitäten / Zugbildung**

In der Regel verkehren die Stadtbahnzüge tagsüber im 10-Minuten-Grundtakt als 2-Wagen-Züge. Auf den Linien 1, 3, 4, 6 werden nachfrageabhängig im Winterhalbjahr und teilweise auch im Sommerhalbjahr in der Hauptverkehrszeit 3-Wagenzüge eingesetzt. Während der Laufzeit des vorliegenden NVP können bei steigender Fahrgastnachfrage auf den Linien 2, 5, 7 und 9 nach Vollendung der erforderlichen Ausbaumaßnahmen ebenfalls 3-Wagenzüge eingesetzt werden.

Die Veränderungen im Liniennetz Stadtbahn im Zeitraum der Laufzeit des NVP sind im Kap. E III 1 und in Karte 14.2 dargestellt.

## 5.1.2 Qualität Linienbündel Stadt Hannover - hier: Stadtbahn

Zur Erfüllung der im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) angestrebten Zielsetzungen und zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr sollen die eingesetzten Stadtbahnfahrzeuge bestimmte Qualitäten aufweisen.

### Betriebliche Qualitäten

- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Alle im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind pünktlich durchzuführen. Pünktlichkeit wird definiert als minutengenaue Abfahrt (messtechnische Toleranz 15 Sekunden vor Fahrplanabfahrt) oder max. 3 Minuten nach der lt. Fahrplan vorgegebenen Abfahrzeit.

- Anschlussicherung

An den Stationen Aegidientorplatz und Hauptbahnhof bestehen fahrplanmäßig minutengenaue Anschlüsse, die zu den Verkehrszeiten Montag bis Sonntag mit 30-Minuten-Takt gewährleistet werden sollen. Im Nachtverkehr sollen Anschlüsse an der Station Kröpcke gewährleistet werden.

- Bemessung der Fahrzeugkapazitäten / Zugbildung

Die Zugbildung erfolgt bedarfsgerecht entsprechend der benötigten Kapazitäten.

### Fahrzeuge

- Fahrzeuganzahl

Zur Erbringung des Fahrplanangebotes ist eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen einschließlich Reserve vorzuhalten.

- Fahrzeugbeschaffung

Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge sind die Anforderungen an die barrierefreie Nutzung und die bestehenden Qualitätsvorgaben zu berücksichtigen.

- Zugänglichkeit und Barrierefreiheit

Die Anforderungen der EU-Richtlinie 2001/85 sollen eingehalten werden. Dies gilt insbesondere für die Barrierefreiheit und Sondernutzungsflächen z.B. für Rollstühle, Kinderwagen. Die Fahrzeuge sollen Platz für die Fahrradmitnahme vorhalten. Neufahrzeuge sollen den Kunden die größtmögliche Barrierefreiheit bieten und daher grundsätzlich ohne Mittelstange angeschafft werden. Zusätzlich sollen Neufahrzeuge grundsätzlich mit Sondernutzungsflächen für Rollstühle, Fahrräder oder Kinderwagen ausgestattet sein. Abhängig vom Einsatz an Niedrig- oder Hochbahnsteigen sind Trittstufen erforderlich.

### Ausstattung

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen sollen die Ausstattungsmerkmale berücksichtigt werden. Weitere Merkmale können durch die Aufgabenträgerin, den GVH oder andere Vereinbarungen festgelegt werden.

Die Stadtbahnfahrzeuge sind mit einem rechnergesteuertem Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System - ITCS) ausgestattet. Die Stadtbahnfahrzeuge haben die erforderlichen Einrichtungen zum Einsatz im Bereich der Zugsicherung. Zur Nutzung der vorhandenen Beschleunigungseinrichtungen sind die fahrzeugeitigen Voraussetzungen zur LSA-Beeinflussung durch die Stadtbahnfahrzeuge vorhanden. In den Fahrzeugen sind Entwerter vorhanden. Ein Teil der Fahrzeuge ist mit Fahrgastzählgeräten ausgestattet. Die Anzahl richtet sich nach den Erfordernissen der Einnahmearbeitung im Verkehrsverbund.

Neue Stadtbahnfahrzeuge sollen mit Sprechstellen, Videoausstattung und Klimaanlage ausgestattet sein.

- Kapazitäten

Bei der Anschaffung von Neufahrzeugen sollen die Kapazitäten (Sitzplätze und Stehplätze) entsprechend der Nachfrage bzw. der prognostizierten Nachfrage berücksichtigt werden. Weitere Merkmale können durch die Aufgabenträgerin, den GVH oder andere Vereinbarungen festgelegt werden (vgl. Kap. D II 1.2).

- Sauberkeit

Die kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug müssen frei von groben Verschmutzungen sein.

- Funktionsfähigkeit

Die kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug müssen funktionsfähig und nutzbar sein.

### Fahrgastinformation

- Innen:

Die Stadtbahnfahrzeuge sind mit Einrichtungen zur Haltestellenansage und Haltestellenanzeige ausgestattet. Der Fahrzeugtyp TW 6000 bietet kein Fahrgastfernsehen, in den Fahrzeugen des Typs TW 2000/3000 sind die Voraussetzungen für Fahrgastfernsehen vorhanden. Weiter sollen statische Fahrgastinformationen durch Liniennetzpläne angeboten werden. Die Stadtbahnfahrzeuge sind mit Bordmikrofon und Lautsprechern ausgestattet.

- Außen:  
Auf jedem Fahrzeug soll einmal die Anzeige von Liniennummer und Ziel auf Vorder-, Rück- und beiden Längsseiten der Bahnen für den Kunden lesbar sein.
- Informationen bei Störungen/Ersatzverkehr  
Bei kundenrelevanten Störungen ist die Störung (und deren Grund, soweit bekannt) den Kunden mitzuteilen. Weitergehende Informationen (Fahralternativen, Ersatzverkehr ...) sind zu geben.  
Bei langfristig geplantem Ersatzverkehr werden die Kunden rechtzeitig vor und während des Ersatzverkehrs durch Ausgänge, Lautsprecherdurchsagen und Servicepersonal an wichtigen Stationen über die Maßnahme informiert.
- Fahrplandaten  
Soll- und Echtzeitdaten (Ist-/Prognosedaten) werden über standardisierte Schnittstellen an die von der Region Hannover benannten Stellen, wie HannIT AÖR, Connect Fahrplanauskunft GmbH, Zentrale Datendrehscheibe (ZDD), geliefert. Die Region Hannover stellt sicher, dass sie selbst und alle liefernden Verkehrsunternehmen die eigenen und die Daten aller beteiligten Verkehrsunternehmen in aufbereiteter, standardisierter Form erhalten und diese für Fahrplanauskunft, Fahrgastinformation und Anschlussicherung nutzen können. Konkretere Angaben werden in gesonderten Vereinbarungen getroffen.

### Fahrpersonal

Das Fahrpersonal zeichnet sich durch ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild und ein freundliches und hilfsberechtigtes Auftreten aus. Das Fahrpersonal erteilt korrekte und verständliche Auskünfte zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen und wichtigen Zielen für den befahrenen Linienbereich.

### Infrastruktur

- Haltestellen und Stationen  
Die Haltestellen sind mit mindestens einem Fahrkartenautomaten (in der Hauptlastrichtung) ausgestattet. Notruf/Info-Säulen mit Sprechstelle sind an den Haltestellen vorhanden. Es ist Videoüberwachung und -aufzeichnung in allen Tunnelstationen und an ausgewählten oberirdischen Haltestellen ist vorgesehen. Die genannten Anlagen müssen sauber und funktionsfähig sein.
- Fahrgastinformation an Haltestellen und Stationen  
Je nach Bedeutung der Haltestellen und Stationen (Kategorisierung nach div. Kriterien) sind diese mit Leitbeschilderung, Netzplänen, Linienverläufen, Fahrplänen, Umgebungsplänen,

Tarifinformationen, dynamische Anzeigen, Uhren und Sonderinformationen auszustatten. Bei Bedarf sind Sonderdurchsagen zu tätigen.

- Fahrweg - Informations- und Leittechnik  
Zur datentechnischen Abbildung des Betriebsablaufes und zur Fahrgastinformation bedienen sich die Verkehrsunternehmen eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (ITCS). Zur Integration und Koordination des gesamten ÖPNV-Ablaufes in der Region Hannover nutzen die Verkehrsunternehmen im GVH die gemeinsame Leitstelle Glocksee und deren Infrastruktur.

### Sicherheits- und Sonderleistungen

Sicherheitsbelange müssen Berücksichtigung finden. Sicherheitsleistungen gemäß Sicherheitskonzept (Kap. D III) und Angebote für besondere Zielgruppen (z.B. Begleitservice für Mobilitätseingeschränkte u.a.) werden angeboten.

## 5.2 Linienbündel Stadt Hannover - hier: Bus

Die Zuordnungen der Buslinien zum Linienbündel Stadt Hannover sind im Kap. D II 5.2.1 nachzuvollziehen. Der Linienverlauf der Buslinien ist in dem GVH Plan – Tarifgebiet und Verkehrslinien des Jahresfahrplans 2014 – hinterlegt.

### 5.2.1 Bedienungsrahmen Linienbündel Stadt Hannover - hier: Bus

Die Region Hannover legt den Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienungs für das Verkehrssystem Bus auf der Grundlage des Jahresfahrplans 2014 im Bedienungsrahmen für den Bus fest. Im Rahmen dieser Vorgaben sollen das Verkehrsunternehmen das konkrete Fahrplanangebot entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen und der weiteren im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben (z.B. Qualitätsvorgaben) gestalten. Die Aufgabe der Schülerbeförderung ist von den Verkehrsunternehmen auszufüllen.

### Verkehrskonzept der Region Hannover findet Berücksichtigung

Die Tabelle orientiert sich an dem Verkehrskonzept der Region Hannover, bei dem die Schiene (Eisenbahn und Stadtbahn) das „Rückgrat“ der Verkehrserschließung ist (Bedienungsebene 1). Zusätzlich bieten Direktbusse für Orte ohne Schienenanbindung direkte und einheitliche Verbindungen mit hoher Angebotsqualität. Der übrige regionale und lokale Busverkehr (Bedienungsebene 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 (Bedienungsebene 3) (vgl. Kap D I).

Für das Linienbündel Stadt Hannover (hier: Bus) werden für die Tagesarten Montag –Freitag, Samstag und Sonntag Verkehrszeiten definiert und ein Bedienungsrahmen des Verkehrsangebotes beschrieben. Die vorliegende Tabelle ist eine Abstraktion des hinterlegten Jahresfahrplans und kann (und soll) nicht jede Abweichung dokumentieren. Durch Taktsprünge, Veränderungen der Nachfrage, betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekten kann es zu Abweichungen kommen. Wesentliche Abweichungen (Veränderung des Linienweges, Streichung bzw. Ergänzung von Linien und Veränderung der Bedienungshäufigkeit) bedürfen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

#### Buslinien im Linienbündel Stadt Hannover:

100 August-Holweg-Platz - Lister Platz - Kröpcke - Aegidientorplatz - August-Holweg-Platz  
 120 Ahlem – Aegidientorplatz  
 121 Altenbekener Damm - Haltenhoffstraße bzw. Hauptbahnhof  
 122 Langenhagen/Im Gehäge bzw. Meierwiesen - Vier Grenzen  
 123 Peiner Straße bzw. Misburger Straße – Noltemeyerbrücke  
 124 Ulmer Straße bzw. Am Brabrinke - Misburg/Stadtfriedhof  
 125 Meierwiesen – Anderten  
 126 Altgarbsen/Am Blauen See – Stöcken bzw. Wissenschaftspark Marienwerder  
 127 Misburg – Pferdeturm  
 128 Peiner Straße - Nordring  
 129 Wettbergen – Empelde bzw. Mühlenberger Markt  
 130 Wettbergen – Wettbergen  
 133 Pappelwiese - Melanchthonstraße bzw. Hinrichsring  
 134 Nordring – Peiner Straße bzw. Hauptbahnhof  
 135 Paracelsusweg bzw. Lahe - Stöcken bzw. Tempelhofweg  
 136 Haltenhoffstraße - Stöcken  
 137 Spannhagengarten bzw. Misburger Straße - Pferdeturm  
 200 August-Holweg-Platz - Aegidientorplatz - Kröpcke - Lister Platz - August-Holweg-Platz  
 253 Langenhagen/Zentrum – Langenhagen/Zentrum  
 330 Löhnde – Bemerode Rathausplatz  
 340 Pattensen/Am Hallenbad – Rethen - Messe/Ost  
 341 Pattensen/Am Hallenbad – Reden – Rethen – Laatzen – Messe/Ost  
 346 Laatzen/Zentrum - Rethen bzw. Laatzen  
 363 Peiner Straße bzw. KGS – Wallensteinstraße

370 Mehrum – Sehnde – Altenbekener Damm  
 371 Sehnde - Ahlten  
 372 Klein Lobke - Sehnde  
 390 Sehnde - Gleidingen  
 420 Garbsen-Mitte/Walter-Koch-Straße – Wissenschaftspark Marienwerder  
 450 Berenbostel – Wissenschaftspark Marienwerder  
 470 Airport Business Park West bzw. Flughafen - Stöcken  
 480 Langenhagen/Zentrum – Garbsen bzw. Engelbostel/ Kirchstraße  
 581 Stöcken bzw. Ahlem – Mühlenberger Markt  
 610 Kaltenweide/Bahnhof – Langenhagen/Zentrum bzw. Berliner Platz  
 611 Kaltenweide/Bahnhof – Langenhagen/Zentrum bzw. Berliner Platz  
 616 Langenhagen/Zentrum – Langenhagen/Bahnhof Mitte  
 631 Altwarmbüchen/Schulzentrum bzw. Altwarmbüchen/Farrelweg – Noltemeyerbrücke

#### Schulverkehre

60 Vier Grenzen – Luerstraße  
 61/63 Haberhof – Müdener Weg

#### Veranstaltungslinie

267 Kröpcke – Strandbad Maschsee

#### Erläuterungen zum Bedienungsrahmen:

- Die vorliegende Tabelle gibt den Rahmen der Bedienung auf Grundlage des Jahresfahrplans 2014 vor.
- Der Bedienungsrahmen bezieht sich auf die Bedienzeiten zentraler innerstädtischer Haltestellen (Kröpcke, Hauptbahnhof, Steintor) und auf die Verknüpfungspunkte mit der Stadtbahn.
- Der Bedienungsrahmen ist eine Abstraktion des hinterlegten Jahresfahrplans und berücksichtigt die Hauptlastrichtung.
- Die Verkehrszeiten für Tagesarten Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag sind ungefähre Angaben mit einem Toleranzspielraum von +/- 30 Minuten.
- Abweichungen vom Bedienungsrahmen sind durch Taktsprünge, Veränderungen der Nachfrage, betriebliche und wirtschaftliche Aspekte innerhalb des vereinbarten Rahmens möglich. Dies betrifft auch die Taktverdichtung oder -ausdünnung auf Linienabschnitten.
- Die Verstärkerlinien zu Messen und Veranstaltungen sind in diesem Bedienungsrahmen nicht aufgeführt.
- Innerhalb des festgelegten Bedienungstaktes sind Änderungen im Minutenbereich möglich.

Für die Buslinien im Linienbündel Stadt Hannover gilt folgender Bedienungsrahmen:

Tab. DII 6: Bus

Wochentag	Verkehrszeiten	Zentrale Bereiche Hannover	Außenbereiche Hannover	Verstädtertes Umland
	ca. Angaben, Toleranz +/- 30 Minuten	Linien <sup>1</sup> : 100, 120, 121, 128, 134, 200	Linien <sup>1</sup> 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 133, 135, 136, 137	Linien <sup>1</sup> 330, 340, 341, 346, 363, 370, 371, 372, 390, 420, 450, 470, 480, 581, 610, 611, 616, 631
Montag bis Freitag	04:00 – 05:00	15-30	30	30-60
	05:00 – 06:30	15-30	30	30-60
	06:30 – 19:30	10-30	20	30-60
	19:30 – 23:00	10-30	30	30-60
	23:00 – 01:00	30	60	60 <sup>2</sup>
Nur Freitag	01:00 – 04:00	60	60	60 <sup>3</sup>
Samstag	05:00 – 06:00	15-30	30	30-60
	06:00 – 12:00	15-30	30	30-60
	12:00 – 19:00	10-20	20	30-60
	19:00 – 23:00	15-30	30-60	60
	23:00 – 01:00	30	60	60
	01:00 – 04:00	60	60	60 <sup>3</sup>
Sonntag	06:00 – 09:00	30-60	30-60	30-60
	09:00 – 13:00	30	30-60	30-60
	13:00 – 23:00	15-30	15-60	30-60
	23:00 – 01:00	15-30	30-60	60 <sup>2</sup>

- 1 Linien mit besonderem Angebot aufgrund spezieller Anforderungen sind nicht aufgeführt. Dies betrifft die Linien 60, 61/63, 253 und 267.
- 2 Bedienung bis 0 Uhr (Linien 480 und 610 bis 1 Uhr)
- 3 Nur Linien 370, 390, 480, 610 und 611
- 4 Gilt nicht für Linie 134
- 5 Gilt nicht durchgängig für Linie 133
- 6 Nur Linien 122, 124, 125 und 127
- 7 Gilt nicht für Linie 130

### 5.2.2 Qualität Linienbündel Stadt Hannover - hier: Bus

Zur Erfüllung der im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) angestrebten Zielsetzungen und zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr sollen die eingesetzten Omnibusfahrzeuge bestimmte Qualitäten aufweisen.

#### Betriebliche Qualitäten

- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
- Alle im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind pünktlich durchzuführen. Pünktlichkeit wird definiert als Abfahrt max. 1 Minute vor oder max. 5 Minuten nach der lt. Fahrplan vorgegebenen Abfahrzeit.

- Anschlüsse

Die Anschlüsse sind mit einer anzustrebenden Übergangszeit von maximal 5 Minuten (zzgl. Wegezeit) herzustellen.

- Kapazitäten

Die Vorgabe des Nahverkehrsplans (s. Kap. D II 1.2) ist einzuhalten.

### Fahrzeuge

- Fahrzeuganzahl

Zur Erbringung des Fahrplanangebotes ist eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen einschließlich Reserve vorzuhalten. Hierbei ist auf eine bedarfsgerechte Verteilung nach Standardlinienbussen (SL) und Standardgelenkbussen (SG) zu achten.

- Fahrzeugalter: Folgende Altersbegrenzungen sind einzuhalten:

Alter	0 - 6 Jahre	7 - 12 Jahre	13 - 16 Jahre
SL	minds. 20%	höchstens 60 %	höchstens 40 %
SG	minds. 5 %	höchstens 80 %	höchstens 60 %

- Umweltstandards

Mit Beschaffung neuer Busse werden serienreife Techniken zur Einhaltung der aktuellen Umweltstandards eingesetzt, insbesondere hinsichtlich Abgas-, CO<sub>2</sub>- und Lärmemissionen (z.B. EURO-Norm). Die Erprobung innovativer Techniken wird bei vertretbarem wirtschaftlichen Aufwand grundsätzlich unterstützt.

### Zugänglichkeit

Die technischen Einrichtungen zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Fahrzeuge müssen mindestens die nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- Niederflrigkeit
- Kneeling: Absenkung um 70-90 mm
- Rampe: Es kann eine manuelle Klapprampe und/oder eine elektrische Rampe verwendet werden.
- Sondernutzungsfläche: min. 90x130 cm
- Türen: Standardlinienbus (SL) min. 2 Türen, Standardgelenkbus (SG) min. 3 Türen

### Ausstattung

Die Ausstattungselemente der Fahrzeuge müssen funktionsfähig sein und mindestens die nachfolgenden Kriterien erfüllen:

Die Fahrzeuge sind mit rechnergesteuertem Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System - ITCS) ausgestattet. Zur Nutzung der vorhandenen Beschleunigungseinrichtungen sind die fahrzeugseitigen Voraussetzungen zur LSA-Beeinflussung durch die eingesetzten Busse vorhanden. Die Fahrzeuge sind mit Sprechfunk ausgestattet. In den Fahrzeugen sind

Entwerter vorhanden. Ein Teil der Fahrzeuge ist mit Fahrgastzählgeräten ausgestattet. Die Anzahl richtet sich nach den Erfordernissen der Einnahmeaufteilung im Verkehrsverbund. In den Fahrzeugen sind in ausreichendem Maß Sitz- und Stehplätze bereitzustellen. Dabei sollen mindestens 30% (bei Gasbussen 28% der Plätze Sitzplätze sein.

- Sauberkeit

Die kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug müssen frei von groben Verschmutzungen sein.

- Funktionsfähigkeit

Die kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug müssen funktionsfähig und nutzbar sein.

### Fahrgastinformation

- Innen:

Die Omnibusfahrzeuge sind mit Einrichtungen zur Haltestellenansage und Haltestellenanzeige ausgestattet. Die „Wagen hält“-Anzeige kann Bestandteil einer weiteren Anzeige sein. Die Busfahrzeuge sind mit Bordmikrofon und Lautsprechern ausgestattet.

- Außen:

Auf jedem Fahrzeug soll einmal die Anzeige von Liniennummer und Ziel auf Vorder-, Rückseite für den Kunden lesbar sein. Auf der rechten Längsseite sollen die Liniennummer, das Ziel und der Fahrweg für den Kunden lesbar sein.

### Fahrpersonal

Das Fahrpersonal zeichnet sich durch ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild und ein freundliches und hilfsbereites Auftreten aus. Das Fahrpersonal erteilt korrekte und verständliche Auskünfte zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen und wichtigen Zielen für den befahrenen Linienbereich.

### Infrastruktur

- Haltestellen

Die Haltestellen sind mit mindestens folgenden Elementen ausgestattet: Haltestellenname, Liniennummer, Tarifzone, Fahrplan, Tarifinformation, Linienplan (soweit infrastrukturelle Voraussetzungen gegeben sind), GVH-Symbol. Darüber hinaus verbessern dynamische Fahrgastinformationselemente die stationäre Fahrgastinformation an wichtigen Haltestellen. Soweit Witterungsschutz oder die Info-Vitrinen im Eigentum des Verkehrsunternehmens sind, soll für eine ausreichende Beleuchtung gesorgt werden.

- Fahrweg

Zur Nutzung der Beschleunigungseinrichtungen sind die fahrwegseitigen Voraussetzungen (z.B. zur LSA-Beeinflussung durch die eingesetzten Busse) herzustellen und zu betreiben.

- Informations- und Leittechnik

Zur datentechnischen Abbildung des Betriebsablaufes und zur Fahrgastinformation bedienen sich die Verkehrsunternehmen eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (ITCS). Zur Integration und Koordination des gesamten ÖPNV-Ablaufes in der Region Hannover nutzen die Verkehrsunternehmen im GVH die gemeinsame Leitstelle Glocksee und deren Infrastruktur.

### Sicherheits- und Sonderleistungen

Sicherheitsbelange müssen Berücksichtigung finden. Sicherheitsleistungen gemäß Sicherheitskonzept (Kap. D III) und Angebote für besondere Zielgruppen (z.B. Begleitservice für Mobilitätseingeschränkte u.a. werden angeboten).

## 6. Linienbündel Umland Hannover Bus

Mit Beschlussdrucksache (III) 2333 wurde ein Linienbündel Umland Hannover Bus als Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2014 beschlossen (BDs). (Karte 10). Die Zuordnungen der Buslinien zu dem Linienbündel ist in der Tabelle DII 6 (Kap. D II 6.2) nachzuvollziehen. Der Linienverlauf der Buslinien ist in dem GVH Plan – Tarifgebiet und Verkehrslinien des Jahresfahrplans 2014 - hinterlegt.

### 6.1 Bedienungsrahmen Linienbündel Umland Hannover Bus

Die Region Hannover legt den Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung für das Verkehrssystem Bus auf der Grundlage des Jahresfahrplans 2012 in der Tabelle D II 6 fest. Im Rahmen dieser Vorgaben sollen das Verkehrsunternehmen das konkrete Fahrplanangebot entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen und der weiteren im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben (z.B. Qualitätsvorgaben) gestalten. Die Aufgabe der Schülerbeförderung ist von den Verkehrsunternehmen auszufüllen.

Mit der Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienung in der Tabelle wird für die Planung des Aufgabenträgers und des Verkehrsunternehmens ein Bedienungsrahmen zur Gestaltung des Angebotes geschaffen. Die Taktangaben in den Tabellen sind Vorgaben, die entsprechend der Verkehrsnachfrage, Nachfragepotenzialen und finanziellen Rahmenbedingungen auszufüllen sind. Die Definition der Verkehrszeiten (Zeitfenster) stellt den zeitlichen Rahmen dar. Diese Angaben

sind eine Abstraktion des hinterlegten Jahresfahrplans und können (und sollen) nicht jede Abweichung dokumentieren. Durch Taktsprünge, Veränderungen der Nachfrage und wirtschaftlichen Aspekten kann es zu Abweichungen kommen. Wesentliche Abweichungen (Veränderung des Linienweges, Streichung bzw. Ergänzung von Linien und Veränderung der Bedienungshäufigkeit) bedürfen einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

### Verkehrskonzept der Region Hannover findet Berücksichtigung

Die Tabelle orientiert sich an dem Verkehrskonzept der Region Hannover, bei dem die Schiene (Eisenbahn und Stadtbahn) das „Rückgrat“ der Verkehrserschließung ist (Bedienungsebene 1). Zusätzlich bieten Direktbusse für Orte ohne Schienenanbindung direkte und einheitliche Verbindungen mit hoher Angebotsqualität. Der übrige regionale und lokale Busverkehr (Bedienungsebene 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 (Bedienungsebene 3) (vgl. Kap D I).

### Darstellung bedarfsorientierter Verkehre

Für das Linienbündel Umland Hannover Bus 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 Tabelle zum Verkehrsangebot in der Bedienungsebene 3 (Kap. D II 6.2.2).

### Beschreibung des Fahrtenangebotes

Für das Linienbündel Umland Hannover Bus wurden die Verkehrszeiten getrennt nach Fahrplantagen (Montag bis Freitag an Schultagen, Samstag, Sonntag) definiert und für die Beschreibung des Fahrtenangebotes lastrichtungsbezogen betrachtet. In der Abb. D II 2 sind die ausgewerteten Zeiträume und Verkehrszeiten schematisch dargestellt

Abb, DII 1: Schematische Darstellung der Zeiträume für die Auswertung des Fahrtenangebots und die Verkehrszeiten im Busverkehr

Teilnetz	Betriebsbeginn	6.00 Uhr	12.00 Uhr	19.30 Uhr	Betriebsende	Nachtverkehr
	Montag bis Freitag					nur Freitag
Umland Hannover Bus	[Hauptverkehrszeit]	[Hauptverkehrszeit]	[Hauptverkehrszeit]	[Hauptverkehrszeit]	[Schwachverkehrszeit]	[Nachtverkehr]
	Samstag					
Umland Hannover Bus	[Hauptverkehrszeit]	[Hauptverkehrszeit]	[Hauptverkehrszeit]	[Hauptverkehrszeit]	[Schwachverkehrszeit]	[Nachtverkehr]
	Sonntag					
Umland Hannover Bus	[Schwachverkehrszeit]	[Schwachverkehrszeit]	[Schwachverkehrszeit]	[Schwachverkehrszeit]	[Schwachverkehrszeit]	[Nachtverkehr]

Erläuterung	
Hauptverkehrszeit	[Hauptverkehrszeit]
Nebenverkehrszeit	[Nebenverkehrszeit]
Schwachverkehrszeit	[Schwachverkehrszeit]
Nachtverkehr	[Nachtverkehr]

### 6.2. Bedienungsraster Linienbündel Umland Hannover Bus

Der Rahmen einer ausreichenden Verkehrsbedienung/von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das regionale Linienbündel Umland Hannover Bus wird in der folgenden Tabelle beschrieben:

Tab. DII 6: Linienbündel Umland Hannover Bus nach Bedienungsebenen und Wochentagen, lastrichtungsbezogen, Fahrplan 2012

Wochentage	Montag bis Freitag			Anzahl Fahrten Schultag	Samstag		Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag	
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ		SVZ	SVZ
<b>Zeitfenster</b>									
<b>Stadtbahnakt</b>	10	15	30/60					15/30	
<b>SPNV-Takt</b>	30	30	30					30/60	
<b>Bedienungsebene 1: Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum</b>									
300 Pattensen – Hannover	7,5/10/15	15/20	30	139	30	30/60	87	60	50
500 Hannover – Gehren	15	30	60	110	30	30/60	67	60	38
700 Hannover/ZOB – Seelze – Wunstorf	7,5/10/15	15/10	15/20/30	186	15/30	30/60	99	30/60	50
<b>Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte Hauptlinien (Stadtverkehrslinien)</b>									
301 Stadtverkehr Springe	30	30	60	35	30/60	60/120	24	60/120	13
501 Stadtverkehr Barsinghausen	30	30	-	54	30	-	32	-	0
502 Stadtverkehr Barsinghausen	30	30	-	55	30	-	33	-	0
701 Stadtverkehr Wunstorf	30	30	60	71	20/40	60	53	60	32
801 Stadtverkehr Neustadt	30	30	RB <sup>2</sup>	60	60	RB <sup>2</sup>	19	RB <sup>2</sup>	k.A.
802 Stadtverkehr Neustadt	60	60	RB <sup>2</sup>	15	60	RB <sup>2</sup>	10	RB <sup>2</sup>	k.A.
803 Stadtverkehr Neustadt	30/60	60	60	24	60	RB <sup>2</sup>	18	120/RB <sup>2</sup>	4
804 Stadtverkehr Neustadt	30	30	RB <sup>2</sup>	62	60	RB <sup>2</sup>	17	RB <sup>2</sup>	k.A.
905 Stadtverkehr Burdorf	30	60	-	39	60	-	11	-	0
906 Stadtverkehr Burdorf	30	30	60	54	30	60	32	60	16
907 Stadtverkehr Burdorf	30/60	-	-	9	-	-	0	-	0
964 Stadtverkehr Lehrte	60	60	-	15	60	-	6	-	0
965 Stadtverkehr Lehrte	30	60	-	20	30/60	-	8	-	0
966 Stadtverkehr Lehrte	30	30	30	38	30	30	36	30/60	23
<b>Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte lokale und regionale Hauptlinien</b>									
310 Pattensen – Eldagsen	30	60	60	48	60	120	29	120	16
320 Springe – Pattensen	60	60	-	41	60	-	20	-	0
350 Gehren – Weetzen – Wülfel	30	60	-	37	-	-	0	-	0
360 Bennigsen – Wallensteinstraße	60	60	60	35	120	120	19	120	17
365 Pattensen – Wallensteinstraße	30/60	60	60	42	60	120	27	120	15
366 Pattensen – Peiner Straße	60	60	-	37	120	-	10	-	0
380 Bennigsen – Eldagsen	30	60	60	43	120	120	18	120	17
381 Altenhagen I – Springe	60	60	-	29	120	-	10	-	0

Wochentage	Montag bis Freitag			Anzahl Fahrten Schultag	Samstag		Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag	
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ		SVZ	SVZ
<b>Zeitfenster</b>									
<b>Stadtbahn takt</b>	10	15	30/60						
<b>SPNV-Takt</b>	30	30	30					15/30	30/60
382 Springe – Wennigsen	60	60	-	43	120	-	12	120	11
385 Alferde – Springe	60	60	-	35	60	120	22	120	13
410 Wunstorf – Garbsen	20/30/60	30/60	60	86	30/60	60	55	60	36
421 Neustadt – Garbsen	30	60	-	45	60	-	19	-	0
430 Osterwald – Garbsen	30	30	60	75	60	60	38	60	36
431 Garbsen – Seelze/Bf	60	60	-	34	60	60	26	-	0
440 Neustadt – Marienwerder	20	20/40	60	112	30/60	30/60	69	30/60	52
450 Berenbostel – Wissenschaftsp.Marienwerder	20	20/30	30/60	103	30	30/60	69	30/60	53
460 Stöckendreber / Esperke – Nordhafen	(60)/30	60	60	57	60	60	39	60	34
461 Nordhafen – Engelbostel	30	30	60	66	60	60	35	-	0
490 Neustadt – Stöcken	30/60	60	60	52	60	60	39	60	36
491 Stöcken – Osterwald	30	60	-	36	60	-	19	-	0
510 Linderthe – Benithe	30/60	30/60	60	71	60/120	60/120	36	120	17
520 Wennigsen. – Weetzen	30/60	60	60	52	60	60	37	120	16
530 Barsinghausen – Bantorf – Barsinghausen	60	60	-	21	-	-	0	-	0
532 Barsinghausen – Empelde	30	60	120	39	60	120	29	120	16
533 Bad Nenndorf – Empelde 1	120	120	-	19	120	120	14	120	11
534 Barsinghausen – Wunstorf	60/120	60/120	-	31	-	-	0	-	0
540 Barsinghausen – Wennigsen	60	60	120	48	60	120	31	120	16
560 Barsinghausen – Empelde	60	60	60	45	120	120	23	120	21
561 Barsinghausen – Empelde	60	60	-	27	120	120	16	120	15
562 Nienstedt – Barsinghausen 2	60	120	-	19	-	-	0	-	0
570 Barsinghausen – Ahlem	30/60	20/30/40	60	70	60	120	31	120	16
572 neu: Seelze-Veßber	30/60	30/60	-	67	-	-	-	-	-
573 Seelze – Lathwehren	30/60	60	-	29	-	-	0	-	0
574 Harenberg – Ahlem – Seelze	60	60	-	40	120	120	14	120	11
580 Wennigsen – Soltekamp	30	60	60	62	60	60/120	32	120	16
620 Fasanenküq – Großburawedel	20	30	60	94	30	30/60	66	60	36
621 Engensen – Großburawedel	60	60	60	40	60	120	26	120	15
630 Großburawedel – Altwarmbüchen	30/60	30/60	60	60	60	60	37	120	18
634 Engensen – Altwarmbüchen	60	-	-	13	-	-	0	-	0
635 Isernhagen – Altwarmbüchen	60	60	RT 60	33	RT 120	RT 120	16	RT 120	16
636 Großburawedel – Burdorf	60	-	-	14	-	-	0	-	0
639 Großburawedel – Burdorf	30/60	60	-	36	60	60	17	-	2
640 Burdorf – Altwarmbüchen	30	60	60	61	60	60	40	120	16
650 Großburawedel – Langenhagen	30	60	60	58	60	120	28	120	17
651 Fuhrberg – Großburawedel	30	60	60	52	60	120	28	120	17
690 Mellendorf – Großburawedel	60	60	RT 60/120	36	RT 60	RT 120	28	RT 120	18
692 Mellendorf – Langenhagen/Zentrum	60	60/120	RT 60/120	24	RT 60	RT 120	34	RT 120	18
695 Mellendorf – Plumhof	60	60	RT 60/120	40	RT 60	RT 120	28	RT 120	18

Wochentage	Montag bis Freitag			Anzahl Fahrten Schultag	Samstag		Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag		Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ		SVZ	SVZ	
<b>Stadtbahn takt</b>	10	15	30/60					15/30		
<b>SPNV-Takt</b>	30	30	30			60		30/60		
696 Abbensen – Mellendorf	60	60	RT 60	42	RT 60	RT 120	28	RT 120	18	18
697 Mellendorf – Abbensen	60	60	RT 60	39	RT 60	RT 120	28	RT 120	18	18
698 Resse – Mellendorf	60	60	RT 60	39	RT 60	RT 120	28	RT 120	18	18
710 Wunstorf – Steinhude	30	30	60	33	30	60	33	30/60	23	23
711 Wunstorf – Steinhude	30	30	60	38	30	60	32	30/60	23	23
715 Wunstorf – Wiedenbrügge/Hagenburg <sup>2</sup>	30/60	60	120	59	120/180	180		180		
740 Nienaraben – Wunstorf <sup>3</sup>	30	30	60	38	60	60	19	60	17	17
741 Nienaraben – Wunstorf <sup>4</sup>	30	30	60	36	60	60	19	60	17	17
760 Kolenfeld – Wunstorf/Scharnhorstschule	30	30	60	76	60	60	36	60	32	32
780 Wunstorf – Blumenau – Lütke	30	30	60	72	60	60	38	60	32	32
790 Poggenhagen/Fiegerhorst – Wunstorf/ZOB	60	60	60	33	60	60	-	-	4	4
820 Steinhude - Poggenhagen – Neustadt	30/60	60	RB 60/120	61	60	RB 120	30	RB 120	14	14
830 Neustadt - Mardorf	30/60	60	RB 60	49	120	RB 120	26	RB 120	17	17
840 Neustadt – Mandelsloh	30	60	RB 60/120	52	60/120	RB 120	26	RB 120	17	17
850 Neustadt - Stöckendrebber	30/60	60	RB 60/120	53	60/120	RB 120	26	RB 120	17	17
860 Neustadt - Metel	30/60	60	RB 60	46	60/120	RB 120	25	RB 120	17	17
870 Neustadt - Esperke	30/60	60	RB 60	61	60/120	RB 120	37	RB 120	35	35
910 Burqdorf – Hänigsen	30	60	60	57	60	60	38	60/120	26	26
920 Hänigsen – Burqdorf	30	60	-	34	-	-	0	-	0	0
926 Ehlershausen – Burqdorf	60	60	-	34	60	-	16	-	0	0
930 Uetze – Burqdorf	30	60	-	42	60	-	15	-	0	0
938 Uetze – Obershagen	60	60	60	40	60	60	31	60/120	26	26
946 Dollberaen – Burqdorf	60	120	-	22	120	-	8	-	0	0
949 Lehrte – Hämelerwald	60	60	-	38	RT 120	-	14	RT 120	12	12
950 Dedenhausen – Uetze - Schwüblinsden	30/60	60	-	47	60/120	-	15	-	0	0
962 Burqdorf– Sehnde	60	60/120	-	35	RT 120	-	10	RT 120	12	12
963 Klein Kolshorn – Lehrte	60	60/120	-	20	RT 120	-	12	RT 120	12	12

Wochentage	Montag bis Freitag			Anzahl Fahrten Schultag	Samstag		Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag		Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ		SVZ	SVZ	
<b>Zeitfenster</b>										
<b>Stadtbahn takt</b>	10	15	30/60						15/30	
<b>SPNV-Takt</b>	30	30	30						30/60	
<b>Bedienungsebene 3: Nachfrageorientierte ergänzende Linien und Spezialverkehre</b>										
383 Lüdersen – Springe						16				
521 Bredenbeck – Wennigsen						13				
522 Wennigsen – Gehrdens						16				
523 Gehrdens – Empelde						20				
571 Gehrdens - Ahlem						14				
542 Haste – Bad Nenndorf – Lauenau – (Eimbeckhausen) <sup>3</sup>										5
638 Großburqw./v.-Alten-Str. – Großburqw./Bf.	60									0
694 Mellendorf – Abbensen		Schülerverkehre	10							
745 Bokeloh - Wunstorf		Schülerverkehr								
785 Wunstorf – Luthe						17				
831 Neustadt – Mardorf - Schneeren		Schülerverkehr				3				(10) <sup>3</sup>
835 Neustadt/Bf./ZOB – Münchehg./Saurierpark <sup>5</sup>		Freizeitverkehr 120								(10) <sup>3</sup>
865 Otterndagen – Scharrel/Suttorf		Schülerverkehr				8				
916 Schillerslage – Buradorf			8							
927 Wathlingen – Ehlershausen <sup>1</sup>	60/120					8				0
948 Hohenhameln – Hämelerwald <sup>2</sup>	60					12				0
967 Lehrte – Ahlten		Schülerverkehr	15							
N31 Wallensteinstraße – Schullenburg										0
N41 Marienwerder – Schloß Ricklingen						2				
N43 Altdarbsen – Bordenau										
N52 Weetzen – Degersen						2				0
N56 neu: Mühlenberger Markt – Wenn. Mark						2				0
N57 Ahlem – Göxe										
N62 Altwarmbüchen – Kleinburgwedel						2				0
N63 Altwarmbüchen – Schillerslage						4				0
N70 Ahlem - Dedensen										
N94 Lehrte – Hämelerwald										
RufTaxi Barsinghausen										
Anruf-Sammel-Taxi Springe (AST Springe)						8				16
RufTaxi Isernhagen (in Linie 635 dargestellt)										k.A.
RufTaxi Lehrte (in Linien 949, 962, 963, 965 dargestellt)						k.A.				k.A.
RufBus Neustadt										
RufTaxi Neustadt										
RufTaxi Seelze										
RufTaxi Uetze										

Wochentage	Montag bis Freitag			Anzahl Fahrten Schultag	Samstag		Anzahl Fahrten Samstag	Sonntag		Anzahl Fahrten Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ		SVZ	SVZ	
<b>Zeitfenster</b>										
<b>Stadtbahn takt</b>	10	15	30/60		10/15	30/60		15/30		
<b>SPNV-Takt</b>	30	30	30		30/60	60		30/60		
RufTaxi Wedemark (in Linien 690 bis 698 dargestellt)										
RufTaxi Wunstorf	-	-	RT NV	k.A.	-	RT NV	k.A.	-	-	0

- 1 Linie 533 vollständig im Tarifgebiet GVH
- 2 Linie 562 vollständig im Tarifgebiet GVH
- 3 Linie 542 zwischen Haste und Bad Nenndorf GVH-Tarif; besondere Regelungen nach Finanzierungszusage RegioBus Hannover GmbH
- 1 SPNV-Takt: mehr als 1 Fahrt in der Stunde
- 2 Linie 715 vollständig im Tarifgebiet GVH
- 3 Linie 740 vollständig im Tarifgebiet GVH
- 4 Linie 741 vollständig im Tarifgebiet GVH
- 5 Linie 835: Fahrten ab bzw. bis Mönchshagen/Saurierpark finden Montag bis Freitag ausschließlich zwischen dem 1. Juni und dem 31. August statt. Im April, Mai und September, Oktober finden Fahrten auch Samstag und Sonntag statt.

### 6.3. Qualität Linienbündel Umland Hannover Bus

Die für das Linienbündel Umland Hannover Bus vereinbarten Qualitätsstandards sind in der folgenden Tabelle definiert:

Tab. DII 7: Qualität Linienbündel Umland Hannover Bus (Stand 2015)

Qualitätsmerkmal	Erläuterungen
<b>Betriebsprogramm</b>	
Pünktlichkeit	Die Fahrten sind pünktlich durchzuführen. Pünktlichkeit wird definiert als Abfahrt maximal 1 Minuten vor oder maximal 5 Minuten nach der laut Fahrplan vorgegebenen Abfahrtszeit.
Zuverlässigkeit	Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind durchzuführen.
Anschlüsse	Die Anschlüsse sind mit einer anzustrebenden Übergangszeit von max. 5 Min. (zzgl. Wegezeit) herzustellen. Lt. Vorgabe des Aufgabenträgers sind für 80% der Fahrten an Schultagen Anschlussbindung vorzusehen.
Kapazitäten	Die Vorgaben des Nahverkehrsplans (Kap. D II 1.2) sind einzuhalten.
<b>Fahrzeuge (Busse)</b>	
<b>Anzahl incl. Reserve</b>	Zur Erbringung des Fahrplanangebotes 2013 ist folgende Anzahl von Fahrzeugen vorzuhalten: 397
Standardlinienbus (SL)	316
Standardliniengelenkbus (SG)	81
<b>Alter</b>	Folgende Altersbegrenzungen sind einzuhalten:
	Alter 0 - 6 Jahre 7 - 12 Jahre 13 - 16 Jahre
	SL mind. 20% höchstens 60 % höchstens 40 %
	SG mind. 5 % höchstens 80 % höchstens 60 %
<b>Zugänglichkeit</b>	Die technischen Einrichtungen zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Fahrzeuge müssen mindestens die nachfolgenden Prozentsätze erfüllen:
Niederflurigkeit	95%
Kneeling	Absenkung um 70-90 mm
Rampe	manuelle Klapprampe
Sondernutzungsfläche	Maß: mind. 90cm x 130cm
Türen	Standardlinienbus (SL) mindestens 2 Türen Standardgelenkbus (SG) mindestens 3 Türen
<b>Ausstattung</b>	Die Ausstattungselemente der Fahrzeuge müssen funktionsfähig sein und mindestens die nachfolgenden Prozentsätze erfüllen:
ITCS	Fahrzeuge mit rechnergesteuertem Betriebsleitsystem Intermodal Transport Control System)

Qualitätsmerkmal	Erläuterungen
LSA-Beeinflussung	Zur Nutzung der vorhandenen Beschleunigungseinrichtungen sind die fahrzeugseitigen Voraussetzungen zur LSA-Beeinflussung durch die eingesetzten Busse herzustellen.
Sprechfunk/Mobilfunk	
Entwerter	SL min. 1 Entwerter SG min. 2 Entwerter
Video-Überwachung	Ein Teil der Fahrzeuge ist mit Video-Überwachung ausgestattet.
Sitzplätze (mindestens)	SL: 40 (inkl. 2 Klappsitzen, wenn eine zweite - zusätzliche - Sondernutzfläche geschaffen wird) SG: 52 (inkl. 2 Klappsitzen, wenn eine zweite - zusätzliche - Sondernutzfläche geschaffen wird)
<b>Fahrgastinfo - innen</b>	Haltestellenansage
	Haltestellenansage
	Haltestellenansage
	Haltestellenansage
<b>Fahrgastinfo - außen</b>	Fahrzeuginformations: Liniennummer + Ziel
	rechte Fahrzeugseite: Liniennummer + Ziel/Fahrweg
	Fahrzeugheck: Liniennummer
Klimaanlage	
Umweltfreundlichkeit	Die Abgasemissionen der Fahrzeuge sollen mindestens folgende Europäische Grenzwertstufe erfüllen:
Abgasemission	EURO 5 und besser
<b>Sauberkeit</b>	Die kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug müssen frei von groben Verschmutzungen sein.
<b>Funktionsfähigkeit</b>	Die kundenrelevanten Einrichtungen am und im Fahrzeug müssen funktionsfähig und nutzbar sein.
<b>Fahrpersonal</b>	Das Fahrpersonal muss folgende Anforderungen erfüllen:
Kundenorientierung	gepflegtes äußeres Erscheinungsbild Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft
Kompetenz	Korrektes und verständliches Erteilen von Auskünften zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen und wichtigen Zielen für den befahrenen Linienbereich.
<b>Infrastruktur</b>	Folgende Anforderungen an die Infrastruktur sind einzuhalten:

Qualitätsmerkmal	Erläuterungen
<b>Haltestelle</b>	<p>Die Haltestellen sind mindestens folgenden Elementen auszustatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Haltestellennamen, Liniennummer, Tarifzone</li> <li>- Fahrplan</li> <li>- Tarifinformation</li> <li>- Liniennetzplan (soweit infrastrukturelle Voraussetzungen gegeben)</li> </ul> <p>Die Fahrgastinformationselemente müssen für den Kunden nutzbar sein. Darüber hinaus verbessern dynamische Fahrgastinformationselemente die stationäre Fahrgastinformation an wichtigen Haltestellen. Soweit der Witterungsschutz oder die Info-Vitrinen im Eigentum des Verkehrsunternehmens sind, soll für eine ausreichende Beleuchtung gesorgt werden.</p>
<b>Fahrtweg</b>	<p>Zur Nutzung der Beschleunigungseinrichtungen sind die fahrwegseitigen Voraussetzungen ( z. B. zur LSA-Beeinflussung durch die eingesetzten Busse) herzustellen und zu betreiben.</p>
<b>Informations- und Leittechnik</b>	<p>Zur datentechnischen Abbildung des Betriebsablaufes und zur Fahrgastinformation bedienen sich die Verkehrsunternehmen eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (ITCS). Zur Integration und Koordination des gesamten ÖPNV-Ablaufes in der Region Hannover nutzen die Verkehrsunternehmen im GVH die gemeinsame Leitstelle Glocksee und deren Infrastruktur.</p>
<b>Sicherheits- und Sonderleistungen</b>	<p>Sicherheitsleistungen gemäß Sicherheitskonzept (Kap. DIII 5.6.3) und Angebote für besondere Zielgruppen (z.B. Mobilitätseingeschränkte).</p>

## 7 Festlegung eines bedarfsgerechten Angebots im Busverkehr

In den Kapiteln D II 5.2 und 6.1 wird die ausreichende Verkehrsbedienun g für das Verkehrssystem Bus dargestellt. Dabei dient der Nahverkehrsplan auch als Steuerungsinstrument für die Angebotsgestaltung. Mit der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans 2008 wurden unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen Indikatoren zur Angebotseffizienz definiert. Der linienorientierte Indikator soll auch in diesem Nahverkehrsplan weiter gelten. Bei dem Indikator handelt es sich um die

Durchschnittliche Besetzung einer Linie  
Messeinheit: Personenkilometer/Fahrzeugkilometer

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.

Im NVP 2008 wurde nach Auswertung aller Buslinien im GVH folgender Grenzwert festgelegt, der dauerhaft den 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/Fz gkm

Die Buslinien mit Werten < 7,5 sollen von den jeweiligen Verkehrsunternehmen untersucht werden. Nach Möglichkeiten sollen dabei Maßnahmen für die Linien entwickelt werden, so dass diese künftig den Zielwert überschreiten.

### 7.1 Untersuchungsergebnisse der Angebotseffizienz

Die Untersuchungsergebnisse (Stand 2011) gestalten sich für die beiden Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus Hannover positiv. Das kann an folgendem Verhältnis belegt werden: Bei der üstra haben 13 Linien (NVP 2008: 18 Linien) mit ca. 23% (NVP 2008: 27%) der Betriebsleistung (Schulwerktag) eine durchschnittliche Besetzung von < 7,5.

Bei der RegioBus sind es 24 Linien (NVP 2008: 25 Linien) mit nur ca. 15% (NVP 2008: 17%) der Betriebsleistung (Schulwerktag).

Diese Werte bestätigen, dass die Hauptlinien beider Unternehmen effizient geplant und bemessen worden sind und seit der Untersuchung zum letzten NVP Erfolge bei der Effizienz der Buslinien erzielt werden konnten. Einige Linien, die in der letzten Untersuchung noch durchschnittliche Besetzung von über 7,5 hatten, liegen in der Untersuchung von 2011 nun unter 7,5. Die Ursachen hierfür sind noch näher zu untersuchen.

Bei den Linien, die mit einem verbindlichen Untersuchungsbedarf (s. Kap. D II 7.2) belegt werden, treten folgende Auffälligkeiten auf:

Bei der üstra ist nur eine Linie (Linie 133) im Kernbereich der Landeshauptstadt vertreten. Häufungen treten bei Linien im Randbereich der LHH bzw. in angrenzenden Städten, im ländlichen Bereich und bei Stadtverkehren außerhalb der LHH auf. Bei der RegioBus Hannover kann eine Häufung bei Linien des Stadtverkehrs in den Mittelzentren (Burgdorf, Neustadt, Wunstorf, Barsinghausen, Lehrte) festgestellt 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, die aber auch in starker Konkurrenz zum Fußgänger- und Radverkehr stehen, so dass das Nachfragepotenzial gerade in diesen Fällen begrenzt ist.

Der konkrete Untersuchungsbedarf wird im Folgenden unter D II 7.2 aufgeführt. Der Zeitplan für das Vorlegen konkreter Konzepte wird in der Liste zum Untersuchungsbedarf in Kap. D V.1 aufgeführt.

#### 7.1.1 Erfolgskontrolle aus dem NVP 2008

Bei immerhin 12 von 32 Linien (= 37,5%), bei denen im NVP 2008 im Kapitel D III 4.3 Handlungsbedarf festgestellt wor-

den war, liegt der Wert der durchschnittlichen Besetzung mit Stand 2011 bei über 7,5, bei drei Linien sogar im zweistelligen Bereich. Dieser Erfolg wurde durch verschiedene Faktoren erreicht. Einige Linien hatten teilweise stark steigende Fahrgastzahlen durch die Ansiedlung von vielen Arbeitsplätzen oder Wohngebieten (= Steigerung der Schülerzahlen) im Linienverlauf (Linien 253, 390, 431, 573, 610/611). Bei einigen Linien stieg die Effizienz durch Angebotsausdünnungen schwächer nachgefragter Fahrten oder Linienabschnitte oder durch das Neuverknüpfen von Linien. (Linien 450, 580/571, 692).

## 7.2 Festlegung des Untersuchungsbedarfs

### 7.2.1 Linienbündel Stadt Hannover

(vgl. Karte 10)

Folgender verbindlicher Untersuchungsbedarf wird für das Linienbündel Stadt Hannover (+) festgeschrieben:

Bereich Hannover	
Linie	Verlauf
129	Wettbergen - Empelde
130	Wettbergen
133	Melanchthonstraße - Pappelwiese
631	Noltemeyerbrücke - Altwarmbüchen

Erläuterung: Im Bereich Wettbergen sind die Fahrtenhäufigkeit und Linienführung im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wohnparks zero:e und einer möglichen Änderung des Busnetzen mit einer Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen zu prüfen. Linienführung und Angebot der Linie 133 sind zu überprüfen. Das im Zusammenhang mit der Stadtbahnverlängerung nach Altwarmbüchen nicht mehr so gut nachgefragte Angebot der Linie 631 ist zu überprüfen.

Erläuterung: Bei der Linien 340/341 wird der Sollwert trotz

Bereich Laatzen/Pattensen	
Linie	Verlauf
340	Pattensen - Messe/Ost
341	Pattensen - Messe/Ost
346	Rethen - Laatzen/Zentrum

vorgenommener Anpassungen weiterhin (knapp) verfehlt. Eine räumliche und zeitliche Überprüfung der Nachfrageströme soll erfolgen, um daraufhin Angebot und Nachfrage besser aufeinander abzustimmen zu können.

Bereich Garbsen/Marienwerder	
Linie	Verlauf
126	Altgarbsen - Stöcken
420	Garbsen - Marienwerder

Erläuterung: Bei beiden Linien ist die durchschnittliche Besetzung gegenüber dem NVP 2008 um knapp 10% gestiegen, der Sollwert wird aber weiterhin knapp verfehlt. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Maschinenbaucampus und einer möglichen Stadtbahnverlängerung nach Garbsen ist das Busnetz neu zu prüfen.

Anmerkung zur Linie 616 (Langenhagen Stadtverkehr) im Linienbündel Stadt Hannover: Wegen des Einsatzes eine 8-Sitzers kann der Sollwert von durchschnittliche Besetzung 7,5 nicht erreicht werden. Daher wurde die Linie 616 nicht in den Untersuchungsbedarf aufgenommen. Ohne diese dem Bedarf angepasste Linie (Fahrzeuggröße, Bedarfsverkehr) könnten die Mindestbedienungsstandards in der südlichen Kernstadt nicht erfüllt werden.

Bereich Sehnde	
Linie	Verlauf
330	Bemerode - Bolzum - Löhnde
371	Ahlten - Sehnde
372	Klein Lobke - Sehnde

Erläuterung: Trotz vorgenommener Anpassungen liegen die Sehnder Linien weiterhin deutlich unter dem Sollwert. Unter Berücksichtigung der Mindestbedienungsstandards soll eine abschnitts- und zeitbereichsbezogene Untersuchung der Linien vorgenommen werden, um Angebot und Nachfrage besser aufeinander abstimmen zu können.

#### Äußere Ringlinie

Die Möglichkeit zur Einrichtung einer Ringlinie durch Bus oder Bahn soll während der Laufzeit des NVP geprüft werden.

### 7.2.2 Linienbündel Umland Hannover Bus

(vgl. Karte 10)

Folgender verbindlicher Handlungsbedarf wird für das Linienbündel Region Hannover Bus festgeschrieben:

Bereich Burgdorf Stadtverkehr	
Linie	Verlauf
905	Burgdorf West
907	Burgdorf Südost

Erläuterung: Der Wohn- und Einkaufsbereich Burgdorf-West entwickelt sich weiter, die Linie 905 folgt dieser Entwicklung. Daraus ergibt sich weiterer Untersuchungsbedarf.

Bereich Burgdorf, Lehrte, Uetze	
Linie	Verlauf
946	Burgdorf – Dollbergen
948	Hohenhameln – Hämelerwald
963	Klein Kolshorn - Lehrte

Erläuterung: Es soll eine abschnitts- und zeitbereichsbezogene Untersuchung der Linien vorgenommen werden, um Angebot und Nachfrage besser aufeinander abstimmen zu können. Für eine Überprüfung der Linie 948 ist eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger ZGB erforderlich. Bei der Betrachtung der Linie 963 ist auf die Einhaltung der Mindestbedienstungsstandards zu achten.

Bereich Lehrte Stadtverkehr	
Linie	Verlauf
964	Lehrte Ost, Süd
965	Lehrte Nord

Erläuterung: In Lehrte wurde in den letzten Jahren das Stadtverkehrsangebot überarbeitet. Eine weitere Evaluation der Maßnahmen mit evtl. Anpassungen ist weiterhin notwendig, um Angebot und Nachfrage besser aufeinander abstimmen zu können.

Bereich Gehrden, Ronnenberg, Hemmingen, Barsinghausen	
Linie	Verlauf
350	Gehrden – Weetzen - Wülfel
360	Bennigsen - Wallensteinstraße
510	Linderte – Weetzen - Benthe
533	Bad Nenndorf - Empelde

Erläuterung: Die Effizienz der Linien im genannten Bereich ist unter Berücksichtigung der Neustrukturierung des Busnetzes im Zuge der Stadtbahnverlängerung Hemmingen durch geeignete Maßnahmen zu verbessern.

Bereich Barsinghausen Stadtverkehr	
Linie	Verlauf
501	Sporthotel – Asternstraße
502	Föhrenstraße – Hans-Böckler-Straße

Erläuterung: Die durchschnittliche Besetzung liegt deutlich unter dem Sollwert. Angebot und Linienführung beim Stadtbus Barsinghausen sind daher nachfragegerecht zu überplanen.

Bereich Langenhagen, Wedemark	
Linie	Verlauf
460	Nordhafen – Esperke/Stöckendr.
461	Nordhafen - Engelbostel
697	Mellendorf - Abbensen

Erläuterung: Trotz deutlicher Angebotsanpassungen hat sich

die durchschnittliche Besetzung bei der Linie 460/461 nicht signifikant verbessert. Eine weitere Untersuchung ist daher notwendig, um Angebot und Nachfrage besser aufeinander abzustimmen. Bei der Linie 697 ist darauf zu achten, dass die Standards für die Mindestbedienung nicht unterschritten werden.

Bereich Wunstorf	
Linie	Verlauf
701	Stadtverkehr Wunstorf
760	Kolenfeld – Wunstorf
780	Luthe – Wunstorf
790	Liethe – Wunstorf
835	Wunstorf – Rehburg – Neustadt

Erläuterung: Angebot und Nachfrage stehen bei den genannten Linien nicht im richtigen Verhältnis, eine Überplanung des Bereichs ist daher notwendig. Das Angebot der Fahrradbuslinie 835 ist relativ neu und soll daher vor einer möglichen Angebotsanpassung weiter beobachtet werden.

Bereich Neustadt Stadtverkehr	
Linie	Verlauf
802	ZOB - Auenland
803	ZOB - Krankenhaus

Erläuterung: Der Stadtverkehr Neustadt wurde in der Laufzeit des letzten NVP überarbeitet, woraus sich die neuen Linien 802 und 803 ergeben haben. Die beiden „alten“ Stadtverkehrslinien 801 und 804 haben eine sehr gute Nachfrage. Insgesamt sind Angebot und Linienführung im Stadtverkehr Neustadt nachfragegerecht zu überplanen.



# Kapitel D III



Das Steuerungskonzept – Wir geben die Richtung vor!  
**Das Marketingkonzept**

## Kapitel D III: Das Marketingkonzept

### Vorbemerkungen

Bislang galt für die in der Region Hannover tätigen Verkehrsunternehmen der klassische Begriff des „Marketing“ als „Kennzeichnung der Ausrichtung aller unternehmerischen Aktivitäten auf den Markt“. Die Herausforderung bestand darin, diese wirtschaftlich orientierten Handlungsstränge mit den Ansprüchen des Aufgabenträgers Region Hannover zu kombinieren, die neben einer Erlösoptimierung auch politische Vorgaben und Themen wie „Daseinsvorsorge“ beinhalten. Hier offenbarten sich vielfach Zielkonflikte, die es aufzulösen galt.

### Virales Marketing

Diese Rahmenbedingungen für das traditionelle ÖPNV-Marketing weiten sich aufgrund der raschen Veränderungen im ÖPNV-Markt (s. Kapitel C) aus. Als Konsequenz werden die bisherigen Marketing-Instrumente um Elemente des sozialen bzw. viralen Marketing („Nutzung sozialer Netzwerke zur Kundenkommunikation“) erweitert. Nicht mehr nur die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen müssen agieren, sondern der interaktive Prozess zwischen Kunden und Anbietern sowie zwischen den Kunden selbst wird zunehmend wichtiger. Die Nutzung und Beeinflussung von Wissen, Einstellungen und Verhaltensweisen der Kunden rückt in den Focus des ÖPNV-Marketing.

### Der ÖPNV-Markt

In der Beschreibung der Marketinginstrumente wird in diesem Kapitel als relevanter Markt der Fahrgastmarkt mit den aktuellen und potenziellen Kunden des öffentlichen Nahverkehrs und (in einer erweiterten Betrachtung) des Mobilitätsverbundes 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 Finanziars, wie das Land Niedersachsen oder andere Förderungsgeber, werden hier nicht betrachtet.

Räumlich bezog sich der Markt bisher grundsätzlich auf die Region Hannover bzw. Tarifgebiet des Verkehrsverbundes GVH. Aufgrund der Planungen zur Erweiterung des GVH-Gebietes (s. Kapitel D III 2.2) wird der zu bearbeitende Markt zukünftig auch auf die Städte und Landkreise des erweiterten Wirtschaftsraumes Hannover ausgeweitet.

### Der Marketing-Mix

Die Region Hannover entwickelt zusammen mit den weiteren Partnern im Verkehrsverbund grundsätzliche Konzepte in allen Marketing-Mix-Bereichen, wobei die klassischen vier

Marketing-Instrumente „Preis“ (Tarif), „Distribution“ (Vertrieb), „Kommunikation“ (hier erweitert um den Bereich „Service“) und „Produkt“ verwendet werden. Die Planungen zum Marketing-Instrument „Produkt“ werden in diesem NVP allerdings unter den verschiedenen Kapiteln zu den Angebotskonzepten behandelt und sind nicht originärer Gegenstand der Betrachtung zum Marketing. Bereichsübergreifend wird zunächst die begleitende Marktforschung explizit herausgestellt. Als gesonderte Bausteine des ÖPNV-Marketing werden noch die Bereiche „Fahrgastinformation“, Beschwerdemanagement“, „Fahrgastbeteiligung“, „Pünktlichkeitsgarantie“ und „Fahrgastsicherheit“ beschrieben.

### Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund

Aus Sicht der Kunden gibt es nicht mehr den klassischen ÖPNV-Markt, sondern den „Mobilitätsmarkt“, der sich zunehmend zur „Intermodalität“ (klassische Wegekette: zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Haltestelle – ÖPNV-Fahrt – weiter von der Haltestelle zum Ziel) bzw. zur „Multimodalität“ (verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege zu unterschiedlichen Zeiten) entwickelt. Dadurch wird für die Marktbearbeitung des Verkehrsverbundes die Migration vom Umweltverbund zum Mobilitätsverbund wesentlich sein. Es gilt, nicht mehr nur die Fortbewegungsarten „zu Fuß“, „Radfahren“ und „ÖPNV“ zu betrachten, sondern zukünftig auch das Taxi, die verschiedenen Formen des Fahrradfahrens (e-bike, pedelec, eigene Räder, Leihräder), Ausprägungen des Car-Sharings und Formen der Elektromobilität zu analysieren und in die Aufstellung von Marketing-Konzepten aufzunehmen. Hierzu werden Ausführungen im Bereich „Mobilitätsmanagement“ gemacht.

### Leitlinien und Standards

Im Gesellschaftsvertrag der neuen GVH - Großraum-Verkehr Hannover GmbH sind Leitlinien und Standards vereinbart, die in den genannten Bereichen als Vorgaben zur operativen Umsetzung für den Verkehrsverbund 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 seine Marketingaktivitäten auf Basis dieser Qualitätsstandards in Abstimmung mit dem Verbund-Marketing. Diese Regelungen bilden die Grundlage für die Ausführungen in den folgenden Spezifizierungen in diesem Kapitel.

## 1. Marktforschung

Die Region Hannover will Fahrgäste halten und gewinnen - Grundlage dafür ist ein gutes Angebot und angemessene Qualität. Marktforschung ist das Instrument, mit dem überprüft wird, ob die gebotene beziehungsweise geplante Qualität zu den Ansprüchen der Fahrgäste passt:

- Welche Qualität wird erwartet?
- Nehmen (potenzielle) Fahrgäste wahr, welches Angebot und welche Qualität geboten wird?
- Wo und womit können Fahrgäste gebunden oder gewonnen werden?
- Welche Qualitäten müssen weiter entwickelt werden?

### 1.1 Grundlage für systematische Marktbe- arbeitung: Mobilität in der Region Han- nover (MiR)

Die Region Hannover hat 2011 eine Erhebung zum Alltagsverkehr in der Region Hannover durchführen lassen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden nach dem Zufallsprinzip ausgewählt, die Ergebnisse der Untersuchung sind für die Bevölkerung der Region Hannover repräsentativ.

Insgesamt 3.700 Menschen aus der Region haben Auskunft darüber gegeben,

- welche Verkehrsmittel ihnen zur Verfügung stehen und welche sie üblicherweise nutzen,
- wie sie die Erreichbarkeit ihrer üblichen Ziele beurteilen,
- welche Einstellung sie zur Verkehrsmittelwahl haben und
- wie zufrieden sie mit dem Nahverkehr sind.

Anschließend haben sie an einem vorgegebenen Stichtag detailliert jeden zurückgelegten Weg notiert. Dazu gehörte:

- der Zweck des Weges
- der Ausgangspunkt des Wegs
- die Lage des Ziels
- das genutzte Verkehrsmittel und die Anzahl der begleitenden Personen.

Auch die Wege von Kindern wurden erfasst – bei unter 10jährigen durch Abfrage bei den Eltern.

Als Ergebnis liegen nun umfassende Daten zur Alltagsmobilität in der Region Hannover vor. Zum Beispiel:

- Wie viele Haushalte sind mit Autos, Fahrrädern und Fahrkarten-Abonnements ausgestattet?
- Wie viele Personen sind in ihrer Mobilität eingeschränkt?
- Verkehrsmittel-Nutzung: Wer bewegt sich - womit - zu welchem Zweck - wohin?

- Verkehrs-Aufkommen: Wie viele Wege, wie viele Kilometer werden zurückgelegt?
- Welche Gruppen sind für den ÖPNV erreichbar, welche nicht?

Durch Anlehnung an die bundesweit durchgeführte Studie „Mobilität in Deutschland“ sind auch Vergleiche mit anderen Regionen und dem Bundesdurchschnitt möglich.

Darüber hinaus wurden aus den Daten der MiR 2011 vertiefende Analysen angefertigt:

- Potenziale für den „Umweltverbund“ (Fuß, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel)
- Mobilität für alle - für welche unterschiedlichen Anforderungen muss geplant werden?
- Klima und Verkehr

Die Ergebnisse der Studie sind in den vorliegenden NVP eingeflossen. Präsentation, Ergebnisbericht und Themenberichte sind auf der Internetseite der Region verfügbar [www.hannover.de](http://www.hannover.de).

### 1.2 Qualitätssicherung durch Kundenzufrie- denheits-Befragungen

Die Region Hannover gibt den Verkehrsunternehmen Qualitätsstandards vor und überprüft regelmäßig, ob sie eingehalten werden. Dazu gehören Messungen und Qualitätstests, aber auch Kundenzufriedenheits-Befragungen: Alle Verkehrsunternehmen in der Region Hannover führen regelmäßig Erhebungen durch, bei der Fahrgäste direkt gefragt werden, wie zufrieden sie sind.

Zentral ist dabei die Frage nach der Zufriedenheit mit den Leistungen des Unternehmens insgesamt. Gefragt wird aber auch nach dem Urteil über wesentliche Leistungsmerkmale – zum Beispiel Pünktlichkeit, Fahrzeugzustand, Freundlichkeit des Personals. Aus den Antworten kann auch die relative Wichtigkeit einzelner Merkmale abgeleitet werden.

Der Aufgabenträger erfährt so, wie sich die Zufriedenheit der Fahrgäste über die Jahre entwickelt. Erkennbar wird auch, welche Qualitäten von den Fahrgästen besonders gut und welche kritisch beurteilt werden. Wenn sich die Gesamtzufriedenheit oder bestimmte Merkmale problematisch entwickeln, wird das in den Qualitätsgesprächen thematisiert und nach Lösungen gesucht. Erreicht ein Unternehmen das vereinbarte Qualitätsniveau nicht, ist es verpflichtet, die Mängel abzustellen.

### 1.3 Marktforschung des Verkehrsverbundes

Ziel der Region ist es,

- zur Planung und Durchführung von Marketingprozessen und -projekten anlassbezogenen Marktforschungen durchzuführen
- Marktforschungen auch zur Überprüfung der in weiteren Aufgabenfeldern des Verbundes definierten Qualitätsansprüche einzusetzen.

Welche Marktforschungen der Verbund künftig regelmäßig durchzuführen hat, wird im GVH vereinbart.

#### **Beispiel: Optimierung der GVH-Linienpläne**

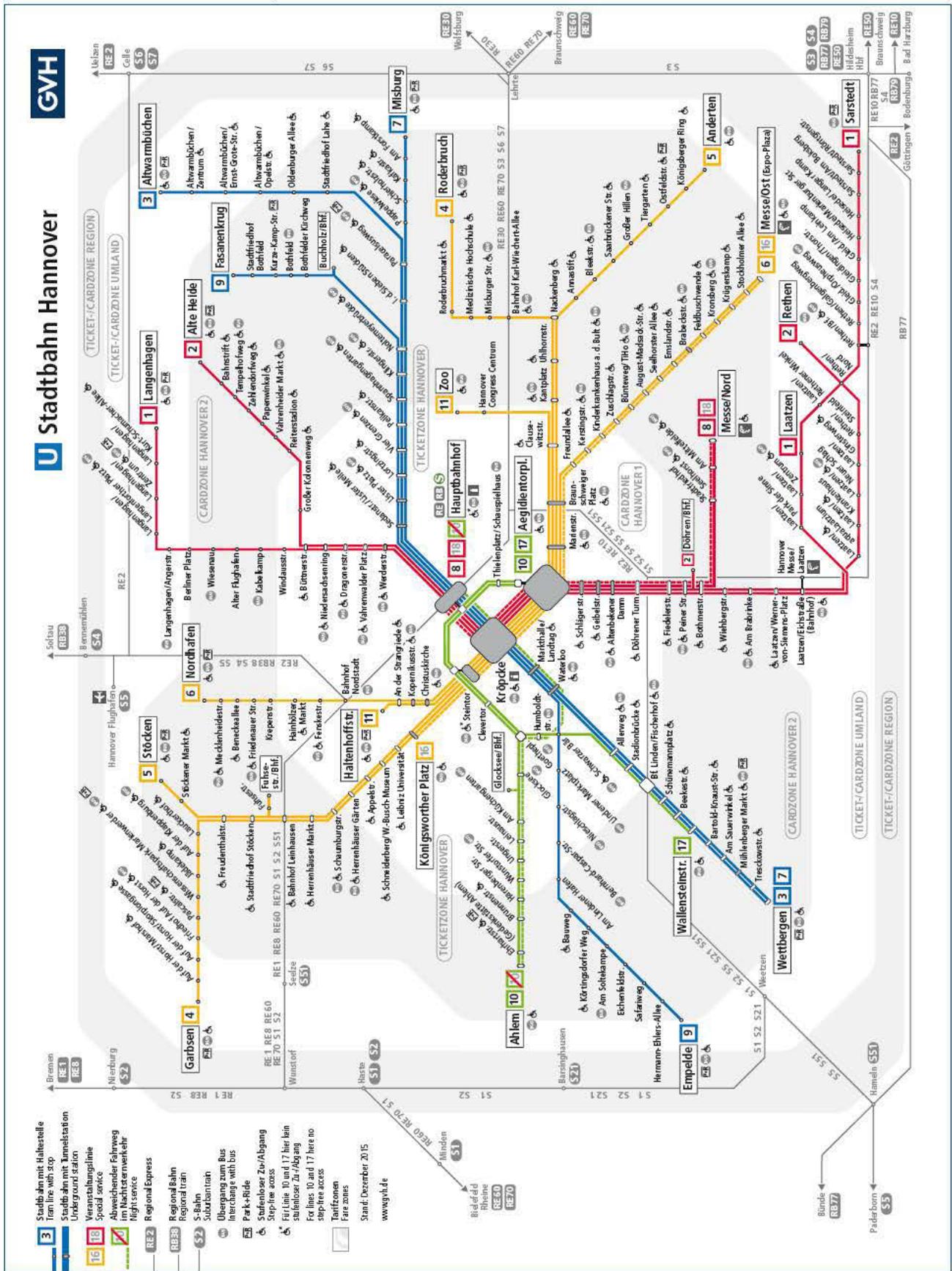
Der Verkehrsverbund stellt seinen Kunden ein breites Angebot an unterschiedlichen Liniennetzplänen zur Verfügung: schematische und topografische Pläne zum Liniennetz und Tarifgebiet, die im Internet, in Broschüren und Foldern, in Vitrinen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie in Fahrzeugen zur Verfügung stehen.

Diese Pläne wurden 2011 überarbeitet. Dazu wurden zunächst Basis-Designentwürfe entwickelt und anschließend durch eine Marktforschung überprüft (Haltestellenbefragung und Gruppendiskussionen). Die Untersuchung

- lieferte grundsätzliche Hinweise zu Informationsverhalten und -wünschen der Fahrgäste
- bestätigte, dass Konzept und Gestaltungsideen verstanden wurden
- arbeitete heraus, wo noch Verbesserung möglich war.

Die überarbeiteten Linienpläne wurden zum Fahrplanwechsel 2011 eingeführt.

Abb. D III 1: Schematischer Liniennplan Stadtbahn Hannover



### Beispiel: Werbewirkungsanalyse

Der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) bietet vielfältige Informations- und Werbematerialien an. Im Rahmen einer Werbewirkungsanalyse wurde 2012 erstmals ermittelt, ob und wie diese Materialien von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Region Hannover wahrgenommen werden. Aus den Erkenntnissen der Werbewirkungsanalyse werden Verbesserungen im Auftritt des GVH und der Verkehrsunternehmen abgeleitet.

## 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 weiterer Ausrichtung auf den Wettbewerb im ÖPNV wird sie auch künftig 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.

Es gelten folgende Leitlinien:

- Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung des Tarifes ist der Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Großraum-Verkehr Hannover in seiner Tarifstruktur und Tarifsystematik mit Stand zum 12.12.2010 incl. der Beförderungsbedingungen.
- Die Tarifstruktur berücksichtigt die siedlungsstrukturelle Entwicklung der Region Hannover.
- Die jährliche Überprüfung des Verbundtarifs orientiert sich an der Aufwands- und Ertragsentwicklung **mit dem Ziel weitestgehender Kostendeckung**.
- Tarifgestaltung erfolgt unter dem Aspekt einer Stärkung eines Nutzer-finanzierten Nahverkehrs unter Berücksichtigung der im Verkehrsmarkt jeweils bestehenden Marktbedingungen; die Tarifgestaltung orientiert sich dabei immer auch am öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Gemeinwohl.
- Tarifentwicklung dient dem Ziel der Sicherung und des Ausbaus der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV.
- Die Tarifentwicklung hat das Ziel höchstmöglicher Marktausschöpfung (Kundenbindung und -gewinnung) unter Berücksichtigung von Marktforschungsergebnissen.
- Tarifierhöhungen sollen nicht zu Fahrgastverlusten führen.

- Die Tarifentwicklung steht im Einklang mit einem service orientierten Vertriebskonzept des Verbundes.
- Das Tarifgebiet soll im Interesse einer die regionalen Verkehrsbeziehungen berücksichtigenden Weise durch Kooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden erweitert werden.
- Durch den Abschluss von Tarifkooperationen mit weiteren Verkehrsgesellschaften, Institutionen und Veranstaltern sollen Zugangshemmnisse zur Nutzung zum ÖPNV stetig abgebaut werden:
- Die Tarifentwicklung hat das Ziel der Herstellung größt möglicher Einfachheit und Transparenz in seiner Anwendung durch Kunden und sonstige Beteiligte.

### 2.1 Tarifentwicklungen

Die nachfolgenden Betrachtungen beziehen sich auf den Gemeinschaftstarif im GVH in seiner Komplexität als Verbundtarif, während auf die speziellen Fragestellungen zu Tarifkooperationen über das originäre Tarifgebiet hinaus im Abschnitt 2.2 eingegangen wird.

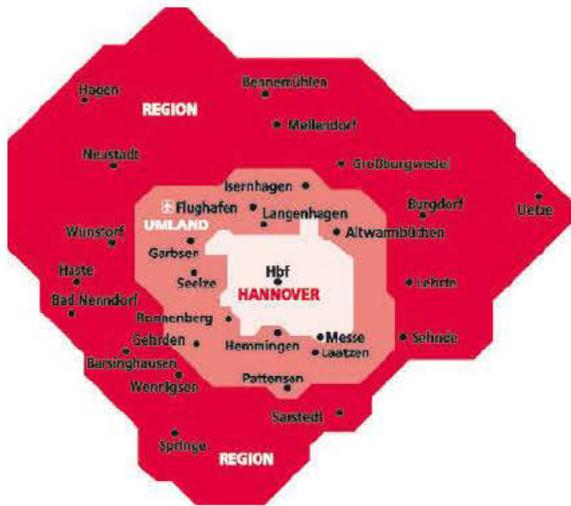
#### 2.1.1 Ausgangslage / Der Gemeinschaftstarif

Ausgangslage für die 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 9.12.2012) 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 Tarifzone „Hannover“. Das übrige Regionsgebiet 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.

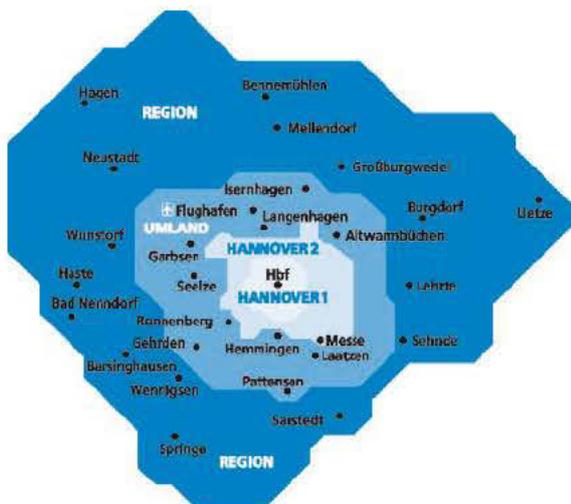
Abb. DIII 2: Tarifzonen im Tickettarif



• 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 nächst höhere Preisstufe. Insgesamt gibt es damit vier Preisstufen/Zonenpreiskategorien für Cardnutzer.

Abb. DIII 3: Tarifzonen im Cardtarif



Der Gemeinschaftstarif umfasst ferner folgende Tarife (Stand 09.12.2012): Hoteltarif, CongressCard, StadtBus-Tarif Barsinghausen, Aufpreise für bestimmte Verkehrsangebote (1. Klasse Züge des Nahverkehrs) und ist im Rahmen von Sonderangeboten um Kooperationstarife mit Verkehrsunternehmen, Veranstaltern und Verbänden ergänzt.

Bestimmte Tarifstellen werden genutzt, um ausgewählte Zusatzleistungen der Beförderung mit einem Entgelt zu belegen: KinderTickets für Hunde; Tickets des 1-Zonenpreises oder die MobilCard (Einzelverkauf) des 1-Zonenpreises für die Fahrradbeförderung in Zügen des Regional- und Nahverkehrs im GVH-Tarifgebiet in den sonst zur Mitnahme gesperrten Hauptverkehrszeiten.

Der zum 1.10.2009 eingeführte GVH-Sozialtarif ermöglicht es berechtigten Empfängerinnen und Empfängern von Leistungen nach dem SGB II und III (Arbeitslosengeld II) mit TagesTickets (Ticket S in 3 Zonenpreisen) und KinderTicket S (Einheitstarif) und vorherigem Erwerb der Wertmarke S (Passmodell) die Verkehrsmittel jeweils ganztägig zum Preis eines EinzelTickets zu nutzen. Berechtigte Empfänger im Regionsgebiet erhalten jeweils von der Region Hannover die sog. Region-S-Karte, die sie zur Nutzung des Sozialtarifs - und für Kinder ab 3 Jahren- zum ermäßigten Besuch des Zoo Hannover legitimiert (s. Kap. 2.1.5)

Mit der „AboStartCard“ im neuen Modellversuch seit 1.11.2012 wird Kunden der sofortige Einstieg in die Abonnements ermöglicht, in dem sie die Zeit bis zum ersten Vertragsmonat mit einer günstigen MobilCard tagesgenau und preislich vergrünstigt überbrücken können.

Die Übersicht über das Tarifsortiment im GVH bietet die nachfolgende Tabelle.

Tab. DIII 1: GVH -Tarif ab dem 9.12.2012 (Tarif 2013)

Tickets					
	Kurzstrecke	1 Zone €	2 Zonen €	3 Zonen €	
1)	<b>Kurzstreckenticket</b>	1,50			
2)	<b>EinzelTicket</b> Normaltarif (Personen ab 15 Jahren)		2,40	3,10	3,80
3)	<b>Sammelticket</b> Normaltarif (Personen ab 15 Jahren) 6 Tickets á 2,300 € (1 Zone) 6 Tickets á 2,833 € (2 Zonen) 4 Tickets á 3,700 € (3 Zonen)		13,80	17,00	14,80
4)	<b>TagesEinzelTicket</b>		4,70	5,90	7,30
5)	<b>TagesGruppenTicket</b>		9,00	11,40	14,00
6)	<b>KinderEinzelTicket/</b> Kinder 6-14 Jahre		1,30		
7)	<b>KinderTagesTicket/</b> Einheitstarif Kinder 6-14 Jahre		2,60		
Cards					
		1 Zone €	2 Zonen €	3 Zonen €	4 Zonen €
7)	GVH-MobilCard GVH-MobilCard incl. 1. Klasse GVH-MobilCard 60plus	55,20 88,30 44,50	61,80 98,90 47,50	79,50 127,20 58,20	95,50 152,80 70,20
8)	<b>JahresAbonnements</b> (monatliche Abbuchungsbeträge) GVH-MobilCard GVH-MobilCard 1. Kl. GVH-MobilCard, persönlich GVH-MobilCard, persönlich 1.Kl. GVH-MobilCard 60plus	46,90 75,00 46,90 75,00 37,80	52,50 84,00 52,50 84,00 40,40	67,60 108,20 67,60 108,20 49,50	81,20 129,90 81,20 129,90 59,70
	<b>Halbjahres-Abonnements</b> (monatliche Abbuchungsbeträge) GVH-MobilCard GVH-MobilCard 1. Kl. GVH-MobilCard, persönlich GVH-MobilCard, pers. 1. Kl.	51,10 81,70 51,70 81,70	57,20 91,50 57,20 91,50	73,60 117,60 73,60 117,60	88,30 141,30 88,30 141,30
9)	<b>Cards für Schüler</b> GVH-MobilCard Ausbildung WochenCard Ausbildung SparCard Schüler GVH-MobilCard Ausbildung Abo	41,00 11,00 25,50 34,90	45,80 12,50 28,30 38,90	58,20 15,60 36,50 49,50	70,00 19,40 45,00 59,00
10)	<b>SemesterCard</b> (pro Studierender/m im Monat als Einheitstarif)	Wintersemester 2013 und Sommersemester 2014 18,10			
11)	<b>Cards für Jugendliche</b> U-21Card, Monat, Einheitstarif U21-jahresCard; Einheitstarif			21,20 146,00	
12)	<b>JahresCards</b> (einmalige Vorauszahlung) GVH-MobilCard JC GVH-MobilCard 1. Kl. JC GVH-MobilCard, pers. JC GVH-MobilCard, pers.1.Kl. JC GVH-MobilCard 60plus JC GVH-MobilCard Ausbildung JC	550,80	616,80 987,60 616,80 987,60 474,00 457,20	794,40 1272,00 794,40 1272,00 582,00 582,00	954,00 1527,00 954,00 1527,00 702,00 699,00
13)	SchulCard / SchulCard Monat SchulCard / SchulCard Woche	41,00 11,00	45,80 12,50	58,20 15,60	70,00 19,40
14)	<b>Firmen-Abonnement</b>				

	<b>Firmen-Standort</b> in der Cardzone <b>Hannover 1</b>	<b>1 Zone</b> €	<b>2 Zonen</b> €	<b>3 Zonen</b> €	<b>4 Zonen</b> €				
	je MobilCard Ausbildung im FirmenAbo	19,50	21,50	28,00	33,30				
	je GVH-MobilCard, persönlich	26,00	28,60	37,30	44,40				
	je GVH-MobilCard, persönlich 1.Kl.	41,60	45,80	59,70	71,00				
	<b>Firmen-Standort</b> in der Cardzone <b>Hannover 2</b>								
	je MobilCard Ausbildung im FirmenAbo	13,40	14,30	18,90	22,50				
	je GVH-MobilCard, persönlich	17,80	19,50	25,20	30,00				
	je GVH-MobilCard, persönlich 1.Kl.	41,60	45,80	59,70	71,00				
	<b>Firmen-Standort</b> in den Cardzonen <b>Umland und Region</b>								
	je MobilCard Ausbildung im FirmenAbo	9,50	10,70	13,60	16,40				
	je GVH-MobilCard, persönlich	12,70	14,30	18,10	21,90				
	je GVH-MobilCard pers. 1.Kl.	41,60	45,80	59,70	71,00				
<b>SammelBesteller-Abo</b>									
15)		<b>1 Zone</b> €	<b>2 Zonen</b> €	<b>3 Zonen</b> €	<b>4 Zonen</b> €				
	<b>Bei Fahrqeldzuschuss/ Eigenanteil 6 %</b>								
	GVH-MobilCard pers.	44,10	49,40	63,50	76,30				
	GVH-MobilCard pers. 1. Kl.	70,60	79,00	101,60	122,10				
	<b>Bei Fahrqeldzuschuss/ Eigenanteil 12 %</b>								
	GVH-MobilCard pers.	41,30	46,20	59,50	71,50				
	GVH-MobilCard pers. 1. Kl.	66,10	73,90	95,20	114,40				
16)	<b>Regionaltarif</b>								
	<b>Cards</b>	<b>R 1</b> €	<b>R 2</b> €	<b>R 3</b> €	<b>R 4</b> €	<b>R 5</b> €	<b>R 6</b> €	<b>R 7</b> €	
	GVH-MobilCard	55,20	61,80	79,50	95,50	121,50	152,00	176,00	
	GVH-MobilCard 1. Kl.	88,30	98,90	127,20	152,80	194,40	243,20	281,00	
	GVH-MobilCard Ausbildung	41,00	45,80	58,20	70,00	89,00	113,00	129,50	
	WochenCard Ausbildung	11,00	12,50	15,60	19,40	25,00	31,80	36,20	
	<b>JahresAbonnements</b> (monatliche Abbuchungsbeträge)								
	GVH-MobilCard persönlich/übertragbar	46,90	52,50	67,60	81,20	103,30	129,20	149,60	
	GVH-MobilCard 1.Kl. persönlich/übertragbar	75,00	84,00	108,20	129,90	165,30	206,70	239,40	
	GVH-MobilCard 60plus	37,80	40,40	49,50	59,70	72,80	93,50	107,00	
	GVH-MobilCard Ausbildung	34,90	38,90	49,50	59,50	75,70	96,10	110,10	
	<b>JahresCards</b> (einmalige Vorauszahlung)								
	GVH-MobilCard JC	550,80	616,80	794,40	954,00	1214,40	1519,20	1759,20	
	GVH-MobilCard 1. Kl. JC		987,60	1272,00	1527,00	1942,80	2430,00	2815,20	
	GVH-MobilCard, pers. JC		616,80	794,40	954,00	1214,40	1519,20	1759,20	
	GVH-MobilCard, pers.1.Kl. JC		987,60	1272,00	1527,60	1942,80	2430,00	2815,20	
	GVH-MobilCard 60plus JC		474,00	582,00	702,00	855,6	1099,20	1257,60	
	GVH-MobilCard Ausbildung JC		457,20	582,00	699,00	889,2	1129,20	1294,80	
<b>Weitere Tarife</b>									
			<b>1 Zone</b>	<b>2 Zonen</b>	<b>3 Zonen</b>				
17)	<b>Sozialtarif</b>	€	€	€	€				
	<b>Wertmarke „S“ (Voraussetzung zur Ticket S -Nutzung;Passmodell) (Eigenanteil Berechtigte/r Region)</b>	15,00 (4,00)							
	<b>TagesEinzelTicket S</b>		2,40	3,10	3,80				
	<b>KinderTagesTicket S</b>			1,30					
18)	<b>CongressCard</b> - für mindestens 2 Nutzungstage - jeder weitere Tag	8,60 4,40							
19)	<b>EinzelTicket</b> StadtBus Barsinghausen <b>GVH-MobilCard</b> StadtBus Barsinghausen	2,20 38,00							
20)	<b>Zuschlag</b> AST Springe	2,00							
21)	<b>Abo-StartCards zu Abo im Einzelverkauf (2.Wagenklasse EVU)</b> - Monatspreis ( sh. Abos: und je Tag 1/30des Abopreises je Monat								

### 2.1.2 Standards der Tarifentwicklung

Zur Neuorganisation des GVH zum Jahr 2013 sind Standards der Tarifentwicklung (§4 der Gesellschaftervereinbarung) zur Festlegung der Fahrpreise bzw. die Vorgaben zur Gremienbeteiligung bei deren Änderungen. Hierfür wurden neue Preiskorridore vereinbart, innerhalb dessen sich die Tarifanpassungen bewegen können. Zu nennen sind hier die relevanten Ziffern 1. bis 3.:

1. Die Höhe einer Preismaßnahme orientiert sich im Durchschnitt an der Entwicklung der bundesdeutschen Lebenshaltungskosten der vergangenen 6 Monate. Die durchschnittliche Preisveränderung, gewichtet nach dem Umsatz in den einzelnen Tarifarten, darf diesen Orientierungswert nicht um mehr als 1,0 % p. a. überschreiten. Bei Abweichungen über 1% ist die Zustimmung der Aufgabenträgergesellschaften erforderlich. Für einzelne Tarifstellen kann dieser Wert über- oder unterschritten werden. Bei einzelnen Abweichungen über 6,0 % ist ebenfalls die Zustimmung der Aufgabenträger-Gesellschafter erforderlich.

2. Unabhängig von der zulässigen Höhe einer Preismaßnahme nach vorstehendem Abschnitt bedarf eine Preismaßnahme nicht der Zustimmung der Aufgabenträger- Gesellschaften, sofern sie eine durchschnittliche Anhebungsrate von +2,5% unterschreitet.
3. Sollten diese Preismaßnahmen gem. § 4, Ziffer 1 oder § 4, Ziffer 2 dabei im Ticket- Sortiment (Regeltarifangebot) jedoch zu Abweichungen einzelner Fahrausweise von mehr als 10 Cent pro Fahrt führen, ist hierfür grundsätzlich die Zustimmung der Aufgabenträger-Gesellschafter erforderlich.

### 2.1.3 Ausgewählte Daten zur Verkehrsnachfrage im GVH in 2011

Die nachfolgenden Auswertungen zeigen die Entwicklung der Tarifeinnahmen aus verkauften Fahrausweisen des Verbundtarifes und zu den mit ihnen durchgeführten, statistischen Fahrten.

Abb. DIII 4: Einnahmen 2007 bis 2011

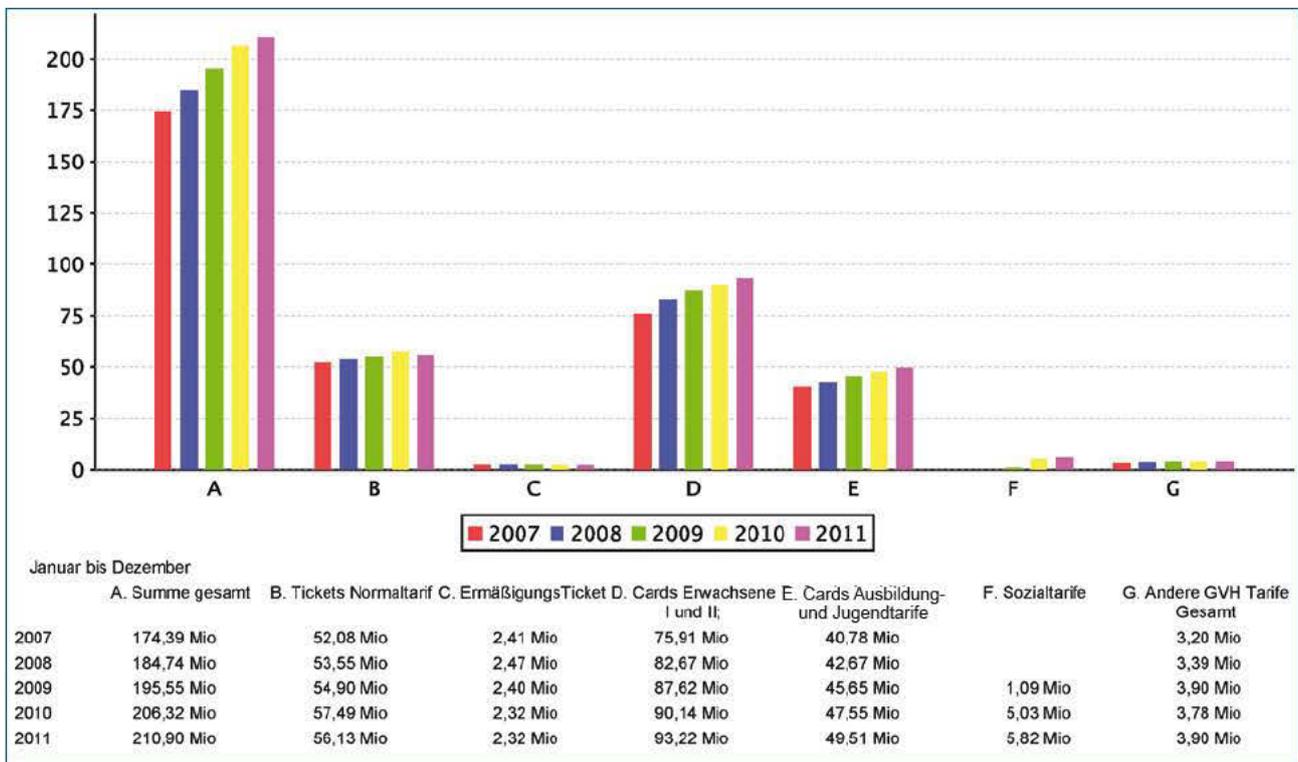
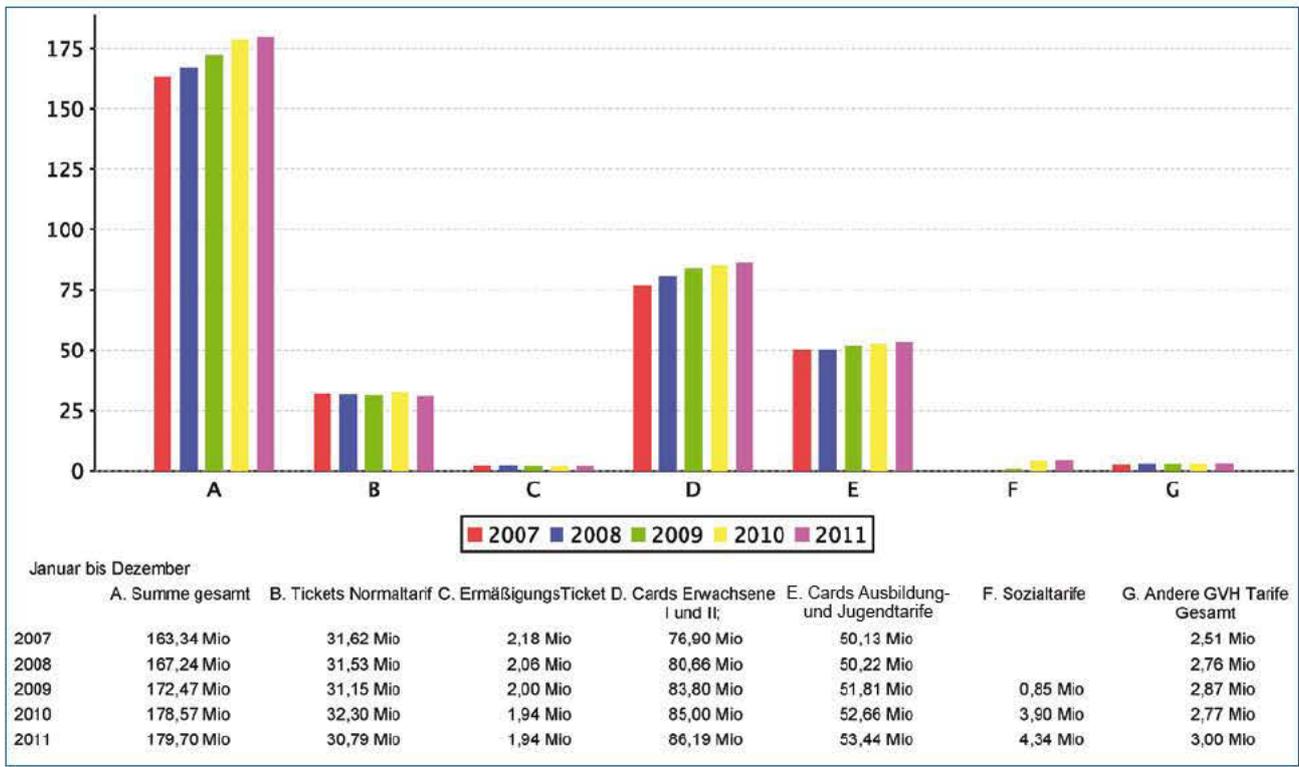


Abb. D.III 5: Fahrten 2007 bis 2011



Im Zeitraum 2007 bis 2011 erhöhten sich die Pooleinnahmen für die Verkehrsunternehmen um 21% und die entgeltlichen Fahrten um 10%. Der Durchschnittserlös je Fahrt stieg um 9,9% auf 1,17€ im Jahr 2011.

Tab. DIII 2: Entwicklung Einnahmen 2007 bis 2011

Jahr	Einnahmen Mio.€	Fahrten Mio.	Erlös/Fahrt €/F.	Einnahmen 2007=100%	Fahrten 2007=100%	Erlös/Fahrt 2007=100%
2007	174,4	163,3	1,07	100,0%	100,0%	100,0%
2008	184,7	167,2	1,10	105,9%	102,4%	103,5%
2009	195,6	172,5	1,13	112,1%	105,6%	106,2%
2010	206,3	178,6	1,16	118,3%	109,3%	108,2%
2011	210,9	179,7	1,17	120,9%	110,0%	109,9%

Wie sich die Einnahmen und Fahrten auf die Tarifgruppen im Vergleichszeitraum 2011/2010 verteilen und im Jahresvergleich verändert, haben zeigt die Auswertung „Umsatzstatistik Kurzfassung Gesamt“.

Tab. DIII 3: Umsatzstatistik GVH 2011/2010 Kurzfassung

Die Anteile je Nutzergruppe in 2011 stellen sich wie folgt dar:

	Einnahmen		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Erlös pro Fahrt		Veränderung	
	in Mio.	in Mio.	abs.	v. H.	in Mio.	in Mio.	abs.	v. H.	in €	in €	abs.	v. H.
<b>FA-Gruppe</b>	2011	2010			2011	2010			2011	2010		
Tickets Normaltarif	56,13	57,49	-1,36	-2,36	30,79	32,30	-1,51	-4,69	1,82	1,78	0,04	2,44
ErmäßigungsTicket	2,32	2,32	0,00	0,03	1,94	1,94	0,00	0,03	1,20	1,20	0,00	0,00
Cards Erwachsene I und II; Großkunden Erw.	93,22	90,14	3,08	3,41	86,19	85,00	1,19	1,40	1,08	1,06	0,02	1,99
Cards Ausbildungs- und Jugendtarife	49,51	47,55	1,96	4,13	53,44	52,66	0,78	1,48	0,93	0,90	0,02	2,61
Sozialtarife	5,82	5,03	0,78	15,57	4,34	3,90	0,44	11,31	1,34	1,29	0,05	3,82
Andere GVH Tarife Gesamt	3,90	3,78	0,11	2,96	3,00	2,77	0,23	8,37	1,30	1,37	-0,07	-4,99
<b>A. Summe gesamt</b>	<b>210,90</b>	<b>206,32</b>	<b>4,58</b>	<b>2,22</b>	<b>179,70</b>	<b>178,57</b>	<b>1,13</b>	<b>0,63</b>	<b>1,17</b>	<b>1,16</b>	<b>0,02</b>	<b>1,58</b>
	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>			<b>100,00</b>	<b>100,00</b>						
Kurzstreckenticket	4,93	5,08	-0,15	-2,99	3,50	3,89	-0,38	-9,86	1,41	1,31	0,10	7,61
EinzelTickets	14,35	14,95	-0,61	-4,05	5,39	5,84	-0,46	-7,80	2,66	2,56	0,10	4,06
SammelTickets	6,59	7,71	-1,12	-14,57	2,70	3,30	-0,61	-18,37	2,44	2,33	0,11	4,66
TagesTickets	30,27	29,74	0,52	1,76	19,20	19,27	-0,07	-0,36	1,58	1,54	0,03	2,13
<b>B. Tickets Normaltarif</b>	<b>56,13</b>	<b>57,49</b>	<b>-1,36</b>	<b>-2,36</b>	<b>30,79</b>	<b>32,30</b>	<b>-1,51</b>	<b>-4,69</b>	<b>1,82</b>	<b>1,78</b>	<b>0,04</b>	<b>2,44</b>
	<b>26,62%</b>	<b>27,86%</b>			<b>17,13%</b>	<b>18,09%</b>						
ErmäßigungsTickets	2,32	2,32	0,00	0,03	1,94	1,94	0,00	0,03	1,20	1,20	0,00	0,00
<b>C. ErmäßigungsTicket</b>	<b>2,32</b>	<b>2,32</b>	<b>0,00</b>	<b>0,03</b>	<b>1,94</b>	<b>1,94</b>	<b>0,00</b>	<b>0,03</b>	<b>1,20</b>	<b>1,20</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
	<b>1,10%</b>	<b>1,13%</b>			<b>1,08%</b>	<b>1,08%</b>						
MobilCard	27,03	26,96	0,06	0,24	23,68	24,14	-0,46	-1,89	1,14	1,12	0,02	2,17
MobilCard Abo	40,21	39,27	0,94	2,39	33,63	33,57	0,06	0,17	1,20	1,17	0,03	2,21
MobilCard Erw.II / 60plus	2,38	2,36	0,03	1,08	2,60	2,62	-0,02	-0,63	0,92	0,90	0,02	1,73
MobilCard Erw.II / 60plus Abo	7,38	7,07	0,31	4,36	7,66	7,50	0,16	2,14	0,96	0,94	0,02	2,17
MobilCard Großkunden Erw.	16,22	14,48	1,74	12,01	18,61	17,17	1,44	8,40	0,87	0,84	0,03	3,34
<b>D. Cards Erwachsene I und II; Großkunden Erw.</b>	<b>93,22</b>	<b>90,14</b>	<b>3,08</b>	<b>3,41</b>	<b>86,19</b>	<b>85,00</b>	<b>1,19</b>	<b>1,40</b>	<b>1,08</b>	<b>1,06</b>	<b>0,02</b>	<b>1,99</b>
	<b>44,20%</b>	<b>43,69%</b>		<b>47,96%</b>	<b>47,60%</b>							

	Einnahmen		Brutto		Veränderung		Fahrten		Veränderung		Erlös pro Fahrt		Veränderung	
	in Mio.						in Mio.				in €			
FA-Gruppe	2011	2010	abs.	v. H.	2011	2010	abs.	v. H.	2011	2010	abs.	v. H.		
SchulCard	23,63	22,70	0,93	4,11	20,49	20,08	0,41	2,04	1,15	1,13	0,02	2,03		
SemesterCard	6,24	5,63	0,60	10,66	10,02	9,62	0,40	4,15	0,62	0,59	0,04	6,25		
MobilCard Ausb.; Ausb. Abo; SparCard	16,69	16,33	0,36	2,19	19,25	19,33	-0,08	-0,40	0,87	0,84	0,02	2,60		
WochenCard Ausbildung	1,21	1,23	-0,02	-1,56	1,09	1,13	-0,04	-3,52	1,11	1,09	0,02	2,03		
FirmenAbo Azubi	0,45	0,34	0,11	31,95	0,69	0,53	0,17	31,86	0,66	0,65	0,00	0,06		
U21-Card	1,30	1,32	-0,02	-1,30	1,90	1,98	-0,08	-3,97	0,68	0,66	0,02	2,78		
E. Cards Ausbildungs- und Jugendtarife	49,51	47,55	1,96	4,13	53,44	52,66	0,78	1,48	0,93	0,90	0,02	2,61		
Wertmarke S	2,22	1,98	0,24	12,34										
Sozialtarif	3,59	3,06	0,54	17,65	4,34	3,90	0,44	11,31	0,83	0,78	0,04	5,70		
Erstattungen / Abschläge / Differenzen	0,00	0,00	0,00	0,00										
F. Sozialtarife	5,82	5,03	0,78	15,57	4,34	3,90	0,44	11,31	1,34	1,29	0,05	3,82		
Weitere Tarife / KombiTarife	4,78	4,55	0,24	5,23	3,00	2,77	0,23	8,37	1,59	1,64	-0,05	-2,90		
Erstattungen / Abschläge / Differenzen	-0,89	-0,76	-0,13	16,44										
G. Andere GVH Tarife Gesamt	3,90	3,78	0,11	2,96	3,00	2,77	0,23	8,37	1,30	1,37	-0,07	-4,99		
	1,85 %	1,83 %	1,67 %	1,55 %										

Tab. DIII 4: Tarifnutzung 2011 nach Nutzergruppen (Anteile in v.H.).

Tarifnutzergruppen	Fahrten Anteile in v.H.	Einnahmen Anteile in v.H.
„Tickets Erwachsene/Kinder (ohne KombiTarife)“	18,21%	27,72%
Cards Erwachsene I	28,43%	25,67%
Cards Erwachsene II/60plus	5,63%	4,50%
Cards Großkunden	10,75%	7,91%
Cards Ausbildungstarife	28,08%	51,52%
Sozialtarif (Wertmarke u Tickets S)	2,42%	2,76%
Tickets und Cards Sonstige	1,67%	1,85%
<b>Zwischensumme</b>	<b>95,18%</b>	<b>91,92%</b>
Cards Regionaltarif	4,82%	8,08%
<b>Alle</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Im Jahr 2011 wurden insgesamt 31,1% der Einnahmen aus Fahrausweisen erzielt, die der Kategorie „Ticket“ zuzuordnen sind. Mit diesen Fahrausweisen wurden rd. 21,6% der Fahrten durchgeführt. D.h., mehrheitlich tragen Stammkunden mit Card-Nutzung zu den Gesamteinnahmen und der Zahl durchgeführter ÖV-Fahrten bei.

## 2.1.4 Maßnahmen der Tarifentwicklung

Für konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Verbundtarifs bieten folgende Punkte den Orientierungsrahmen des Handelns:

- Preis-Leistungsverhältnis
- Tarifgerechtigkeit
- Übersichtlichkeit der Tarifzonenabgrenzungen
- Übersichtlichkeit der Tarifangebote
- Gestaltung der Fahrausweise.

Es ist Konsens zwischen Region und Verbund, das Tarifniveau im weitesten Sinne „marktgerecht“ zu gestalten, d.h. bei allen Maßnahmen der Preis- und Tarifgestaltung gravierende Fahrgastrückgänge zu vermeiden.

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 den Aspekten der Kundenbindung und -gewinnung auch in der Zukunft besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

### • Junge Menschen für den Nahverkehr gewinnen

Junge Menschen müssen früh an Busse und Bahnen herangeführt werden. Tarifangebote für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende sind marktgerecht zu entwickeln. 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.

### • Tarifangebote zielgruppenorientiert gestalten

Dabei ist nicht nur die demografische Entwicklung bei der Tarifbildung zu berücksichtigen, sondern auch der im steten Wandel befindliche Lebensstil der Menschen, der ihren Anspruch an die Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen 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 Wochenendarbeit. Verändertes Verbraucherverhalten (Ladenöffnungszeiten; Internetshopping, etc.) korrespondiert unmittelbar mit einer höheren Komplexität der Fahrtzwecke und schlägt sich in den kundenspezifischen Wegeketten nieder. Die zunehmende Erwerbstätigkeit von Rentenbezieherinnen („Minijobs“) ist ein Aspekt, auch bei der MobilCard 60plus Zusatznutzen einzuführen (Mitnahme; übertragbar an EhepartnerInnen; „Partnerkarten“ für Abonnenten).

### • Die Stammkundenbindung forcieren

Dies gilt insbesondere für die Gruppe Erwerbstätiger, deren Anteil an der Bevölkerung tendenziell sinkt, wobei gleichzeitig der Entwicklung der Zahl der Arbeitsplätze an Standorten in der Region und die Zahl der Beschäftigten zu berücksichtigen ist.

Insbesondere unter der Maßgabe, die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes pro Klima der Region Hannover zu erreichen, sind die sog. Arbeitswege auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu lenken. Hierzu bieten die bestehenden Tarifangebote für Großkunden eine gute Basis. Das seit 1991 bestehende **FirmenAbonnement** richtet sich an Arbeitgeber, die für ihre Beschäftigten bei einer Abnahmepflicht von 100%, persönliche MobilCards erwerben. Dieses Angebot, dessen Abnahmepreis sich nach dem Standort der Firma in den Tarifzonen und in gewisser Weise auch nach dem Verkehrsangebot richtet, wird von 114 Vertragspartnern erworben. Von den bei diesen Abnehmern beschäftigten **36.450** Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Juni 2012) sind **25.992** mit ihrer MobilCard auf dem täglichen Arbeitsweg unterwegs. D.h., die übrigen Beschäftigten sind gemäß den Tarifbestimmungen aus diversen persönlichen Gründen nicht abnahmepflichtig oder verzichten auf den Fahrausweis.

Der Vertragspartner „Firma“ kann jeweils eigenständig entscheiden, zu welchem Preis die Fahrausweise abgegeben werden. Das bedeutet letztlich auch, dass die erzielte „Ersparnis“ des Mitarbeiters und die Tatsache, dass ein nicht-übertragbarer Fahrausweis ausgegeben wird, in die persönliche Abnahmeentscheidung mit einfließt.

Das im Jahr 2001 entwickelte SammelBestellerAbonnement richtet sich ebenfalls an Großkunden. Dieser kann aber auch ein Verband, Verein oder eine sonst verfasste Körperschaft sein. Das Binnenverhältnis von MobilCard-Nutzer und SammelBesteller ist nicht primär durch ein Beschäftigungsverhältnis geprägt, sondern kann auch durch Mitgliedschaft bestehen. Der SammelBesteller erwirbt nur für bestellende Mitglieder und erzielt einen Rabatt auf den Abopreis in Abhängigkeit von seiner Bereitschaft, selbst einen Preiszuschuss an die Abnehmer weiterzugeben.

Im Sommer 2012 gibt es 42 SammelBesteller, die für rd. 8.360 „Mitglieder“ persönliche MobilCards erwerben. In beiden Großkundenangeboten müssen für mindestens 50 Personen MobilCards gekauft werden.

Tab. DIII 5: Verträge mit Großkunden

Tarifangebot	Verträge	Fahrausweise in Nutzung
FirmenAbo	114	25992
SammelBestellerAbo	42	8364
	156	34356

Tab. DIII 6: Standorte der Großkunden im FirmenAbo

Cardzone	Anzahl	Anteil
HANNOVER 1	76	66,70%
HANNOVER 2	18	15,80%
UMLAND/ REGION	20	17,50%
Summe	114	100,00%

Die Großkundenangebote werden in die Richtung „JobTicket für alle“ weiterentwickelt. Mit der Maßgabe, jede Beschäftigte und jeden Beschäftigten am Arbeitsplatz in der Region Hannover bzw. im Verkehrsgebiet in den Besitz einer GVH-MobilCard zu bringen, sind in enger Kooperation des GVH mit den Wirtschaftsakteuren in der Region, wie z.B. der Industrie- und Handelskammer und den Partnern der Wirtschaftsförderung auch neue Modelle der Finanzierung zu entwickeln. Varianten „obligatorischer“ und freiwilliger Abnahmen sind dabei zu konzipieren. Ein Ansatz dazu bietet bereits der Modellversuch des SammelBestellerAbos 6%plus, der auch die Abnahmemenge im gestaffelten Tarifpreisen berücksichtigt. Exemplarisch als Modell kann die SemesterCard des GVH angesehen werden, die „solidarisch“ finanziert ist und gleichfalls eine 100%-Abnahmepflicht vorsieht.

Die Bereitschaft, z.B. vom Auto auf Busse und Bahnen umzusteigen, hat allerdings Randbedingungen, wie Arbeitszeiten, Gesamtfahrzeit Wohnort- Arbeitsplatz und die konkrete Anbindung beider Standorte an den Nahverkehr. D.h., bestehende Firmenstandorte sind in ihrer Anbindung und in

den Taktzeiten der Verkehrsmittel zu optimieren. Gewerbeflächenangebote in den Gemeinden und Städten der Region sind auch zu Gunsten des ÖPNV auf die Verkehrswege- und Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten hin zu prüfen und anzupassen. Fahrplankarte auch in werktäglichen Randlagen wären anzubieten, wenn Arbeitszeiten, und damit auch vor- und nachgelagerte Wege, flexibler geworden sind und flexibler werden. Dies gilt nicht zuletzt für Arbeitsplätze im Einzelhandel und auch für Einkaufsfahrten der Kunden und Kundinnen.

Unter Berücksichtigung der in Teilen divergierenden Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze innerhalb der Region Hannover ist die Ausstattung mit FirmenAbos großer Teile der Bevölkerung und der in der Region beschäftigten Menschen und Pendler ein Standortfaktor und Standortvorteil, die Attraktivität des Raumes zu erhöhen.

• **Tarifkooperationen forcieren**

Dies betrifft Veranstaltungen der Wirtschaft wie die Messen in Hannover als auch solche, die den Freizeitverkehr berühren (z.B. Sport und Konzerte). Hier ist ein aktives Vorgehen des Verbundes an die Agenturen sowie an die Ausrichter gefordert. Soweit hierfür Räumlichkeiten - insbesondere durch kommunale Träger - vermarktet werden, sind Konzepte zu entwickeln, damit die An- und Abreise mit Bussen und Bahnen obligatorisch im Eintritt enthalten ist. Es ist darauf hinzuwirken, dass zudem bei Veranstaltungshinweisen auf die relevanten Angebote des Nahverkehrs bzw. möglicher Wegeketten verwiesen wird. Für Kongresse und Messen ist entsprechend vorzugehen. Bestehende Tarifangebote sind hierzu offensiver und zielgerichteter zu vermarkten.

• **Fahrradbeförderung als Modul in der Wegeketten**

Die bereits erfolgte tarifliche Einbindung der Fahrradmitnahme ist im Kontext bestehender Verkehrsangebote (Kapazitäten) und bzgl. übergreifender Kooperationen mit den Verkehrsunternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und Mobilitätsdienstleistern anzupassen. Es gilt, die kombinierte Nutzung individueller Verkehrsmittel „zum ÖPNV“ hin zu erleichtern.

• **Kundenbindung und -gewinnung**

Im Einklang mit sich verändernden Vertriebsstrukturen und neuen Möglichkeiten der Fahrausweisgestaltung (s. Kap. 3.) ist die Erschließung bisheriger Nicht-Nutzerpotenziale und die stärkere Bindung von Gelegenheitskunden (Kundenkarte für Gelegenheitskunden anstelle von z. B. SammelTickets) zu verfolgen, damit sie zu Stammkunden werden.

Ansätze zur Ausschöpfung bisher nicht erreichter Kundenpotenziale werden geprüft, um die Angebots-Preis-Lücke vom „Seltenfahrer“ zum „Stammkunden“ zu schließen.

Dem Aspekt marktgerechter und zielgruppenfreundlicher Tarifgestaltung gebührt dabei - aus Sicht der Region - das Primat vor dem Vertrieb. Gleichwohl ist gerade der Vertrieb einem stetigen und schnellen Wandel unterworfen. Ihm zu folgen, wird Anpassungen in der Tarifgestaltung erfordern oder diese ggf. erst ermöglichen.

- **Tarifzonenharmonisierung**

Das aus Kundensicht oft als intransparent bewertete Tarifsystem im GVH (4 Zonen für Cards, 3 Zonen für Tickets) wird analysiert, um die finanziellen Folgen einer Harmonisierung für die Kunden zu untersuchen.

Hierzu müssen alle Rahmenbedingungen, wie z. B. der Einfluss der Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr, die neuen Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr, die aktuellen Einnahmeverteilungsregeln im Verbund und die Weiterentwicklung des Regionaltarifs beobachtet und einbezogen werden.

In der Preisbildung der Cards wurde bereits in den letzten Jahren das Ziel der Schaffung einer einheitlichen Cardzone Hannover dadurch verfolgt, dass die Preise des 1-Zonenpreises an die des 2-Zonenpreises herangeführt worden sind. Teilweise wurde dazu eine Preisanhebung bei 2-ZonenCards ausgesetzt.

- **Sortimentsanpassung**

Es wird geprüft, 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 tendenziell ertragschwächeren Fahrausweisarten system- und strukturbedingt beizubehalten sind. Tarife mit sinkender Nachfrage oder Nutzungsbedingungen, die mittelfristig nicht mehr zeitgemäß sind (SammelTickets und/oder Gelegenheitstickets im Vorverkauf), werden auf Beibehaltung überprüft.

- **Marktausschöpfung**

Für die Tarif- und Preisbildung wird im Rahmen geltender Leitlinien und Standards der Aspekt einer tendenziell „nutzerfinanzierten Tarifgestaltung“ auch in den nächsten Jahren noch mit berücksichtigt werden. Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV werden einen adäquaten Finanzierungsbeitrag leisten, um Angebotsquantität und -qualität des Verkehrsangebotes in der Region Hannover auf dem anerkannt hohen Niveau zu halten. Bei Ausschöpfung von Zahlungsbereitschaften, d.h.

der Abschöpfung bestehender Potenziale in den (Teil-) Märkten ist die Sozialverträglichkeit zu wahren.

Die Region erwartet hierzu zielgerichtete Strategien des Verbundes im Rahmen der jährlichen Tarifmaßnahmen, die sich an folgenden Punkten orientiert: Abbau bzw. Stabilisierung der Rabattierungen bei Tickets und Cards; Überprüfung noch bestehender Einheitstarife im Kontext gewandelter Nutzungen beim Kinder- und Jugendtarif sowie die Überprüfung der Bepreisung gewährter Zusatznutzen. Bisher ohne Aufpreis gewährte Zusatznutzen wie Mitnahmeregelungen bei Cards (weitere Personen; Hunde) und die Möglichkeit der Übertragbarkeit auf Dritte sind bzgl. nachfragesteuernder und generierender Wirkung zu prüfen.

Dabei ist das Tarifsystem, bestehend aus der Anzahl der Tarifangebote und der Differenziertheit der Preise (Rabattierungen, Zielgruppen etc.), vom Grundsatz her für „kundige“ Fahrgäste und auch für potenzielle Kunden übersichtlich und durchschaubar zu halten.

Weitere mögliche Tariffdifferenzierungen nach Kriterien, wie z. B. Preis (Rabattierungen für Zielgruppen oder Vertriebswege), Fahrzeit (Kapazitätssteuerung im Tagesverlauf und auch „Reisezeit“ einer Fahrt), Komfort, Bedienungsfrequenz oder Tarife für Zusatzleistungen (Basis- und Premiumangebote) sind daran zu messen und in ihrem Kosten-Nutzen-Verhältnis abzuwägen

## 2.1.5. Sozialtarif

Seit Oktober 2009 bietet der GVH - Sozialtarif den Einwohnern/innen der Region Hannover die zugleich Empfänger/innen von Grundsicherungsleistungen sind, die Möglichkeit, Busse und Bahnen im GVH zu einem vergünstigten Tarif zu nutzen.

Der Sozialtarif ist sowohl für Gelegenheitskunden als auch für regelmäßige Nutzerinnen aus dem Kreis der Berechtigten zu gestalten. Dabei steht gerade dieser Tarif primär unter dem Vorbehalt der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen und seiner Finanzierbarkeit durch die Region Hannover als freiwillige Leistung oder Ausgleichsleistung.

• **Aktuelle Nutzung**

**Tab. DIII 7: Stück-Umsätze im Sozialtarif 2009 bis 2012**

Jahr	2009*	2010	2011	2012
Wertmarke S	31.040	131.945	148.032	157.567
Tickets S	240.112	1.186.314	1.366.923	1.431.257
KinderTickets S	43.564	114.829	81.390	68.911
<b>Summe Tickets S</b>	<b>283.676</b>	<b>1.301.143</b>	<b>1.448.313</b>	<b>1.500.168</b>
Kauf Tickets S pro Wertmarke	9,1	9,9	9,8	9,5

**Tab. DIII 8: Einnahmen GVH-Sozialtarif 2009 bis 2012**

Einnahmen	2009*	2010
Wertmarke S	465.600,00 €	1.979.175,00 €
Tickets S	573.340,70 €	2.917.458,20 €
KinderTickets S	52.276,80 €	137.794,80 €
<b>Summe Tickets S</b>	<b>1.091.217,50 €</b>	<b>5.034.428,00 €</b>

Einnahmen	2011	2012
Wertmarke S	2.223.450,00 €	2.360.535,00 €
Tickets S	3.496.922,80 €	3.673.300,00 €
KinderTickets S	97.668,00 €	83.000,10 €
<b>Summe Tickets S</b>	<b>5.818.040,80 €</b>	<b>6.116.835,50 €</b>

• **Markterfolg**

Der Sozialtarif hat das sozialpolitische Ziel einer Erhöhung der Mobilitätschancen erreicht. So nahmen z. B. im Jahr 2012 monatlich rd. 13.130 Personen der insgesamt rund 130.000 Inhaber/innen der Region-S-Karte das Angebot in Anspruch. Die Befragung der Nutzer/innen in 2010 hat gezeigt, dass sich das Mobilitätsverhalten durch das Angebot verändert hat. Neben 4 % echten Neukunden/innen ist vor allem eine häufigere Nutzung des ÖPNV-Angebots zu verzeichnen. Stellt man in Rechnung, dass unter den insgesamt rund 130.000 Inhabern/innen der Berechtigungskarte zahlreiche Personen sind, die bereits andere vergünstigte Tarifangebote nutzen können (z. B. Kinder u. Jugendliche, Senioren/innen, Behinderte), sowie Personen, die den ÖPNV ohnehin nicht nutzen, kann die bisherige Nachfrage als gut, aber ausbaubar eingestuft werden.

Aus der Befragung in 2010 geht des Weiteren hervor: Fast die Hälfte der Befragten (48 %) haben das Sozialticket in den ersten sechs Monaten nach Einführung bereits genutzt – 72 % der Nutzer/innen sogar drei Mal oder öfter. Wenn das Sozialticket genutzt wird, dann häufig mit einer mittleren Nutzungshäufigkeit von 1 bis zu 4 Tagen pro Woche. Diejenigen, die den ÖPNV täglich nutzen, wählen das Sozialticket dagegen unterdurchschnittlich häufig. Für diesen Personenkreis scheinen die normalen Monatskarten attraktiver zu sein.

Die Einführung des Sozialtickets hat das Mobilitätsverhalten der Nutzer/innen signifikant verändert. Die Gruppe derjenigen, die eher selten fahren, ist von vorher 33 % auf nunmehr 15 % geschrumpft, die Gruppe der regelmäßigen Nutzer/innen ist von vorher 67 % auf 84 % angewachsen und 3 % der Nutzer/innen geben an, erst seit kurzem überhaupt den ÖPNV zu nutzen.

Dazu passt, dass 41 % derjenigen, die das Sozialticket kennen, angeben, jetzt häufiger mit Bus und Bahn zu fahren als zuvor. Zwei Drittel geben an, das Sozialticket bedeute für sie eine Ersparnis. Gut die Hälfte (57 %) derjenigen, die das Sozialticket kennen, bewerten seine Handhabung als einfach und unkompliziert und zwei Drittel geben an, dass ihnen das Sozialticket gut gefällt. Die befragten Nutzerinnen und Nutzer stellen dem Sozialticket damit ein überwiegend positives Zeugnis aus.

• **Optimierung des Sozialtarifs**

Die Nutzer und Nutzerinnen des Sozialtickets müssen derzeit neben der Berechtigungskarte die Wertmarke (WM) S und ein TagesEinzelTicket S mit sich führen. Auf das Ticket und die Berechtigungskarte wird man auch künftig nicht verzichten können.

Die Abschaffung der Wertmarke ist eine Option, mit der man die Anzahl der notwendigen Nachweise reduzieren kann. Die an die WM S geknüpften Abrechnungsmodalitäten und Kostenanteile wären anders zu regeln (ticketbezogen) oder die Finanzierung ist über den Ticketpreis zu steuern.

Die Abschaffung der Wertmarke S kann, dann in Abhängigkeit von der Ticket-S-Tarifgestaltung, die „Wenig-Nutzer-Schwelle“ beseitigen. Bereits die erste Fahrt wäre dann günstiger als der reguläre Tarif.

Für „Viel-Nutzer“ ist auch der Ticket-S-Tarif nicht mehr die günstigste Alternative. Diese Kunden nutzen daher das reguläre Tarifangebot (TagesTickets oder MobilCards). Für die Aufhebung dieser Zugangsschwelle, die vor allem für die sogenannten „Ergänzer“ bzw. „Aufstocker“ ein Problem darstellt, gibt es zwei Wege: entweder senkt man den Preis für die TagesEinzelTickets S so weit ab, dass sich auch tägliche Fahrten mit dem Sozialticket gegenüber regulären Tarifangeboten lohnen, oder man führt eine Monatskarte ein, die für die Nutzer/innen günstiger ist als die regulären Monatskarten.

Die Abschaffung der Wertmarke S wird geprüft werden. Die Einführung einer Monatskarte im Sozialtarif als MobilCard S erfolgt zum Tarifwechsel im Dezember 2013 mit anschließender Evaluierung mit dem Ziel einer bedarfsgerechten Tarifgestaltung.

## 2.2 Erweiterung des GVH-Tarifgebietes

### 2.2.1 Historie

Der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) hat mit der Region Hannover, den Eisenbahnverkehrsunternehmen DB AG, metronom, erixx und NordWestBahn sowie allen an das Gebiet der Region Hannover angrenzenden Landkreisen Tarifkooperationen abgeschlossen.

#### Erste Kooperationen

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.

Auf Grundlage weiterer Untersuchungen 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.

#### Einführung GVH-Regionaltarif

Am 12.12.04 ist es dann gelungen, diese vier Kooperationen mit einheitlichen Preisen und Konditionen zu einem Gesamt-konstrukt zu vereinen. Die Tarifsystematik des GVH blieb in Form des Ringzonenmodells unverändert. Zu den bisherigen vier Zonen im Zeitkartenbereich wurden weitere drei um das ursprüngliche GVH-Tarifgebiet hinzugefügt. Der Regionaltarif gestattet zunächst die Nutzung von Schienenstreckenabschnitten in den Landkreisen sowie von GVH-Verkehrsmitteln ausschließlich für Cards.

Auf dieser Basis erfolgte mit dem Landkreis Nienburg/Weser am 01.02.05 die Einführung des „Nienburg-Tarifs“ und am 01.02.06 die Einführung des „Hildesheim-Tarifs“. Eine Einbindung in den Regionaltarif konnte für beide Kooperationen schnell erfolgen.

Danach wurden noch die beiden verbliebenen Landkreise Hameln-Pyrmont im Jahr 2006 und Gifhorn (2010) in das bestehende Gefüge integriert.



## 2.2.2 Vorteile des Regionaltarifs

### Vereinfachung für Kunden

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-Bahn-Strecken 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 Eisenbahn-) 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.

### Zunehmende Anzahl von ÖPNV-Nutzern

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.

### Höherer Kostendeckungsgrad

Die Vorteile für alle Beteiligten lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Durch die Attraktivitätssteigerung in Form eines günstigeren Preises und einfacheren Systems erhöhte sich die Nachfrage auf den Regionaltarifstrecken überproportional. Diese Steigerung führte zu einer Überkompensation der Mindereinnahmen des gesenkten Tarifs.

Daraus resultierte, dass die Gebietskörperschaften keine Ausgleichsbeträge mehr aufbringen mussten. Außerdem er-

höhen sich die Einnahmen im GVH deutlich, ohne dass nennenswerte 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 ist daher auch in kürzester Form in den verschiedenen Medien darzustellen. Dies führt zu einer Erhöhung der Tariftransparenz.

## 2.2.3 Ziele und Ausblick

Das beschriebene Tarifangebot wird in allen benachbarten Landkreisen im Zeitkartenbereich überaus positiv angenommen. So stiegen die durchschnittlichen, werktäglichen Pendlerzahlen von ca. 11.400 im Jahr 2008 auf ca. 14.000 im Jahr 2012. Die Einnahmensteigerungen entwickeln sich immer noch deutlich über denen der originären GVH-Fahrausweise und belaufen sich im Jahr 2012 auf ungefähr 18 Millionen Euro. Aufgrund dieser Tatsachen sind die Erwartungen gewachsen, dieses Modell auch im Bartarif für Gelegenheitskunden umzusetzen.

### Machbarkeitsstudie

Um entsprechende Möglichkeiten zu generieren, wurde von der Region Hannover in Kooperation mit dem Netzwerk „Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover“, in dem die relevanten Städte und Landkreise vertreten sind, ein Gutachten vergeben, das zunächst nur die Möglichkeiten einer potenziellen Integration darstellt. In die Betrachtung flossen verschiedene Kenngrößen ein. Die Anzahl der Einwohner im 2. Ring (1.342 Tsd.) entspricht etwa der 1,2-fachen Anzahl der Einwohner in der Region Hannover; die Fläche der Landkreise übertrifft die der Region Hannover um das 4-fache. Dem entgegen übertrifft die Anzahl der ÖV-Fahrten im GVH die in den Landkreisen um das Zwei- bis Dreifache.

Nachdem diverse Untersuchungen unter Beteiligung aller relevanten Institutionen wie Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen durchgeführt waren, stellte es sich als erfolgversprechend heraus, das jetzige Modell zu übertragen. Somit soll künftig ein Fahrausweis des Bartarifs im gesamten GVH sowie auf den SPNV-Strecken in die involvierten Landkreise gelten. Aufgrund der Heterogenität der Tarifgefüge in den Landkreisen, sowie unverhältnismäßig großer Anstrengungen im Bereich der Einnahmeverteilung, scheint eine Komplettintegration derzeit noch nicht zielführend. Dies ist auch durch

die verschiedenen Modelle im Vergleich zum monozentrisch auf die Landeshauptstadt Hannover ausgerichtete GVH-Ringzonenmodell begründet.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Um die finanziellen Auswirkungen einer Erweiterung des GVH-Tarifgebiets zu eruieren, wurde zu dieser Thematik ein weiteres Gutachten vergeben. Darin sollte unter anderem eine streckenspezifische Auswertung erfolgen, um entsprechende Daten für jedes Verkehrsunternehmen sowie alle Gebietskörperschaften zu erhalten.

Das Fahrausweissortiment besteht aus EinzelTickets und GruppenTickets; auf SammelTickets wird wegen der fehlenden Entwerter in den Landkreisen verzichtet. Es flossen drei verschiedene Preisvarianten (gleiche Nutzenschwelle, gleiche Preissprünge, additive Preise) in die Betrachtung ein. Als finanziell am wahrscheinlichsten umsetzbar stellte sich die Variante heraus, wonach bspw. ein 6-ZonenTicket maximal soviel wie zwei 3-ZonenTickets kosten darf.

In den Kalkulationen von Status Quo-Einnahmen wurden diverse Determinanten wie Übersteigerquoten, Fahrtenzahlen, Berücksichtigung der BahnCard-Preise oder auch Niedersachsentickets und Elastizitäten beachtet.

Eine Einbeziehung der lokalen Busverkehre in die Gültigkeit wurde zunächst noch nicht befürwortet, weil die Preisvariante durch Einpreisung überschritten wird und auch eine sehr aufwändige Einnahmenaufteilung durchgeführt werden müsste. Vielmehr werden andere Lösungen untersucht, wie bspw. direkte Ausgleichszahlungen (in Höhe von ca. 0,32 € je EinzelTicket) seitens der Gebietskörperschaften an die Busunternehmen.

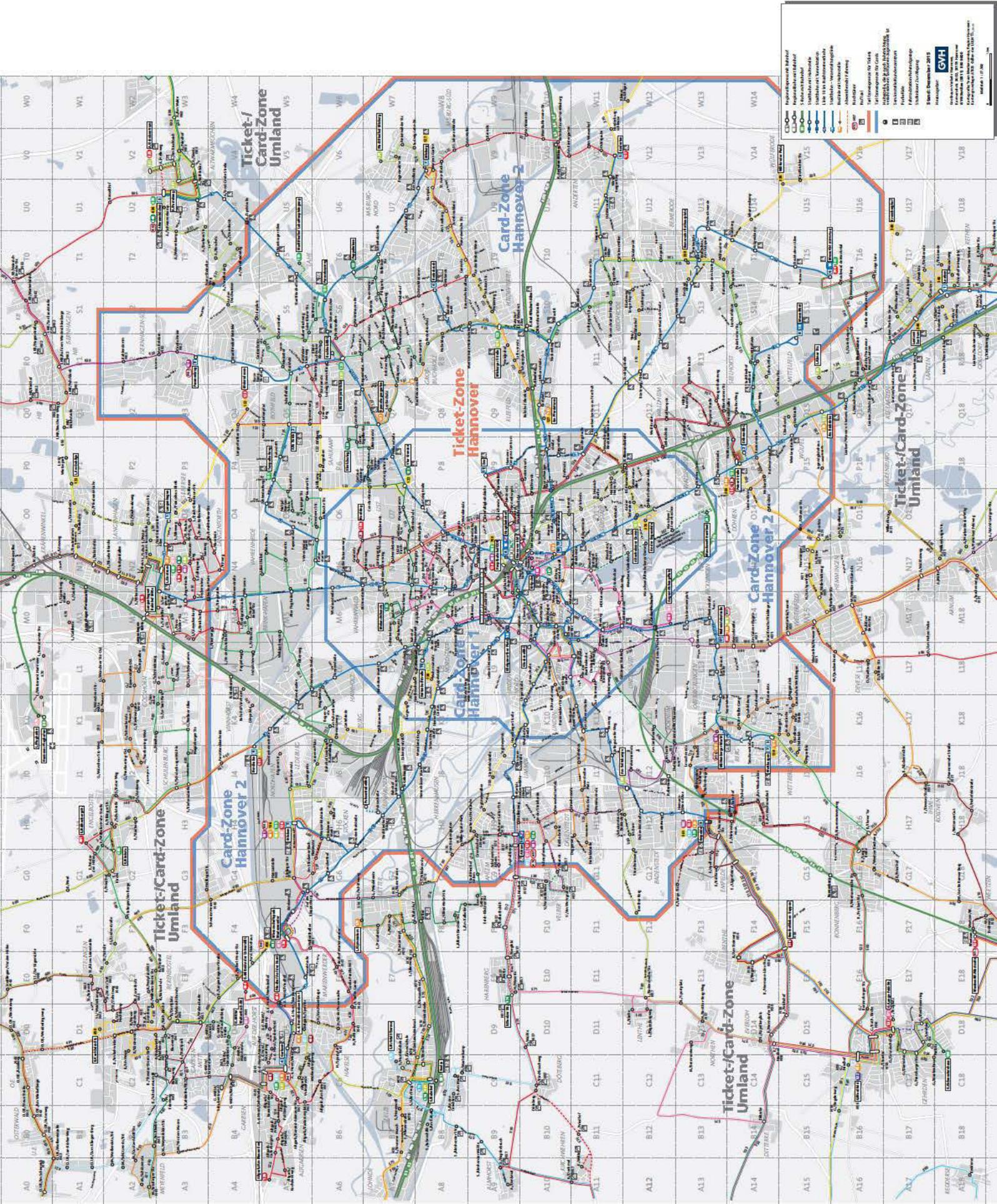
Die im Gutachten ermittelten Beträge stellen Durchtarifierungs- und Harmonisierungskosten dar, die von den Landkreisen und der Region Hannover aufgebracht werden müssen. Zusätzlich werden noch andere Kosten im Vertriebbereich oder aufgrund bestehender Verkehrsverträge ermittelt. Eine komplette Refinanzierung durch zusätzliche Fahrgäste ist im Bartarif nicht möglich.

Die Region Hannover, die Landkreise des Erweiterten Wirtschaftsraums und die Verkehrsunternehmen werden die Umsetzbarkeit der GVH-Erweiterung weiter prüfen.



Region Hannover

Karte 11.1  
**Planungsraum**  
Linienetz  
Stadt Hannover 2015





### 3. Vertrieb

Der Vertrieb ist 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 versteht die Region Hannover die Gesamtheit der Möglichkeiten, den Kunden Fahrausweise für die bezahlte Fahrt des ÖPNV zugänglich zu machen. Sie umfasst daher die Vertriebswege wie auch die personellen und technischen Medien, Vertrieb abzuwickeln.

#### 3.1 Ausgangslage

Der Vertrieb wird von den im GVH zusammenarbeitenden Verkehrsunternehmen jeweils eigenverantwortlich durchgeführt. Bereits mit den organisatorischen Neustrukturierungen 1994 und 2001 obliegt auch die konzeptionelle Weiterentwicklung der Gesamtaufgabe „Vertrieb“ (hierzu gehören die Entwicklung der Vertriebsstruktur, des Vertriebsnetzes und der Vertriebsstechniken) den Verkehrsunternehmen. Dies änderte sich auch nicht mit der Gründung der GVH-GmbH im Jahr 2013.

##### Vertriebswege

Der Fahrausweisverkauf ist im GVH durch eine breite Heterogenität für die Fahrausweisarten Tickets und Cards gekennzeichnet. Diese resultiert aus einer Vielzahl von Vertriebskanälen mit großen Qualitätsunterschieden.

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“ an Großkunden, wie SchulCard, SemesterCard oder FirmenAbo
- 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.

##### Leitlinien

Aus dieser Tatsache wurden die für die GVH-GmbH geltenden Leitlinien festgelegt:

- Es wird den Nutzern ein kundenfreundliches Vertriebssystem angeboten
- neue Vertriebstechologien werden beobachtet und ebenso auf Umsetzung geprüft wie eine Abschaffung der Entwerter
- Harmonisierungen im Verbundvertrieb
- Optimierung der Vertriebsstellenanzahl mit einheitlicher Ausstattung für leichte Erkennbarkeit
- Hohe Verständlichkeit von Informationen, auch für fremdsprachige Gäste an Automaten
- Privat- und Großkundenabonnement besonders fördern, nur eine Abonnementzentrale betreiben
- Persönliche Beratung über eine eigene zentrale Anlaufstelle in Hannover, weitere Servicestellen der Verkehrsunternehmen sowie telefonisch und über elektronische Medien gewährleisten

Der Verbund fördert den Abbau der Zugangshemmnisse zum ÖPNV durch ein einheitliches, kundenfreundliches Vertriebssystem, dessen Qualität durch messbare und in Marktuntersuchungen zu prüfende Kriterien geprägt ist. 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) und Barrierefreiheit 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen, sind. Neue Vertriebssysteme werden zukunftsweisend und als Grundlage moderner Fahrgeldmanagementsysteme geplant und soweit vorhanden auf ihre Anwendungsmöglichkeiten im GVH geprüft.

## 3.2 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.

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, insbesondere wegen unterschiedlicher Beratungs- und Angebotsqualität zwischen Service- und Verkaufsstellen, ist unter dem Gesichtspunkt der vorhandenen Fahrausweise 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 geprüft - und wenn betriebswirtschaftlich vertretbar - umgesetzt werden.

Da es schwierig ist, im gesamten GVH-Tarifgebiet einheitliche Automaten anzuschaffen, soll die Bedienoberfläche aller Automaten homogen und einfach verständlich sein. Auf diese Weise sind viele der oben genannten Kriterien eines kundenfreundlichen Vertriebssystems erreicht.

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 sind die Entwerter antiquiert.

Notwendig sind diese Entwerter insbesondere für die Entwertung von SammelTickets; aber gerade dieses Teilssegment 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 würden die Entwerter überflüssig und zum anderen ist eine größere Tariftransparenz geschaffen.

Außerdem wäre so eine Erweiterung des Regionaltarifs um den Tickettarif ohne zusätzliche Ausstattung von Entwertern im so genannten 2. Ring möglich.

Vor einem solchen Einschnitt in das Tarifsortiment ist eine entsprechende 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, würde die Region Hannover weiter die Abschaffung der SammelTickets im GVH prüfen. Dies könnte innerhalb von mehreren Tarifmaßnahmen durch eine sukzessive preisliche Heranführung von Einzel- und SammelTickets erreicht werden. Nach der möglichen Abschaffung der SammelTickets könnte dann im nächsten Schritt eine Prüfung der Abschaffung von Entwertern erfolgen..

Eine weitere Optimierungsmöglichkeit besteht in der Ausstattung der Vertriebsstellen bezüglich der Erkennbarkeit durch die Kundinnen und Kunden bzw. zur Steigerung des Umsatzes durch Verkaufsförderungsmaßnahmen. Eine Attraktivitätssteigerung des Erscheinungsbildes für den gesamten GVH kann an den Verkaufsstellen durch zeitgemäße 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 wird im Folgenden eingegangen, da wie bereits unter den Leitlinien erwähnt, neue Vertriebstechnologien beobachtet werden.

### Handy-Ticket und Online-Ticket

Die Vertriebskanäle im GVH werden um zeitgemäße Varianten, wie bspw. den Fahrschein auf Handys bzw. Smartphones oder Onlinetickets erweitert. In entsprechenden Vertriebs-Workshops wurden verschiedene Ansätze analysiert und auf zunächst einen Ansatz fokussiert.

### Touch&Travel

Durch das von der DB zunächst auf Pilotstrecken getestete Verfahren können Mobilitätsketten vom Fernverkehr bis in Verbünde abgebildet werden. Notwendig seitens des Nutzers ist ein Smartphone mit einmaliger Registrierung. Mit der Touch&Travel-App kann der Kunde vor dem Einsteigen in das Verkehrsmittel aus vier Anmeldearten am so genannten Touchpoint wählen:

- per GPS-Ortung oder
- am Haltepunkt über NFC-Chip bzw.
- „lesen“ des Barcodes oder
- Eingabe der Kontaktpunktnummer.

Bei einer Kontrolle zeigt er sein Mobiltelefon vor und die Fahrausweisprüfung erfolgt durch Scannen des Kontrollbarcodes (UIC- und VDV-Standard). Die Anmeldedaten werden entschlüsselt und auf dem Kontrollgerät angezeigt. Dabei können Sicherheitsfeatures wie Logo und Lauftext eine valide Sicherheitskontrolle ermöglichen.

Das Abmelden erfolgt nach dem Aussteigen über Wahl einer der Abmeldearten. Der Preis wird automatisch am Ende der Fahrt berechnet und angezeigt.

Die Mobilitätsrechnung kann mit der Fahrtenübersicht auf der Webseite mit Details eingesehen werden. Monatlich wird bequem per Lastschrift abgerechnet.

Dieses Verfahren wird bereits beim DB-Fernverkehr sowie in verschiedenen Stadtgebieten in Deutschland genutzt. Die Kundenzufriedenheit ist hoch: 82% bestätigen die einfache Nutzung und 90% kommen gut mit Touch&Travel zurecht. Es besteht die Bereitschaft zu Mehrreisen in allen Nutzersegmenten (Fern, Nah- und Stadtreisende).

Das Projekt Touch&Travel ist mit relativ wenig Aufwand im Verbund einzuführen und erscheint auch nach erster Bewertung gut geeignet: Das Handy ist immer verfügbar, es sind keine Tarifkenntnisse erforderlich, die Umsetzung ist (auch bezüglich der Kontrolle) relativ kostengünstig, Zugangsbarrieren werden gesenkt und der Kunde bekommt Zeitgewinn durch Entfall des Ticketkaufs. Es hat zudem den Vorteil, bereits in anderen Verbänden erfolgreich eingeführt worden zu sein. Einige der zuvor aufgeführten Vorteile gelten auch für andere Handy-Ticket-Apps, die per Start-/Zielwahl nachgelagert zur Fahrplanauskunft das passende Ticket ermitteln und verkaufen. Hierfür gibt es im Gegensatz zu Touch&Travel mehrere Anbieter.

Eine Umsetzung von Touch&Travel im GVH wurde geprüft, andere Verfahren werden derzeit bevorzugt.

### eTicketing; Chipkartentechnologie

Bereits seit vielen Jahren wird in Deutschland versucht, den Tarif- und Vertriebsbereich im ÖPNV durch Verwendung von Chipkarten zu optimieren. Seitens des VDV wurde dazu eine Kernapplikation generiert, um möglichst bundesweit mit einheitlichen Standards Kompatibilität zu schaffen.

Als Ziele dieses elektronischen Fahrgeldmanagement gilt folgender mehrstufiger Ansatz:

1. bargeldloses Zahlen
2. elektronischer Fahrschein
3. automatische Fahrpreisfindung

In diesem Kontext wurden bundesweit bereits verschiedene Projekte umgesetzt. Die zuvor aufgeführte 2. Stufe wurde insbesondere für Abonnements eingeführt. Diese Kunden erhalten scheckkartengroße (Chip-)Karten, auf denen alle relevanten Daten wie Gültigkeitsdauer oder Tarifzonen enthalten sind. Das Prüfpersonal kann diese mit entsprechenden Lesegeräten ersehen.

Folgend Vorteile dieses Systems:

- keine Versandkosten mehr für neue Karten
- stark reduzierter Missbrauch
- deutlich verringerte Forderungsausfälle

Auch für die 3. Stufe mit automatischer Fahrpreisfindung gibt es eingeführte Systeme mit unterschiedlichen Ausprägungen. So werden beispielsweise beim so genannten CiCo (check in/check out) vor Antritt der Fahrt Chipkarten vor die entsprechenden Lesegeräte gehalten. Nach Beendigung der Fahrt wird auf entsprechende Art ausgecheckt. Seitens der Verkehrsunternehmen besteht die Möglichkeit der Einrichtung einer Bestpreis-Abrechnung; am Monatsende könnte anhand der Fahrten für jeden Kunden ermittelt werden, ob Einzel-, Tages- oder Monatskarten zu den günstigsten Fahrpreisen geführt haben. Tarifkenntnisse sind für Nutzer nicht bzw. kaum nötig.

Für den GVH sind die aufgeführten Varianten zum eTicketing (noch) nicht umsetzbar. Aus einer Analyse der Möglichkeiten der Einführung eines GVH-Abos auf Chipkarte aus dem Jahr 2013 wurde deutlich, dass es im Abonnementsektor im GVH im Vergleich zu anderen Verbänden Spezifika gibt, die aus finanzieller Betrachtung eine Umsetzung wenig wahrscheinlich machen.

Auch die dargestellte CiCo-Variante ist momentan unter anderem aufgrund der hohen Umsteigezahlen, bspw. am Hauptbahnhof, wenig praktikabel. Der Verkehrsmarkt wird jedoch weiterhin beobachtet, um neue Tendenzen schnell zu erkennen.

## 4. Kommunikation

### Ausgangslage/Rahmenbedingungen

Die Darstellung der Kommunikationsstrategien, -instrumente und -wege beschränkt sich in diesem NVP nicht auf die klassische „Werbung“, sondern umfasst in der Sichtweise des Aufgabenträgers ein Bündel an unterschiedlichen Interaktionen mit Kunden und potenziellen Kunden. Neben grundlegenden Festschreibungen von Mechanismen zur Marktbearbeitung (Marketingziele und Marktsegmentierung) werden Richtlinien zum Marktauftritt beschrieben.

Folgende ausgewählte aktuelle und zukünftige Herausforderungen an die ÖPNV-Kommunikation bilden den Rahmen für sich ändernde Kommunikationsstrategien:

- Es gibt zunehmende Veränderungen der ÖPNV-Nachfragestruktur (teilweise Stagnation des Marktanteils auf heutigem Niveau)
- Immer mehr Menschen haben immer mehr Wahlmöglichkeiten, mobil zu sein
- Zielgruppen agieren multimodal („Individualisierung der Mobilitätsansprüche“)
- Die Menschen investieren mehr Zeit für Mediennutzung
- Es wird von einer weiteren Verbreitung von „gar nicht mehr so neuen Medien“ wie Smartphones und Tablet PCs, sowie einer zunehmenden Internet-Nutzung ausgegangen
- Es ist eine rückläufige emotionale Bindung zum Automobil festzustellen
- Ein klassisches Statussymbol ist nicht mehr das Auto, sondern gerade in jüngeren Zielgruppen das Smartphone, das Tablet oder die Mitgliedschaft in sozialen Netzwerken
- Nahverkehrsmittel haben in der Kundenwahrnehmung eine geringe symbolische Aufladung (Nahverkehr ist nicht „sexy“)
- Die Entwicklung der Elektro-Mobilität scheint noch offen zu sein
- Es ist von einer weiteren Flexibilität im Arbeitsmarkt auszugehen
- Die Individualisierung und Pluralisierung der Lebensformen schreitet voran
- Die Menschen prägt ein zunehmendes Umweltbewusstsein
- Der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung wächst weiter
- Schulwege verlängern sich bei sinkenden Schülerzahlen
- Die technologischen Möglichkeiten wachsen (Zukunft ohne Papierfahrtschein: e-Ticketing, Handy-Tickets)
- Metropolen und Ballungsräume wachsen (Landflucht)
- Die Kosten des MIV steigen weiter

## 4.1 Marktbearbeitung

Die Leitlinien der Marktbearbeitung des Aufgabenträgers Region Hannover decken sich mit der strategischen Marketing-Ausrichtung, die in der Gesellschaftervereinbarung der GVH GmbH beschrieben ist:

- Die Marktbearbeitung erfolgt unter Berücksichtigung der Markt- und Kundenorientierung.
- Als Kunden des Verbundes werden neben den Einwohnerinnen und Einwohnern des originären Verbund-Tarifgebietes sowie des erweiterten Wirtschaftsraumes Hannover und ihren Gästen ebenso die Medienvertreter so wie mögliche Kooperationspartner und Sponsoren behandelt. Als weitere Zielgruppe neben den Kunden werden auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verbundgesellschaft mit geeigneten Maßnahmen in das Marketingkonzept einbezogen.
- Ziel der Marktbearbeitung ist die Erweiterung des Marktvolumens für den ÖPNV. Dabei wird das gesamte Volumen des Nahverkehrs- bzw. Mobilitätsmarktes im erweiterten Verbundgebiet betrachtet und durch die Entwicklung der Nahverkehrs-Angebote bzw. Dienstleistungen sowie auch kombinierter Mobilitätsangebote bearbeitet.
- Zur Ausschöpfung weiterer Marktpotenziale werden auch Kooperationen mit Dienstleistern außerhalb der Mobilitätsbranche angestrebt.

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:

- Alle Maßnahmen zur Kundenbindung und Gewinnung von Neukunden werden jährlich in einem Marketingkonzept dargestellt.
- Als Basis für die Marktbearbeitung wird periodisch die strategische Ausgangslage des Verbundes ermittelt.

Hierzu gehören:

- Die Bestimmung des Marktanteils des Verbundes am gesamten Nahverkehrsmarkt im Tarifgebiet des Verbundes erfolgt periodisch mit geeigneten Messverfahren.
- Die Aufstellung mittel- und langfristiger Marktprognosen. Hierzu gehören u. a. gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen, Kundenbedürfnis-Trends und Wettbewerbs-Trends.
- Das Marketingkonzept enthält eine Auflistung von Marketing-Zielen und -Strategien mit einer zeitlichen Zuordnung.

- Voraussetzung für Maßnahmen zur Kundenorientierung ist eine Segmentierung der Kunden zur Marktbearbeitung bzw. die Bildung homogener Kundensegmente.
- Die Maßnahmen des Verbund-Marketingkonzeptes werden mit den unternehmensinternen Kommunikationsplänen der Verbundgesellschaften abgestimmt.
- Bei **grundsätzlichen** Projekten wird vorab definiert
  - 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.
  - welche Effekte der Verbund beobachtet.
  - welche Effekte auf Fahrgäste festzustellen sind.
- Diese Zielsetzungen werden anschließend mit geeigneten Marktforschungsmethoden überprüft.

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 im Verbund festgelegt und operativ von den Unternehmensgesellschaften im Verbund umgesetzt. Dabei erfolgt eine enge Abstimmung mit den unternehmensinternen Kommunikationsplänen der Verbundunternehmen. Bestimmend für die Kommunikation in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes sind dabei die folgenden Kriterien für die Marktsegmentierung, die Zielgruppenansprachen und den Marktauftritt.

## 4.2 Marketing-Ziele

Die Marketingziele für den ÖPNV werden aus den strategischen Zielen der Region Hannover abgeleitet. Die für den ÖPNV relevanten Ziele sind dabei:

- Öffentliche Daseinsvorsorge sichern
- Finanzielle Handlungsfähigkeit sichern
- Dienstleistungsqualität stärken
- Gesellschaftliche Teilhabe und unterschiedliche Lebensentwürfe für alle ermöglichen.

Als Vorgaben für die strategische Marketing-Kommunikation ergibt sich damit die zielgerichtete Beeinflussung der Marktteilnehmer in Richtung dieser Ziele. Auf Basis eines vorausgesetzt guten Produktes „öffentlicher Nahverkehr“ werden die Instrumente der Marktinformation und Marktbeeinflussung zur Erreichung vielschichtiger Kommunikationsziele eingesetzt.

### Kommunikationsziele

Je nach Phase der Marktbeeinflussung können die Ziele klassifiziert werden in:

- Kognitive Ziele (Wahrnehmung)
  - Aufmerksamkeit für die Mobilitätsangebote in der Region wecken
  - Bekanntheit des Verkehrsverbundes, seiner Unternehmen und der Angebote steigern
  - Wissen um die Nutzungsmöglichkeiten festigen/ ausbauen
  - Erinnerung an Angebote und positive Nutzungserfahrungen erhöhen
- Affektive Ziele (Einstellung)
  - Akzeptanz für die Nutzung der Mobilitätsangebote schaffen
  - Sympathie für den Nahverkehr und seine Anbieter wecken
  - Image des Nahverkehrs und verbundener Angebote in der Region steigern
  - Glaubwürdigkeit der Leistungsversprechen erhöhen
  - Loyalität zu den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund fördern
- Aktivierende Ziele (Handlung, Response)
  - Fahrausweiskäufe des GVH auslösen
  - ÖPNV-Nutzungsfrequenzen steigern
  - Anrufe auf Hotline initiieren
  - Besucher bei Veranstaltungen (bspw. KombiTicket-Partner)

Die zukünftige Marktbeeinflussung muss dabei ein ausgewogenes Verhältnis von Elementen des „Push-Marketing“ (Massenkommunikation mit passivem Empfangen der Botschaften) und des „Pull-Marketing“ (vom Nutzer getriebene individualisierte Kommunikation, z. B. Angebote von interaktive Karten oder Handy Apps an die Kunden, aber auch die Förderung der Kommunikation der Kunden untereinander, um Weiterempfehlungsbereitschaften und Image zu fördern) beinhalten.

Ziele der Marktbearbeitungsmaßnahmen im Bereich der Kommunikation sind sowohl die Kundenbindung in zunehmend gesättigten Märkten als auch die Neukundengewinnung.

nung. Die knappen finanziellen Ressourcen des Aufgabenträgers und des Verkehrsverbundes lassen keine aufwändigen Neukundengewinnungen mehr zu. Hier ist eine optimierte Potenzialforschung zum wirtschaftlichen Einsatz der Marketing-Budgets notwendig. Kundenbindungsmaßnahmen, wie z. B. Kundenzeitschriften oder Optimierungen im Kundendialog an Hotlines oder im Wege der elektronischen Kommunikation werden ebenfalls ausgebaut.

### 4.3 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.

Ein Kundensegment ist dabei eine Gruppe, die in sich möglichst homogen ist, und im Vergleich zu anderen Kundengruppen möglichst heterogen zur Abgrenzbarkeit der Bearbeitung.

Es wird künftig nicht mehr nur eine allgemeinverbindliche klassische Segmentierung geben, sondern je nach Zielsetzung der Marketing-Aktivitäten werden verschiedene Zielgruppen gebildet und angesprochen. Die Region Hannover arbeitet mit einer multidimensionalen Zielgruppensegmentation. Nachfolgend werden die wesentlichen Segmentierungen dargestellt:

Aufgrund der guten Möglichkeiten des Maßnahmencontrolling über die klassische Modal-Split-Messung bietet sich zunächst die Segmentierung nach der bisher typischen Verkehrsmittelnutzung an (vgl. 1.1 / MIR): Hierbei werden die Zielpersonen nach den **genutzten Hauptverkehrsmitteln** segmentiert:

- MIV Selbstfahrer
- MIV Mitfahrer
- ÖPNV
- Fahrrad
- zu Fuß

Hieraus ergibt sich der klassische „Modal Split“. Im Rahmen der bereits zunehmenden Multimodalität der Bürgerinnen und Bürger werden zukünftig auch Kombinationen der Verkehrsmittelnutzung immer wichtiger, um bei einer Beschränkung auf das Hauptverkehrsmittel nicht die komplexen Anforderungen der Kunden aus den Augen zu verlieren.

Daneben können die Marktteilnehmer auch nach **Wege Zwecken** (vgl. 1.1 / MIR) unterteilt werden:

- Freizeit
- Einkauf
- Private Erledigungen
- Begleitung
- Dienstlich
- Ausbildung
- Arbeit

Zur zielgerichteten Marktbearbeitung sind auch hier differenzierte Formen der Fahrtzwecke erforderlich, die in einer Segmentierung in **Lebenszyklusphasen** der Kunden münden.

- Kind zu Hause betreut
- Kind in Kita oder anderer Einrichtung
- Schulbesuch
- Ausbildung
- Studium
- Erwerbstätigkeit
- Erwerbslosigkeit
- Hausfrau, Hausmann
- Rentner

Diese Unterteilungen ermöglichen bspw. Konzeptionen und Weiterentwicklungen von kundengerechten Tarifangeboten wie SchulCard, SemesterTicket, SozialTicket, SeniorenCards etc.

Wichtige Anhaltspunkte für Marketing-Maßnahmen bietet auch eine Segmentierung aus einer **Kombination von Verkehrsmittelnutzung und Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV**:

- Wenig Mobile (kein PKW verfügbar und seltener als wöchentlich mit dem ÖPNV unterwegs)
- Fahrradfahrer (fast täglich mit dem Fahrrad unterwegs)
- ÖV Captives (kein PKW verfügbar und mindestens wöchentlich mit ÖPNV unterwegs)
- ÖV Stammkunden (PKW verfügbar und fast tägliche ÖPNV-Nutzung)
- ÖV Gelegenheitskunden (PKW verfügbar und wöchentliche bis monatliche ÖPNV-Nutzung)
- ÖV Potenzial (seltene ÖPNV-Nutzung trotz guter Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV)
- IV Stammkunden (schlechte Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV)

Der GVH hat auch eine Segmentierung der (potenziellen) Kunden aufgrund ihrer Einstellungen zur Verkehrsmittelwahl erarbeiten lassen. Es wurden vier Zielgruppen identifiziert, die sich hinsichtlich ihrer Einstellungen zur Mobilität deutlich unterscheiden. Für jede dieser Zielgruppen liegt ein „Steck-

brief“ vor, der für die Entwicklung von Angeboten, Kommunikationsmaßnahmen und Tarifen genutzt werden kann. Dieser enthält u.a. Informationen zu Nutzungsverhalten, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und entscheidende Qualitäten. Die Anwendungsmöglichkeit dieser Segmentierung wird künftig fallweise geprüft.

Je nach Marketing-Zielsetzung können bedarfsweise weitere Segmentierungen vorgenommen werden, wie bspw. die Unterscheidung nach gewählten Vertriebswegen, nach differenzierter Mediennutzung oder nach den Graden der Mobilität bzw. Mobilitätseinschränkungen.

## 4.4 Kommunikationsschwerpunkte

Die beschriebenen unterschiedlichen Zielgruppen werden je nach strategischer Ausrichtung des Nahverkehrs in den nächsten Jahren differenziert bearbeitet. Hauptzielsetzung ist dabei die „Bewusstmachung“ des Nahverkehrsangebotes in der Region.

Aus den bereits begonnenen und geplanten Projekten von Region und GVH, die in diesem Kapitel dargestellt sind, ergeben sich für die Kommunikation mehrere Schwerpunkte. Voraussetzung ist jeweils, dass die mit einer Vorabprüfung auf Marktfähigkeit und Finanzierbarkeit verbundenen Projekte auch realisiert werden:

### Tarifzonensystem des GVH

Wenn die Prüfung der möglichen Zusammenlegung der Ticket- und Cardzonen im GVH eine Vereinheitlichung ergibt, ist die neue Tarifzonenstruktur den bisherigen und potenziellen Fahrgästen des GVH intensiv zu kommunizieren. Dadurch soll der GVH-Tarif für die Fahrgäste transparenter und einfacher nutzbar werden.

### Erweiterung des GVH-Tarifgebietes

An die geplante Ausweitung des bisherigen GVH-Regionaltarifs in die umliegenden Landkreise des Erweiterten Wirtschaftsraums ist die Erwartung einer steigenden klimafreundlichen ÖPNV-Nutzung geknüpft. Voraussetzung zur Nutzung ist die Angebotsbekanntheit durch eine entsprechende Marketing-Kampagne in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern.

### Pünktlichkeitsgarantie

Die GVH-Pünktlichkeitsgarantie wird überarbeitet. Unter Berücksichtigung der GVH-Leitlinien werden das neue Leistungsversprechen und die Wiedergutmachung so kommuniziert, dass die Kundinnen und Kunden die Garantie kennen.

### Sozialtarif

Der bestehende Sozialtarif des GVH in der Ticket-Variante wird um eine soziale Monatskarte ergänzt. Voraussetzung für die begleitende Evaluation ist die notwendige Bekanntheit des Angebotes im Rahmen einer Kommunikationskampagne.

### Abo-Zeitschrift

Die GVH-Kundenzeitschrift für Abonnenten wird zunächst als Pilotprojekt eingeführt. Für die Fortführung des Kundenbindungsprojektes ist die Kommunikation mit den Kunden Voraussetzung, um über die Marktreaktion eine Kosten-Nutzen-Analyse durchführen zu können.

### HandyTicket

Zur Einführung des neuen Vertriebskanals ist eine begleitende Kommunikationskampagne notwendig. Hier wird die Nutzung des Smartphones als „Fahrscheinautomat“ den Fahrgästen nähergebracht.

### Mobilitätskarte

Die Weiterentwicklung des Angebotes HANNOVERmobil zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsplattform wird mit einer intensiven Einführungskampagne unterstützt, um weitere Nutzerkreise anzusprechen.

## 4.5 Virales Marketing

Bei ca. 25 Mio. deutschen Facebook-Nutzern, ca. 30 Mio. Smartphone-Nutzern, 4 Mio. „Twitterern“ und 8 Mio. täglichen YouTube-Besuchern werden sich auch die Nahverkehrsakteure in der Region Hannover mit Instrumenten des viralen Marketings beschäftigen. Hierbei werden die gängigen Social-Media-Plattformen genutzt, um auf Produkte, Marken oder Kampagnen aufmerksam zu machen. Diese Informationen werden in kürzester Zeit, von Person zu Person weitergegeben.

Viele ÖPNV-Anbieter sammeln bereits Erfahrungen mit Facebook und Twitter. Aufgabenträger und Verbund werden diese Erfahrungen aus der gesamten Branche, aber auch von den bereits im GVH auf diesen Plattformen aktiven Partnern DB Regio, metronom und üstra, auswerten und eine Strategie zur Verwendung erarbeiten. Zielsetzung ist die Nutzung der so-

zialen Netzwerke zur Imagebildung und zur Gewinnung von Informationen über Einstellungen und Verhaltensmuster der Bevölkerung im Hinblick auf den öffentlichen Nahverkehr in der Region.

Über Marktforschungen wird bspw. ermittelt, welche Informationen ÖPNV-Nutzer von Verkehrsverbänden auf Facebook erwarten, inwiefern sich die Facebook-Fanseite vom GVH vom „normalen“ Internetauftritt unterscheiden sollte und ob es weitere relevante Social Media Plattformen für Verkehrsverbände gibt.

Geprüft werden hierbei die personellen, zeitlichen und finanziellen Ressourcen, die bei aktiven und passiven Marketing-Maßnahmen im Rahmen des viralen Marketings notwendig sind. Auch eine Analyse des zu erwartenden Nutzens für Marktbeeinflussung, Image, Kundengewinnung und Kundenbindung wird durchgeführt.

## 4.6 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 und Standards sollen diesen Auftritt zukünftig regeln:

- Der Verkehrsverbund gestaltet sämtliche Maßnahmen, die das Erscheinungsbild des Verbundes beeinflussen können, nach einheitlichen Kriterien.
- Informations-, Kommunikations- und Werbemaßnahmen werden mit Vorhaben und Konzepten in den Bereichen Produkt/Angebot, Preise/Tarife, Vertrieb sowie Presse/Medien abgestimmt.
- Der Verbund verwendet für seine Außendarstellung ein einheitliches Verbund-Logo (z. B. Wort-Bildmarke) in fest geschriebenen Größen, Formen, Farben und Schriften.
- Die Kriterien des Marktauftritts werden in einer schriftlichen Gestaltungsrichtlinie festgehalten.
- Abgeleitet aus den mittel- und langfristigen Marketingzielen erarbeitet der Verbund rechtzeitig vor seinen Haushaltsberatungen zu jedem Kalenderjahr einen Mediaplan mit Inhalten, Zeitplan, Maßnahmen zur Erfolgskontrolle und Kostenplan.
- Alle gedruckten Informationen des Verbundes (Fahrpläne, Netzpläne, Übersichtskarten, Faltsblätter, Broschüren,

Fahrausweise etc.) werden nach einem einheitlichen, modular zu benutzendem System gestaltet.

- Es werden einheitliche Piktogramme in der Fahrgastinformation verwendet, die die Wiedererkennbarkeit und Verständlichkeit des Verkehrsangebotes des Verbundes fördern.
- Als Bestandteil des Marktauftritts erarbeitet der Verbund ein Fahrgastinformationskonzept.

Für die künftige Gestaltung des Marktauftritts des ÖPNV sind nach wie vor auch hier die Standards und Leitlinien gültig. Die Darstellung aller ÖPNV-Aktivitäten sollte sich hauptsächlich in der Präsentation des Verbundes gegenüber den Kunden ausdrücken.

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 werden künftig 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 Marktwert 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 ermöglicht, 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. Nur die gleichbedeutende Kommunikation individueller und verbundweiter ÖPNV-Vorteile stärken die Wahrnehmung des öffentlichen 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. Namens- tests bzw. Werbepretests und Posttests durchzuführen.

## 5. Kundenservice, -information, -dialog

### 5.1 Kundenservice: Qualitätsstandards und Ziele

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.“ Der Schwerpunkt in diesem Kapitel liegt bei den Dienstleistungen, die die Nutzung von Bus und Bahn erleichtern.

Es ist 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. in angemessener Zeit Informationen zu bekommen. Diese Kontaktaufnahme kann persönlich/mündlich über Servicestellen oder Telefon, schriftlich per Post oder E-Mail sowie indirekt über das Internet geschehen. Die Kontaktmöglichkeiten werden offensiv kommuniziert.

Für die bis zum Jahr 2013 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.

Basierend auf den Leitlinien und Standards, die den gemeinsamen Handlungsrahmen im Verkehrsverbund beschreiben, wird im Folgenden auf den Kundenservice für Fahrgäste und potenzielle Kundinnen und Kunden des Verkehrsverbundes eingegangen.

#### Zentrales Kundenbüro

Ein zentrales 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, Linipläne, 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.

#### Großkundenmanagement

Für die Betreuung von Großkunden und von bestimmten Zielgruppen sowie bei Großveranstaltungen werden Mobilitäts-

berater eingesetzt. Großkunden betreut der Verkehrsverbund in einer besonderen Anlaufstelle.

#### 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. Falls ein Anliegen nicht sofort erledigt werden kann, wenn z.B. Rücksprache mit den Fachabteilungen erforderlich sein sollte, ist eine Klärung herbeizuführen und hat in angemessener Zeit ein Rückruf bei der Kundin/ dem Kunden zu erfolgen.

#### Post/E-Mail

Unter einer 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](http://www.efa.de)) auch über sein Internetportal an. Barrierefreiheit ist Voraussetzung. Der Internetauftritt des GVH wird zu einer Mobilitätsplattform ausgebaut.

#### Qualifikation des Personals

Für die Aufgaben im Kundenservice verfügen die Verkehrsunternehmen im Verbund über kompetentes und freundliches Personal. Das eingesetzte Personal ist als Repräsentant des Verbundes qualifiziert. Zur Qualifikation des Personals 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 aller Gesellschafter

- 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 soll der Region in einem jährlichen Bericht dargelegt werden.

## 5.2 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.

### 5.2.1 Allgemeine Leitlinien

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 für die Zeit vor, während und nach der Fahrt.

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 unter 4.6 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.

**Tab. DIII 9: Wann, wo, wie informieren sich Fahrgäste und potenzielle Kunden und Kundinnen über Fahrzeiten, Linieneinführung, Haltestellenlage und -umgebung?**

Vor der Fahrt		Während der Fahrt		Nach der Fahrt
Zu Hause, am Arbeitsplatz, Freizeit, Einkaufen etc.	An der Haltestelle/ Umsteigehaltestelle	Im Fahrzeug	Von der Haltestelle weg	
Websites: PC, Notebook (aktuelle Fahrzeiten, Meldungen, interaktive Karten)	Durchsagen (automatisch)	Durchsagen (automatisch)	Wegeleitung, Beschilderung	
Mobil: Handy, Smartphone (aktuelle Fahrzeiten, Meldungen, interaktive Karten)	Durchsagen (Leitstelle)	Durchsagen (Fahrpersonal)	Mobil: Handy, Smartphone (interaktive Karten für Weg von Haltestelle)	
Abfahrtsmonitor z.B. in öffentlichen Einrichtungen (aktuelle Fahrzeiten, Meldungen)	Anzeiger (DFI), Monitor (aktuelle Fahrzeiten, Meldungen)	Monitore, Fahrgastfernsehen (aktuelle Fahrzeiten, Meldungen, Anschlussinformationen)	Umgebungsplan	
Fahrplanbuch	Mobil: Handy, Smartphone (aktuelle Fahrzeiten, Meldungen, interaktive Karten)	Mobil: Handy, Smartphone (aktuelle Fahrzeiten, Meldungen, interaktive Karten)		
Linienpläne	Wegeleitung, Beschilderung	Linienpläne		
Hotline (telefonisch)	Aushangfahrplan	Hotline (telefonisch)		
	Linienpläne, Umgebungsplan			
	Hotline (telefonisch)			
<span style="background-color: #f4a460; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> = dynamisch	<span style="background-color: #90c090; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> = Personalbedient	<span style="background-color: #d3d3d3; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> = statisch/gedruckt		

### 5.2.2 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) unterschieden werden:

- Schematische und topografische/geografische Linienpläne in verschiedenen Formaten
- Umgebungs- und Haltestellenübersichtspläne
- Fahrpläne
- Spezielle Broschüren (z. B. für Mobilitätseingeschränkte, Nachtverkehr)

Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes wird kritisch geprüft, ob gedruckte Medien im Hinblick auf die immer weiter und schneller gehende Entwicklung im Bereich der elektronischen und dynamischen Fahrgastinformation noch zeitgemäß sind. Noch dienen gedruckte Medien an Haltestellen auch als Rückfallebene, falls die dynamischen Anzeiger ausfallen. Zudem sind Linienpläne noch nicht in elektronischer Form für Haltestellen verfügbar. Linien- und Fahrpläne müssen weiterhin auf Papier angeboten werden, weil es immer noch Menschen gibt, die nicht Internet und Smartphones nutzen.

### 5.2.3 Auskunftssystem: mobil, in Echtzeit, per Karten

Seit 1996 werden die Fahrplandaten des GVH über die elektronische Fahrplanauskunft im Internet angeboten. Die Zahl der erfolgreich gegebenen Auskünfte ist von 2008 bis 2012 nochmals um fast das Doppelte gestiegen und hat 2012 - auch in den schwächeren Sommermonaten - die monatliche 6-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. Ab 2012 haben vor allem die mobilen Auskunftsangebote (mobil.gvh.de und die GVH-Fahrplan-App) zu der überdurchschnittlichen Steigerung der Abrufzahlen geführt.

#### Auskunft mobil

Als Qualitätssteigerung und im Gegensatz zu gedruckten Medien können Fahrplandaten aktuell, das heißt in Echtzeit im Internet und vor allem über mobile Endgeräte vermittelt werden. Zur einfacheren Handhabung ist beabsichtigt, Ausgangsfahrpläne mit QR-Codes auszustatten, so dass schnell die Abfahrtstafel der jeweiligen Haltestelle in Echtzeit angezeigt wird. 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 Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft nach dem jeweils neuesten Stand der Technik, vor allem über mobile Endgeräte, 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.

#### Fahrzeiten in Echtzeit und Informationen im Störfall

Fahrzeiten der Zukunft werden in Echtzeit angezeigt. Echtzeitdaten sind aktuelle Orts- und Zeitinformationen der Busse und Bahnen (Ist-Daten), die zur Gewinnung von Prognosedaten für die Fahrgastinformation verwendet werden. Die im GVH verkehrenden Verkehrsunternehmen müssen demnach eine permanente Positionserfassung ihrer Fahrzeuge aufbauen, mit diesen Daten einen Soll-Ist-Abgleich des Fahrplans durchführen und die o.g. Prognosedaten zur Verfügung stellen. Die Übertragung der Daten erfolgt über die standardisierten Schnittstellen VDV 452 an Connect und über VDV 453 und VDV 454 an die zentrale Datendrehscheibe (ZDD) Nord. Die ZDD sammelt und verteilt die Echtzeitdaten an alle angeschlossenen Systeme nicht nur für die Darstellung im Auskunftssystem, auch an den Anzeigern an den Haltestellen und für die automatische Anschlussicherung.

Seit der zweiten Jahreshälfte 2013 können Fahrzeiten aller GVH-Verkehrsunternehmen in Echtzeit per EFA abgerufen werden. Ein Datenaustausch über die beschriebene ZDD Nord soll ab 2014 möglich sein.

Aus Gründen der Qualitätssteigerung und zur Verbesserung des Services sind via elektronische Fahrplanauskunft auch Auskünfte über die Verbundgrenzen hinaus zu erhalten. Die Mitarbeit bei landes- und bundesweiten Auskunftsprojekten ist fortzuführen und weiter zu entwickeln.

Kundenbefragungen haben ergeben, dass die Fahrgastinformation gerade im Störfall unzureichend ist. Die aktuellste Fahrzeit oder Prognose allein ist für eine umfassende Information vor Ort nicht ausreichend. Wenn der Nahverkehr aufgrund einer Störung steht, möchten die Kunden über ein mobiles Endgerät oder direkt an der Haltestelle darüber informiert werden, was passiert ist, wie lange die Störung voraussichtlich dauert und welche Alternativen sie haben. Es ist weiter zu prüfen, ob über standardisierte Schnittstellen oder ein CMS-System, wie im Folgenden beschrieben, auch aktuelle Informationen zu Störungen in der Infrastruktur (z.B. Aufzugstörungen) oder bei Fahrzeugen (z.B. Fahrzeugtyp) gegeben werden können. Für die verbundweite Informationsverbreitung kann ein geeignetes Content Management System (CMS) gemeinsam genutzt werden, das dem Personal der Verkehrsunternehmen eine einfach und schnell handhabbare Möglichkeit bietet, Ereignisse, die den Ablauf des Verkehrs beeinträchtigen, zu erfassen und weiterzuleiten. Diese Meldungen erreichen alle elektronischen Medien, wie Websites,

mobile Auskunft, dynamische Anzeiger an Haltestellen und in Fahrzeugen und wenn möglich auch soziale Medien. Textliche Meldungen sollen nicht nur visuell angezeigt, sondern auch in Sprache übersetzt und angesagt werden können. Für den Verbund muss ein Konzept für ein CMS, wie oben beschrieben, erarbeitet werden.

### Interaktive Karten

Websites, Auskunftssysteme und mobile Angebote werden durch das Einbinden interaktiver Karten aufgewertet. Das Finden von Straßen, Haltestellen, Linien und interessante Punkte erleichtert die Orientierung im Raum. Für den GVH soll eine für alle möglichen Anwender nutzbare Lösung von interaktiven Karten gefunden werden, die einen Beitrag zur Verbesserung der Fahrgastinformation sowie des Linien- und Netzmarketings leistet.

Im Hinblick auf die vorgesehene Schaffung eines hochwertigen Bussystems kann das Medium interaktive Karte sehr gut für gezielte Werbe- und Informationsmaßnahmen genutzt werden, um so das Busnetz bekannter zu machen und die Nutzung von Bussen im GVH zu erhöhen.

### 5.2.4 Fahrgastinformation an Haltestellen

Ziel eines integrierten Fahrgastinformationssystems in der Region Hannover ist, eine einheitliche, durchgängige und bedarfsgerechte Fahrgastinformation an Haltestellen unter der Berücksichtigung neuer Ansätze der digitalen Kommunikation zu erreichen. Einzelbereiche der Fahrgastinformation sind unternehmensübergreifend so aufeinander abzustimmen, dass sie sich insbesondere dem ortsfremden oder ungeübten Fahrgast aber auch den Stammkunden wie „aus einem Guss“ präsentieren.

Für die Fahrgastinformation an Haltestellen bedeutet dies folgende Ergänzung und Komplettierung:

- 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)
- Verkehrsträgerübergreifendes Leit- und Orientierungssystem

- Bereitstellung durchgängiger Information auch bei Steuerungsmaßnahmen für Veranstaltungen und Sonderverkehr.

Bei der Ausstattung von Haltepunkten sind auch dynamische Informationselemente zu berücksichtigen. Der Verkehrswert einer Haltestelle, der sich aus räumlichen, verkehrlichen und betrieblichen Gegebenheiten des jeweiligen Haltepunktes ergibt, bestimmt den Haltestellenstandard. Je nach Verkehrssystem werden Haltestellen und Stationen nach unterschiedlichen Standards in Bezug auf die Fahrgastinformation ausgestattet.

Im SPNV-Bereich gehören folgende Elemente zur Standardausstattung (vgl. Kap. E II, 3.):

- Beleuchtete Vitrinen (Fahrplan, Tarifinformation, Linienpläne, Umgebungspläne)
- Beschilderung
- Dynamische Zugzielanzeiger und -ankündiger oder dynamische Schriftenanzeiger
- Taktiles Wegeleitsystem
- Lautsprecher

Für die Fahrgastinformation an Stadtbahnhaltestellen und -stationen wird nach „Grundausrüstung“ und „Ergänzungsausstattung“ unterschieden (vgl. Kap. E III, 3.)

Zur Grundausrüstung gehören:

- Beschilderung im Rahmen der GVH-Gestaltungsrichtlinien
- Haltestellennamen, statische Zugzielanzeiger
- Infovitrien (Fahrplan, Tarifinformation, Linienpläne, Umgebungspläne)
- Streckenband, Linienverläufe, taktile Hilfen, Hinweise auf Verkehrsmittel

Die Ergänzungsausstattung kann enthalten:

- dynamische Zugzielanzeiger, LED- oder TFT-Anzeigen und Displays
- Informationsbildschirme an ausgewählten Orten
- Notruf und Informationssprechstelle, Lautsprecher

Für Bushaltestellen sind drei Ausstattungsstandards zu unterscheiden (vgl. Kap. E IV, 3.):

Grundausrüstung:

- Beschilderung (Mast/Schild) im Rahmen der GVH-Gestal-

- tungsrichtlinien mit Angabe von Haltestellenamen, Linie, Ziel, Tarifzonen
- Aushang von Fahrplan, Tarifinformationen, Linienplan

Ergänzungsausstattung:

- beleuchtete Vitriolen in der Regel innerhalb von Wartehallen (Fahrplan, Tarifinformation, Linienpläne, Umgebungspläne)

Komfortausstattung:

- dynamische Buszielanzeiger
- Lautsprecher

Die genannten Standards für die Ausstattung einer Station oder Haltestelle mit Fahrgastinformationselementen ist mit den Ausbaustandards der gesamten Haltestelleninfrastruktur abzustimmen.

### 5.2.5 Dynamische Fahrgastinformation an Bushaltestellen

Neben der grundsätzlichen Betrachtung der Fahrgastinformation an allen Haltestellen besteht im Hinblick auf die vorgeordnete Schaffung eines hochwertigen Bussystems außerdem besonderer Bedarf an verbesserter Fahrgastinformation an Bushaltestellen. Zur optimalen Erfüllung der Informationsbedürfnisse der Fahrgäste und somit zur Steigerung der Benutzerfreundlichkeit sind an ausgewählten Haltestellen dynamische Fahrgastinformationselemente mit Darstellung der Abfahrtszeiten in Echtzeit und Angaben zu Änderungen im Betriebsablauf anzustreben. (vgl. Kap. E IV)

Eine gemeinsam mit üstra, RegioBus und Region Hannover erarbeitete Konzeption für die Ausrüstung der Bushaltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) sieht im ersten Schritt eine Betrachtung der Bushaltestellen gemäß der Einsteigerzahlen vor. Für das Gebiet der Landeshauptstadt Hannover werden zunächst die Haltestellen ab ca. 500 Einsteigern und für das Umland ab ca. 200 Einsteigern an Werk-/Schultagen herangezogen. Hieraus ergibt sich ein erster Untersuchungsbedarf für ca. 75 Haltestellen in Hannover und für ca. 105 Haltestellen im Umland.

Für diese Haltestellen wird anschließend folgende Gewichtung nach den Kriterien Fahrgastaufkommen, Angebot und Umsteigepunkt vorgenommen:

- Einsteiger 50 %
- Anzahl der Linien 12,5 %

- Fahrten in der Hauptverkehrszeit 12,5 %
- Umsteigepunkte Bus-Bus, Bus-Stadtbahn, Bus-Zug und Umsteigeanlage jeweils 6,25 %

Für die weitere Bewertung gilt

- Ausstattung von ZOB und größere Umsteigeanlagen mit DFI,
- Einbeziehung vorhandener und geplanter dynamischer Anzeiger,
- gesonderte Bewertung von Haltestellen an Schulen, Schulzentren und Einrichtungen für ältere Menschen
- genauere Betrachtung der Gegebenheiten vor Ort bspw. Möglichkeit der Strom-/Datenversorgung, Lage im Straßenraum, Fern- oder Nahwirkung, Platzverhältnisse.

Nach Berücksichtigung aller Bewertungskriterien wird eine Klassifizierung vorgenommen und eine Maßnahmenliste erarbeitet, wonach die ausgewählten Bushaltestellen in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans mit entsprechenden dynamischen Anzeigern ausgestattet werden. Hierzu wird ein jährliches Ausbauprogramm erstellt. Die Realisierung der Bauvorhaben übernimmt die Region Hannover in Abstimmung mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen. Die Finanzierung soll aus Fördermitteln des Landes (EntflechtG) und Eigenmitteln der Region Hannover erfolgen. Den Betrieb der Anlagen übernehmen die an der jeweiligen Haltestelle am häufigsten bedienenden Verkehrsunternehmen.

### 5.2.6 Fahrgastinformation an und in Fahrzeugen

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.

Zu prüfen ist, ob und wie auf Informationsmonitoren im Fahrzeug im laufenden Fahrbetrieb aktuelle Informationen angezeigt werden können. Neben der Information über den Fahrtverlauf und der Linie können Informationen über Anschlussmöglichkeiten auch unter Einbeziehung der Echtzeitdaten gegeben werden. Das bedeutet, dass Fahrgäste während der Fahrt Anschlussverbindungen inklusive der aktuellen Abfahrtszeit ab der Umsteigehaltestelle angezeigt bekommen.

## 5.2.7 Unternehmensübergreifende Anschluss-sicherung

Fahrgäste können sich verkehrsmittelübergreifende Fahrplaninformation beschaffen – auch in Echtzeit. Mit dem Aufbau von rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen bei den Verkehrsunternehmen, die grundsätzlich über Module zur Anschluss-sicherung verfügen, ist zudem die Voraussetzung für eine unternehmensübergreifende Anschluss-sicherung geschaffen. Durch die Anbindung der im GVH fahrenden Verkehrsunternehmen an eine norddeutsche Datendrehscheibe werden die Voraussetzungen Datenaustausch in Echtzeit auch über die Verbundgrenzen gegeben.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat 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 Anschluss-sicherung auch im Rahmen einer verlässlichen Bedienung der notwendige nächste Schritt.

## 5.2.8 Ausblick

Auch künftig muss die Fahrgastinformation auf 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 und Standards.

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.

## 5.3 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 Leis-

tungsangebot und das Beschwerdemanagement bildet den Kern zur Umsetzung der Analyse-Ergebnisse in konkrete Maßnahmen.

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

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 Verkehrsunternehmen im GVH umgesetzt werden.

### 5.3.1 Leitlinien, Standards und Ziele

Als gemeinsamer Handlungsrahmen für den Verkehrsverbund gelten Leitlinien und Standards. 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.

### 5.3.2 Optimierung des verbundweiten Beschwerdemanagements

Die fünf 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.

Von den Verkehrsunternehmen sind in Zusammenarbeit mit der Region Hannover zu folgenden Themen einheitliche Standards und Konzepte innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans 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.

## 5.4 Bürgerinnen und Bürger beteiligen

Die Region Hannover versteht Beteiligung als Teil der Markterkundung und als Instrument der Qualitäts- und Angebotsüberprüfung.

### 5.4.1 Ziele der Beteiligung

- Anregungen und Hinweise auf systematische Mängel werden als Ressource für Qualitätsverbesserungen genutzt.
- Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger beziehen bei Planungen und bei der Beseitigung von Mängeln die Sichtweisen der Fahrgäste sowie die Fachkompetenz von Verkehrsinitiativen bzw. Interessenvertretungen wesentlicher Zielgruppen ein.
- Qualität und Bedeutung des Nahverkehrs für die Region Hannover werden stärker wahrgenommen.

### 5.4.2 Leitlinien für die Beteiligung

#### Information als erste Stufe der Beteiligung

Die Zugänglichkeit von Informationen über die Situation und geplante Veränderungen ist die Grundlage für jegliche weiterführende Beteiligung. Die Region bietet deshalb Informationen über den Nahverkehr aus erster Hand

- auf der Website [www.hannover.de](http://www.hannover.de)
- in Form gedruckter Materialien für verschiedene Zielgruppen (z.B. Flyer für Bewohner/innen über Stadtbahnverlängerungen, Faktenblätter Nahverkehr)
- durch öffentliche Veranstaltungen (Tag der Offenen Tür, Region im Dialog, ...).

Die notwendige Information ist allen zugänglich und allgemein verständlich aufbereitet, dabei wird auf zielgruppengerechte Ansprache geachtet.

#### Transparenz

- Grundlegend ist die Darstellung der Ziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden.
- Randbedingungen, Veränderungsspielraum und Grenzen der Beteiligung sind bereits zu Beginn klar zu stellen.
- Wesentlich ist auch die Dokumentation von Inhalt und Prozess. Wer sich mit Einwänden oder Anregungen beteiligt hat, sollte erfahren, ob diese berücksichtigt worden sind bzw. warum nicht.

#### „So repräsentativ wie nötig“

Die Auswahl der Beteiligten basiert auf einer fundierten Ermittlung der potentiellen Zielgruppen

- Bei regionsweiten Fragen werden Bewohnerinnen und Bewohner aus der gesamten Region eingebunden.
- Die Beteiligten müssen die für die jeweilige Frage wesentlichen Zielgruppen repräsentieren. Bei Fragen, die alle Fahrgäste betreffen, sind demzufolge auch Jugendliche und über 60-jährige, Eltern kleiner Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen sowie Migrant/innen zu beteiligen. Die Hälfte der Beteiligten soll weiblich sein.
- Einzubeziehen sind neben häufig und gelegentlich Nutzenden auch Menschen, die den Nahverkehr nicht nutzen.

Die Einbeziehung von Jugendlichen und Erwachsenen ist aus Sicht der Region eine besondere Herausforderung. Wenn die Akteursanalyse ergeben hat, dass junge Menschen beteiligt sein sollen, müssen Inhalte beziehungsweise Formen einfach zugänglich sein, Spaß machen und den Beteiligten vermitteln, dass ihre Beiträge wahrgenommen werden.

#### „So interaktiv wie möglich“

In Ergänzung zu den bereits vorhandenen Formaten – Antworten auf schriftliche Eingaben an den Regionspräsidenten, Bürgerfragestunde im Verkehrsausschuss etc. – beabsichtigt die Region, neue Formen zu entwickeln, die wechselseitige Kommunikation zwischen Beteiligten und Beteiligten ermöglichen und fördern.

### 5.4.3 Formate

#### Bewährt: ÖPNV-Rat der Region Hannover

Die Region Hannover als Aufgabenträger ist seit der Gründung des ÖPNV-Rates im Jahr 2003 regelmäßig im Gespräch mit Verkehrsinitiativen und Interessenvertretungen wesentlicher Zielgruppen. Vertreten sind dort Fahrgastverbände und Interessengruppen, 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 Interessengrup-

pen 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.

## 5.5 Pünktlichkeitsgarantie

### 5.5.1 Relevanz

Pünktlichkeit ist eine der Qualitäten, auf die Fahrgäste besonderen Wert legen – und damit ein wesentlicher Faktor für Kundenbindung und Kundengewinnung. Kundenzufriedenheits-Untersuchungen belegen immer wieder, dass die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit wesentlichen Einfluss auf die Gesamt-Zufriedenheit und die Weiterempfehlungsbereitschaft hat.

Neben der Pünktlichkeit spielen auch Anschlussicherung und Information bei Störungen eine Rolle. Wie sind die Bewohnerinnen und Bewohner der Region damit zufrieden? Die Verkehrserhebung „Mobilität in der Region Hannover“ ergab dazu Folgendes:

- 47% finden, dass Busse und Bahnen „immer pünktlich fahren“ – 12% können dem nicht zustimmen.
- 53% finden, dass das Umsteigen zwischen verschiedenen Linien immer zuverlässig klappt – nur 8% finden das nicht zutreffend.
- Als Problem wird offenbar die Information über Störungen wahrgenommen: nur 27% fühlen sich in solchen Fällen gut informiert, 28% sind mit der Störungsinformation nicht zufrieden.

Für ÖPNV-orientierte Fahrgäste sind Pünktlichkeit und funktionierendes Umsteigen besonders wichtige Qualitäten, für ÖPNV-distanzierte Fahrgäste ist verlässliches Umsteigen von höchster Bedeutung.

Die Zufriedenheit mit Pünktlichkeit, Anschlussicherung und Störungsinfo ist in der Landeshauptstadt Hannover am höchsten und in der Tarifzone Region am niedrigsten.

Stamm- und Gelegenheitskunden bewerten die Leistungen positiver, potenzielle ÖV-Kunden und „IV-Stammkunden“ kritisieren vor allem Pünktlichkeit und Informationen bei Unpünktlichkeit. Da diese Personen nur selten den ÖPNV nutzen, müssen Verbesserungen bei diesen Aspekten auch in der Kommunikation aufgegriffen und transportiert werden.

## 5.5.2 Strategie

### **Pünktlichkeit ist gut, Vertrauen in pünktliches Ankommen ist besser**

Alle Verträge der Region Hannover mit den Verkehrsunternehmen enthalten Vorgaben zur Pünktlichkeit, diese werden in der Regel erfüllt (vgl. Vorgaben im Kapitel Qualität und jährlicher Qualitätsbericht). Pünktlichkeit ist bei den Bussen und Bahnen in der Region Hannover das Normale – objektiv und im Jahresdurchschnitt.

Diese gute vorhandene Qualität schafft die Möglichkeit, eine Pünktlichkeitsgarantie abzugeben: einerseits ein Leistungsversprechen, andererseits eine Wiedergutmachung für den Fall, dass das versprochene Leistungsniveau nicht erreicht wurde.

Erreicht werden soll damit, dass Fahrgäste die vorhandene Pünktlichkeit deutlicher wahrnehmen:

- 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.

Pünktlichkeitsgarantien verbessern nicht nur die Wahrnehmung der Pünktlichkeit. Sie haben darüber hinaus einen starken Einfluss auf die Gesamtzufriedenheit – mit großem Abstand vor allen anderen Qualitätsmerkmalen.

Zusätzlich verspricht sich die Region von der Pünktlichkeitsgarantie weitere Verbesserungen der objektiven Qualität – weil Qualitätsprobleme so sehr viel schneller erkannt und behoben werden können als bei Jahresdurchschnittswerten. Die Pünktlichkeitsgarantie kann dazu genutzt werden, Probleme

zeitnah und mit wenig Aufwand wahrzunehmen und so kurzfristig Lösungen einzuleiten.

### **Auf dem Weg zur einheitlichen GVH-Pünktlichkeitsgarantie**

Schon 2003 haben üstra und RegioBus eine freiwillige Pünktlichkeitsgarantie eingeführt: Bei mehr als 20 Minuten Verspätung gibt es seitdem als Entschädigung ein TagesTicket. Wer die Regelung in Anspruch nehmen möchte, muss eine Garantiekarte ausfüllen und erhält als Entschädigung ein TagesTicket beziehungsweise dessen Gegenwert in Form eines Gutscheines oder einer Überweisung – vorausgesetzt, es liegt kein Ausschlussgrund vor. Diese Regelung wird bis heute von Fahrgästen bei üstra und RegioBus kaum in Anspruch genommen. Die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen folgten dieser Regelung – zunächst mit Kulanzregelungen, die nicht aktiv verbreitet wurden.

Da die Region von den positiven Wirkungen von Pünktlichkeitsgarantien überzeugt ist, hat sie im NVP 2008 entsprechende Vorgaben gemacht und anschließend die Pünktlichkeitsgarantie in alle Ausschreibungen integriert. Mit der Gründung des neuen GVH 2013 wurden - durch bilaterale Vereinbarungen mit allen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen - alle Voraussetzungen für eine einheitliche GVH-Pünktlichkeitsgarantie geschaffen.

## 5.5.3 Position der Region Hannover

Weiterhin gültig sind die Kriterien aus dem NVP 2008:

- Die Pünktlichkeitsgarantie ist bekannt.
- Leistungsversprechen und Wiedergutmachung sind eindeutig,
- Die Inanspruchnahme ist einfach. Der Aufwand zur Anforderung steht in einem angemessenen Verhältnis zum Umfang der Leistung:

2013 wird eine verbundeinheitliche GVH-Pünktlichkeitsgarantie mit folgenden Eckpunkten eingeführt:

- Für alle Fahrgäste mit GVH-Fahrausweis – Regionaltarif inbegriffen
- Bei mehr als 20 Minuten am Ziel – auch bei geplatztem Anschluss!
- der Grund der Verspätung spielt keine Rolle – ohne Wenn und Aber
- „Geld zurück“
- Zeitkarteninhaber erhalten pauschale Entschädigung.

Dass die GVH-Garantie auch bei Verspätung durch verpasste Anschlüsse greift, ist in der Kommunikation hervorzuheben.

Die ist nicht nur eine gute Möglichkeit, den Verbund für Fahrgäste „erlebbar“ zu machen. Wenn geplatzte Anschlüsse aufgrund der Pünktlichkeitsgarantie gemeldet werden, können auch systematische Anschlussprobleme schneller erkannt und abgestellt werden.

## 5.6 Fahrgastsicherheit

### 5.6.1 Situation

#### Fahrgäste wollen sich sicher fühlen

Fahrgastsicherheit ist für Verkehrsunternehmen eine Daueraufgabe – weil diese Qualität für Fahrgäste wesentlich ist. In Kundenbefragungen hat „Zufriedenheit mit der Sicherheit“ einen nennenswerten Einfluss auf die Zufriedenheit mit dem Unternehmen insgesamt und wird häufig – vor allem abends und nachts – kritisch beurteilt. Übergriffe befürchten insbesondere männliche Jugendliche, junge Frauen und Seniorinnen. Wer sich unsicher fühlt, fährt seltener – oder gar nicht.

#### Unsicherheit beginnt mit Grenzverletzungen

Entscheidend für die Risikowahrnehmung ist nicht die tatsächliche Häufigkeit des befürchteten Angriffs, sondern die Einschätzung der zu erwartenden Folgen. Fahrgäste berechnen keine Wahrscheinlichkeit, sondern sie nehmen vorweg, wie es sich anfühlen würde, Opfer oder Zeugin eines Übergriffs zu sein. Das beginnt nicht erst bei Straftaten, sondern viel früher: bei alltäglichen „Grenzverletzungen“ wie Anstarren, Beleidigen oder Nachgehen. Opfer sind meist Jugendliche, Frauen und ältere Menschen, sie erleben Grenzverletzungen auf dem Schulweg, in der Freizeit und auf der Straße.

Weil der ÖPNV ein herausragender Teil des öffentlichen Raumes ist, in dem Menschen in abgeschlossenen Fahrzeugen und Stationen auf engem Raum aufeinander treffen, geschieht es leicht, dass sich grundsätzlich vorhandene Angst zuspitzt. Stationen und Fahrzeuge sind deshalb Orte, an denen die Anforderungen an die persönliche Sicherheit besonders hoch sind. Persönliche Erfahrungen sind dafür wesentlich: Wer sich in unbekannte Räume begibt, zieht für die Sicherheitseinschätzung Medienberichte oder Hörensagen heran. Bekannte Räume dagegen werden auf Grund eigener Erlebnisse bewertet. So kann eine unangenehme Begegnung dazu führen, dass der Ort des Geschehens mit negativen Gefühlen verbunden wird. Das kann aber auch umgekehrt funktionieren, indem beispielsweise in einer Station bewusst positive Erlebnisse produziert werden.

#### Sicherheitsempfinden und objektive Lage

Selbst bei einer objektiv „sicheren“ Lage kann das Sicherheitsempfinden von Fahrgästen negativ sein, wenn sie auf Grund eigener Erfahrungen oder Berichte damit rechnen, verunsichernden Situationen handlungsunfähig ausgesetzt zu sein. Es spricht vieles dafür, dass die Kommunikation über Unsicherheit wichtiger ist als die Unsicherheit selbst.

### 5.6.2 Strategie

Fahrgastsicherheit wird durch das Handeln Vieler innerhalb und außerhalb der Verkehrsunternehmen beeinflusst und ist eine typische Querschnittsaufgabe. Drei zentrale Leitlinien beschreiben die Richtung der notwendigen Prozesse:

#### Leitlinie: Wohlbefinden fördern

„Wir wollen, dass Sie sich in unseren Stationen und Fahrzeugen wohl fühlen.“ Verdeutlicht wird damit, dass Fahrgäste eingeladen sind und sich die Unternehmen engagieren, so dass sie sich als willkommene Gäste fühlen können. Ob Fahrgäste sich tatsächlich wohl fühlen, hängt von ihnen selbst ab. Dennoch kann Wohlbefinden gefördert werden – zum Beispiel

- durch die Anwesenheit angenehmer Menschen
- durch eine Atmosphäre, die die gegenseitige Wahrnehmung der anwesenden Menschen fördert
- indem eine Semi-Öffentlichkeit geschaffen und dadurch die Gruppenbildung zwischen denjenigen, die sich korrekt verhalten, begünstigt wird.

#### Leitlinie: Fahrverbot für Grenzverletzungen

Viele Menschen glauben, dass unangenehme Begegnungen und Grenzverletzungen im öffentlichen Verkehr hingenommen werden müssen. Wer nicht will, dass (potenzielle) Fahrgäste das für den Normalzustand im ÖPNV halten, muss vermitteln, dass auch kleinere Grenzverletzungen nicht in Ordnung sind und nicht klaglos hingenommen werden müssen. Dabei geht es nicht darum, Probleme oder Fehlverhalten Einzelner vollkommen auszuschließen – absolute Sicherheit kann niemand versprechen. Es muss vielmehr überzeugend vermittelt werden, dass die Verkehrsunternehmen das Schutzbedürfnis von Fahrgästen ernst nehmen und sich für ihre persönliche Sicherheit engagieren.

#### Leitlinie: Fahrgästen Handeln ermöglichen!

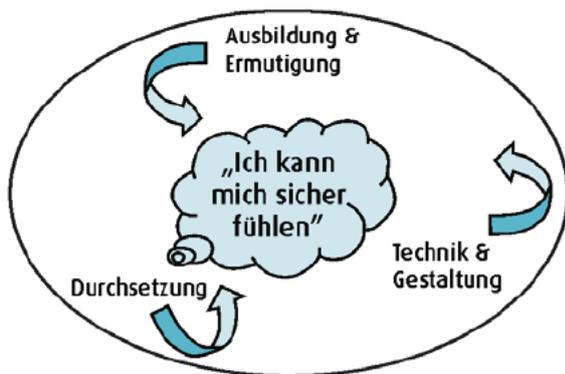
Da Grenzverletzungen im Nahverkehr nicht völlig auszuschließen sind, ist immer mit Situationen zu rechnen, in denen Fahrgäste Hilfe wünschen. Aus Verunsicherung entsteht Angst, wenn jemand Unterstützung sucht und sie nicht findet. Die Angst wird kleiner, wenn Wege aus der vermeintlichen Ohnmacht erkennbar sind. Auch deshalb empfiehlt es sich,

Fahrgästen Handeln zu ermöglichen. Letztlich können Mitarbeiter/innen und Fahrgäste nur gemeinsam erreichen, dass respektloses Verhalten zurückgedrängt wird und der Aufenthalt in Stationen und Fahrzeugen angenehm ist.

Wer Fahrgästen Mitverantwortung zugesteht, trägt damit auch zur Prävention bei, denn die meisten Konflikte können im Keim erstickt werden, wenn jemand frühzeitig eingreift. Wer Fahrgäste ermutigt, in heiklen Situationen zu reagieren oder Unterstützung zu holen, verhindert damit auch Notsituationen und Straftaten. Auch Schaden lässt sich so begrenzen: Aufmerksame Fahrgäste können helfen, mutwillige Zerstörung und herrenloses Gepäck schnell zu erkennen und Gefahren zu beseitigen.

#### Entscheidend ist, was die Fahrgäste erreicht

Das nebenstehende Bild zeigt die wesentlichen Handlungsfelder – und veranschaulicht, worum es in allen drei Feldern geht: Entscheidend ist, was bei Fahrgästen Wirkung zeigt! Erfolgreich ist ein Sicherheitskonzept erst, wenn sie sich auch sicher fühlen.



#### Die Region Hannover setzt auf problem- und wirkungsorientierte Prävention

Dieser Ansatz geht davon aus, dass Unsicherheit nur begegnet werden kann, wenn das Problem exakt definiert wird. Lösungen müssen dazu passen und sie müssen mit den richtigen Beteiligten richtig eingesetzt werden. Anschließend ist zu prüfen, ob die ausgewählte Lösung tatsächlich zum gewünschten Ergebnis führt und ob Umfang, Zeit, Ort und Akteure die richtigen sind.

Ein Instrument sollte nur dann als erfolgreich bezeichnet werden, wenn sich ein Zusammenhang zwischen eingesetztem Mittel und gewünschtem Zweck nachweisen lässt. Hilfsmittel für solcherart systematisches Vorgehen wurden in der polizeilichen Kriminalprävention entwickelt und können auch auf den ÖPNV übertragen werden.

### 5.6.3 Standards

Bereits der Nahverkehrsplan 2008 enthielt Standards zu Unsicherheits-Monitoring, Sicherheitskonzepten und Erfolgskontrolle. Bei den anschließenden Vergaben von Verkehrsleistungen an die Verkehrsunternehmen wurden diese weiter konkretisiert. Mittlerweile sind diese Instrumente Bestandteil der Qualitätssteuerung und der Qualitätsgespräche des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen.

#### Unsicherheits-Monitoring

Die Verkehrsunternehmen haben Instrumente zu entwickeln und einzusetzen, mit denen sie erkennen können, was Fahrgäste verunsichert. Ziel ist ein inhaltlich vollständiges Lagebild: Was genau sind die Situationen, die Fahrgäste verunsichern? Welches sind die zentralen Probleme? Es geht darum, problematische Entwicklungen so früh wie möglich wahrzunehmen und einzugrenzen. Dazu kann es sinnvoll sein, auch die Beobachtungen des Personals aufzunehmen. Da niedrigschwellige Vorfälle das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste maßgeblich beeinflussen, sind sie einzubeziehen.

Die Ereignisse sind in folgende Kategorien einzuordnen:

- Handlungen gegen Personen: Belästigung, bedrohlich empfundenen Verhalten (z.B. Menschen in Gruppen unter Einfluss von Alkohol oder/und mit Hunden), Straftaten
- Handlungen gegen Sachen: Beschädigungen, Störung des Betriebes.

Innerhalb der Kategorien wird weiter differenziert, z.B. bei bedrohlich empfundenen Verhalten zwischen „aggressivem Betteln“ und „körperlichem Angehen gegen Fahrgäste“.

Den Verkehrsunternehmen wird aufgegeben, die Lage zu beobachten. Das heißt aber nicht, dass von ihnen verlangt werden könnte, alle Probleme zu lösen, die sich im ÖPNV niederschlagen! Viele Konflikte haben ihre Wurzel außerhalb. Wird beispielsweise eine Bushaltestelle mangels Alternative zum Jugendtreff oder eine Stadtbahnlinie gemieden, weil sie durch „Problemstadtteile“ führt, sind die Möglichkeiten eines Verkehrsunternehmens begrenzt. Es kann aber negative Entwicklungen frühzeitig zur Sprache bringen – so dass Akteure wie Schulen, Sozialarbeit, Präventionsräte oder Polizei fakten-gestützt Strategien entwickeln und umsetzen können.

#### Sicherheitskonzept für jedes Verkehrsunternehmen

Die Sicherheitskonzepte enthalten

- Handlungskonzept:  
Welche Instrumente werden eingesetzt? Welche Ziele und welche Zielgruppen will das Unternehmen damit erreichen? In welcher Intensität soll das Instrument eingesetzt werden?

- b) Kommunikationskonzept:  
Welche der Instrumente werden wie kommuniziert? Hauptzielgruppe sind dabei Fahrgäste, die Grenzverletzungen als Zeugen oder Opfer erlebt haben oder zu erleben befürchten.
- c) Erfolgskontrolle für die einzelnen Instrumente:  
Konnte mit dem Instrument die gewünschte Wirkung erreicht werden?

Nachholbedarf besteht weiterhin im Handlungsfeld „Ausbildung und Ermutigung“.

### Erfolgskontrolle

Für alle eingesetzten Instrumente ist dem Aufgabenträger vorab vorzulegen, wie die Erreichung des Zieles festgestellt wird und wann das Ziel als erreicht gelten soll. Je nach Instrument kommen dafür unterschiedliche „Messungen“ in Frage: Effekte im Unternehmen, bestimmte Kenngrößen im Kundenmonitor, Teilnehmer/innen-Befragung, Medienresonanz, Rückgang Übergriffe auf Mitarbeiter/innen etc. Im Folgejahr wird dann geprüft, ob die jeweiligen Ziele erreicht werden konnten.

### 5.6.4 Konkretisierungen der Standards für das Handlungsfeld Ausbildung & Ermutigung

Grundsätzlich sollte gewährleistet sein, dass

- Personal und Fahrgäste kontinuierlich über Verhaltensmöglichkeiten in verunsichernden Situationen informiert werden
- Fahrgäste und beruflich agierende Personen immer wieder ermutigt werden, aktiv für sich und andere einzutreten.

### Fahrer und Fahrerinnen sind auf den Umgang mit Grenzverletzungen vorbereitet

Mit den Verkehrsunternehmen ist vertraglich vereinbart, dass sich das Fahrpersonal 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, so dass sie heikle Situationen bewältigen und sich gegenüber Unterstützung suchenden Fahrgästen angemessen verhalten können.

### 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 sowie Senioren und Seniorinnen). Häufigkeit, Schwerpunkte und Erfolgskontrolle werden im Sicherheitskonzept festgelegt.

## 6. Mobilitätsmanagement

Im Verkehrsentwicklungsplan pro Klima hat die Region Hannover das Mobilitätsmanagement als eines von vier Handlungsfeldern zur Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs benannt. Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, Menschen zu einem möglichst nachhaltigen Mobilitätsverhalten zu bewegen. Das bedeutet, die individuelle Verkehrsmittelwahl so zu beeinflussen, dass die Entscheidung möglichst oft gegen die Fahrt mit dem privaten Pkw und für die Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbundes fällt.

Der Umweltverbund umfasst ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, aber auch CarSharing und Taxi. Jedes Verkehrsmittel weist andere Stärken und Schwächen auf, weshalb in der Regel kein einzelnes Verkehrsmittel allein für alle Wege geeignet ist. Um nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern, ist daher eine Verkehrsmittelübergreifende Herangehensweise wichtig. Das betrifft einerseits die Gestaltung und Verknüpfung der unterschiedlichen Angebote, andererseits die Zusammenführung bezüglich Information, Beratung und Service. Dabei sind sowohl die Anforderungen multimodaler Mobilität, d.h. der Auswahl verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wege, als auch der intermodalen Mobilität im Sinne der Kombination mehrerer Verkehrsmittel innerhalb eines Weges zu berücksichtigen.

Der ÖPNV stellt in der Region Hannover das Rückgrat des Umweltverbundes dar und soll als Ausgangspunkt für die Entwicklung und Bewerbung verkehrsmittelübergreifender Angebote genutzt werden. Dies bedeutet die Erweiterung des Verkehrsverbundes hin zu einem Mobilitätsverbund, der Mobilität „aus einer Hand“ anbietet. Für den ÖPNV sind in diesem Zusammenhang folgende Maßnahmen geplant:

### 6.1 Verknüpfung des ÖPNV-Angebots mit anderen Verkehrsmitteln

Für die Förderung nachhaltiger Mobilität sowie die Nutzung des ÖPNV ist die Erleichterung der Kombination des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln wichtig. Im Mittelpunkt stehen dabei der Ausbau von P&R bzw. B&R und Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sowie die Verknüpfung von ÖPNV und CarSharing. Die Entwicklung und Umsetzung konkreter Maßnahmen im Bereich CarSharing orientieren sich am „Masterplan Sha-

red Mobility“ der Region Hannover, dessen Umsetzung im Dezember 2014 von der Regionsversammlung beschlossen wurde. Ziel des Masterplans ist ein deutlicher Ausbau des Car- und RideSharing-Angebots, sowohl in der LHH, als auch in den Umlandkommunen, als Ergänzung zum ÖPNV. Ein empfohlene Maßnahme ist die Einrichtung von multimodalen Mobilitätsstationen, sogenannten „Mobilpunkten“ zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote an ÖPNV-Haltestellen. Die Einrichtung von Stellplätzen für Fahrgemeinschaften sowie Leihradstationen erfolgt entsprechend der lokalen Gegebenheiten.

Die künftige Bedeutung der Elektromobilität ist aktuell nicht genau abzuschätzen. Bei Bedarf soll ein Konzept für die Einrichtung von Lade-Infrastruktur an ÖV-Haltestellen sowie die Bereitstellung entsprechender Stellplätze erstellt werden (vgl. Kap. E V P&R/B&R).

Es wird überprüft, wie die Fahrradmitnahme innerhalb des GVH erleichtert werden kann. Ansatzpunkte bieten die Verbesserung der Information, die Vereinheitlichung der Regelungen der verschiedenen Verkehrsunternehmen, die Verkürzung der Sperrzeiten bzw. des Anspruch auf Fahrradmitnahme in den Zügen der S-Bahn sowie die Ausgestaltung der Fahrzeugkapazitäten, insbesondere in den S-Bahnen. Dabei sind mögliche Konkurrenzen und Synergien bezüglich des Mitnahmebedarfs von Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren u.ä. zu berücksichtigen.

## 6.2 Aufbau einer multimodalen Mobilitätsplattform

Für Menschen, die bewusst das jeweils passendste Verkehrsmittel für ihre Wege auswählen oder verschiedene Verkehrsmittel kombinieren wollen, ist dies bisher mit relativ hohem Aufwand verbunden: Die Informationen sind an verschiedenen Stellen verteilt und beziehen sich in der Regel auf ein bestimmtes Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad, ÖPNV) oder einen einzelnen Anbieter (z.B. Verkehrsunternehmen, CarSharing-Anbieter). Die Zugänge durch Registrierung, Ticketkauf oder Nutzungsvertrag müssen für jedes Verkehrsmittel bzw. jeden Anbieter einzeln erfolgen. Sich über die Kombination unterschiedlicher Möglichkeiten zu informieren oder diese zu vergleichen setzt oft einen hohen Aufwand und gewisse Vorkenntnisse voraus. Diese Zugangshürde benachteiligt den Umweltverbund gegenüber dem privaten Pkw, der im Vergleich sehr unkompliziert genutzt werden kann. Der Vereinfachung des Zugangs kommt deshalb große Bedeutung für die Motivation zu einer umweltbewussten Verkehrsmittelwahl zu. Die Zugangerleichterung für den ÖPNV, die mit

der Schaffung des Verkehrsverbunds bereits erreicht wurde, ist aus Sicht des Mobilitätsmanagements auf den gesamten Umweltverbund zu erweitern.

Dazu soll der Internetauftritt des GVH zu einer multimodalen Mobilitätsplattform entwickelt werden, die folgende Leistungen bietet:

1. Information
2. Registrierung
3. Buchung
4. Abrechnung

Der Aufbau dieser Plattform erfolgt im Rahmen des Projektes „Vernetzte Mobilität – Mobilitätskarte Metropolregion“ im Schaufenster Elektromobilität. Dieses Projekt wird unter der Leitung der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG gemeinsam mit den Partnern cantamen GmbH und Volkswagen AG entwickelt. Der GVH wird auf verschiedenen Ebenen in die Projektentwicklung eingebunden. Nach Projektabschluss soll die Plattform als zentrales Service-Angebot für multimodale Mobilität in der Region Hannover fortgeführt werden.

### 6.2.1 Multimodale Information

Im Mittelpunkt steht die Darstellung der vielfältigen Mobilitätsmöglichkeiten in der Region. Nutzerinnen und Nutzer werden nicht nur über Verkehrsmittel informiert, für die sie sich aktuell interessieren, sondern sie werden auch auf darüber hinausgehende Mobilitätsangebote aufmerksam und nehmen die verschiedenen Verkehrsmittel als Gesamtsystem wahr. Über den Überblick hinaus werden umfassende Informationen zu den jeweiligen Verkehrsmitteln dargestellt. Für das Thema Radverkehr könnten beispielsweise folgende Punkte genannt werden:

- Hinweise zum Radverkehrsnetz und auf einschlägige Karten;
- Standorte und Nutzungshinweise zu B&R-Anlagen;
- Regelungen der Fahrradmitnahme im ÖPNV;
- Präsentation von Leihsystemen mit Anbietern und Standorten;
- Information zu Pedelecs und Lademöglichkeiten;
- Verweis auf Service-Stellen wie die Fahrradstation.

#### Interaktive Karte

Neben textlichen Informationen und Links werden die Informationen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln in einer interaktiven Karte übersichtlich dargestellt, wobei die angezeigten Informationselemente nach Bedarf ausgewählt werden können. Ziel ist eine interaktive Darstellung mit Verlinkung von Symbolen zu geeigneten Informationsseiten, wie z.B. der

elektronischen Fahrplanauskunft oder dem Buchungsportal eines CarSharing-Anbieters. Die Information zu den Haltestellen umfasst neben dem jeweiligen ÖPNV-Angebot auch Aussagen zu P&R, B&R, CarSharing-Stellplätzen, Leihradstationen u.a.

### Verkehrsmittelübergreifende Wegeauskunft

Zur Erleichterung intermodaler Mobilität wird eine verkehrsmittelübergreifende Wegeauskunft aufgebaut, die bei Bedarf verschiedene Alternativen aufzeigt und einen Vergleich nach Kriterien wie Kosten, Zeitaufwand und Umweltwirkung erlaubt. Dafür ist die technische Zusammenführung der Auskunftssysteme für einzelne Verkehrsmittel (ÖPNV, Auto, Rad) sowie die Hinterlegung der notwendigen Informationen für eine Bewertung notwendig. Mit der Einbeziehung von Daten zur aktuellen Verkehrslage (Echtzeitdaten ÖV; Baustellenmeldungen u.ä.) kann die Auskunft optimiert werden. Die Bereitstellung einer multimodalen Auskunft für die mobile Anwendung wird im Zuge der Entwicklung der Plattform berücksichtigt.

### Zielgruppenspezifische Informationen

Neben der Strukturierung der Plattform nach Verkehrsmitteln werden bei Bedarf Informationsseiten für bestimmte Zielgruppen in die Plattform integriert. Im Zuge des Mobilitätsmanagements werden z.B. Neubürgerinnen und Neubürger, Lehrkräfte und Unternehmen gezielt angesprochen (siehe unten). Die Präsentation zielgruppenspezifischer Informationen und Materialien auf gvh.de wird weiter ausgebaut und für die persönlichen Beratungsangebote genutzt.

### Schrittweises Vorgehen

Der Aufbau der multimodalen Mobilitätsplattform soll schrittweise erfolgen. Im ersten Schritt werden die Informationen auf gvh.de entsprechend der hier beschriebenen Zielsetzung weiter ausgebaut. Die Möglichkeit, nach der Registrierung je nach individuellem Bedarf auf verschiedene Angebote zuzugreifen, geht mit einem Basis-Angebot an den Start und wird im Anschluss nach Bedarf erweitert oder angepasst.

Bei der Entwicklung dieser Plattform ist darauf zu achten, dass eine enge Abstimmung mit anderen Projekten erfolgt, die ähnliche Ansätze verfolgen. Ziel ist es, eine zentrale Mobilitätsplattform für die Region Hannover zu entwickeln, die als Service-Angebot rund um die Mobilität in der Region wahrgenommen wird, wobei der Schwerpunkt dieser Plattform nicht auf dem Kfz-Verkehr liegt.

## 6.2.2 Registrierung, Buchung und Abrechnung

Die Plattform gibt Interessierten die Möglichkeit, sich auf der Plattform zu registrieren und Zugang zu verschiedenen Leistungen zu erhalten, die über die reine Information hinausgehen. Neben ÖPNV-bezogenen Leistungen wie z.B. Bestellungen von MobilCards werden weitere Bausteine verschiedener Mobilitätsdienstleister angeboten. Geplant sind der Zugang zu CarSharing-Fahrzeugen, Park&Ride-Plätzen, Leih-Rädern etc. Die genaue Gestaltung des Angebots wird gemeinsam mit den regionalen Anbietern entwickelt und baut auf dem bereits vorhandenen Projekt HANNOVERmobil auf, das auf die Ergänzung des ÖPNV-Abonnements mit einer kostenlosen BahnCard 25, Ermäßigungen auf Taxitarife, einem vergünstigten Zugang zum CarSharing sowie einer integrierten Abrechnung der Leistungen im Namen des GVH setzt. Während HANNOVERmobil jedoch ein Komplettpaket anbietet, erscheint es sinnvoll, dass sich Interessierte künftig aus einer vielfältigen Leistungspalette ein individuelles Service-Paket nach ihrem persönlichen Bedarf zusammenstellen können. Da entsprechend der Studie „Mobil in der Region Hannover“ (MiR) 2011 knapp zwei Drittel der Menschen in der Region Hannover überwiegend Einzel- und Sammeltickets für ihre Wege mit dem ÖPNV nutzen, soll der potenzielle Kundenkreis dieses Angebots durch die Loslösung vom Abonnement deutlich erweitert werden.

Da die Vereinfachung von Registrierung, Buchung und Abrechnung für die verschiedenen Mobilitätsangebote das zentrale Anliegen ist, ist für den Erfolg des Projektes wichtig, den Anspruch eines möglichst einfachen und attraktiven Angebots für die Nutzerinnen und Nutzer mit den hohen kommunikationstechnologischen Anforderungen in Einklang zu bringen. Es gilt, einem strukturell sehr komplexen System eine attraktive und klar verständliche Oberfläche zu geben.

Ob das Angebot in Form einer Mobilitätskarte als reale (Chip) Karte umgesetzt wird oder ob es sich letztlich um ein Service-Angebot handelt, das mit anderen technischen Kommunikationsmitteln (z. B. Smartphone-App) verbunden wird, ist im Projektverlauf zu klären. In diesem Zusammenhang spielt die Kompatibilität mit den unterschiedlichen Zugangs- bzw. Prüfsystemen von Bahn, Bus, CarSharing-Anbietern, Leihrädern u. ä. eine zentrale Rolle.

### 6.3 Zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung

Im Zuge der Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes zu einem Mobilitätsverbund werden zielgruppenspezifische Beratungsangebote eng mit dem ÖPNV-Marketing verknüpft. Die Auswahl der Zielgruppen baut auf Erkenntnissen zu den Einflussmöglichkeiten auf das individuelle Mobilitätsverhalten sowie vorhandenen Aktivitäten in der Region Hannover auf. Für folgende Zielgruppen sind bereits Angebote geplant: Neubürgerinnen und Neubürger, Unternehmen und Schulen. Weitere Zielgruppen werden nach Bedarf und den zur Verfügung stehenden Kapazitäten in die Beratung aufgenommen.

#### Neubürgerberatung

Persönliche Umbruchsituationen wie Umzüge sind besonders geeignet, um die Betroffenen zu einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens zu bewegen. Deshalb führt die Region Hannover gemeinsam mit dem GVH ein Pilotprojekt zur Neubürgerberatung durch, das wissenschaftlich begleitet und evaluiert wird. Bei positivem Verlauf soll die Neubürgerberatung verstetigt werden. Aufbauend auf Erkenntnissen einschlägiger Projekte umfasst die Beratung mehrere Kommunikationsschritte: Nach dem Versand einer Informations-Mappe können weitere Materialien sowie Schnuppertickets für den ÖPNV bestellt werden. Nach Zusendung der gewünschten Unterlagen erfolgt eine persönliche Mobilitätsberatung. Nach Ablauf einer Testphase werden alle beteiligten Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten und der Wahrnehmung des Angebotes befragt und das Gesamtprojekt ausgewertet. Die Neubürgerberatung erfolgt in direkter Zusammenarbeit mit interessierten Kommunen.

#### Unternehmen

Für Unternehmen, Verbände, Institutionen und andere Arbeitgeber besteht bereits ein etabliertes Beratungsangebot des GVH im Zuge der Vermarktung von FirmenAbo und SammelbestellerAbo. Diese Beratung wird durch die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Region unterstützt und in verkehrsmittelübergreifende Angebote eingebunden. Im ersten Schritt sollen entsprechend des Vorschlags aus dem Verkehrsentwicklungsplan pro Klima vor allem Großunternehmen angesprochen werden.

#### Kinder und Jugendliche

Einige Verkehrsunternehmen des GVH bieten Informationen, Unterrichtsempfehlungen sowie praktische Übungen für Schulen an. Sie haben zum Ziel, Kinder und Jugendliche an den ÖPNV heranzuführen, sie bei der Entwicklung eigenständiger Mobilität zu unterstützen und als künftige Fahrgäste

zu gewinnen. Davon unabhängig besteht in der Region eine Vielfalt weiterer Angebote unterschiedlicher Partner zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen. Durch die Vernetzung aller Akteure ist geplant, die Informationen über die verschiedenen Angebote zu bündeln, die Angebote möglichst aufeinander abzustimmen und Ansätze für einen weiteren Ausbau sowie die Verstetigung zu entwickeln.

#### Beratungspersonal

Die persönliche Mobilitätsberatung verschiedener Zielgruppen stößt aktuell an enge Grenzen bezüglich der personellen Kapazitäten der verschiedenen Akteure. Für den Ausbau zielgruppenspezifischer Angebote ist die Entwicklung eines Konzeptes für den Einsatz von Mobilitätsberaterinnen und -beratern notwendig. Dabei ist zu klären, wie Finanzierung, Schulung und Verstetigung gewährleistet werden können, wobei bereits vorhandene Beratungsleistungen einzubeziehen sind.



# Kapitel D IV



Das Steuerungskonzept – Wir geben die Richtung vor!  
**Untersuchungsbedarf**

## Kapitel D IV: Untersuchungsbedarf

In den folgenden Tabellen sind die Punkte zusammen gefasst, bei denen aus Sicht der Region Hannover als Aufgabenträger Untersuchungsbedarf im Rahmen der Sicherung der ausreichenden Bedienung besteht. Innerhalb der Laufzeit dieses NVP werden Untersuchungen mit dem Ziel umsetzungsreifer Konzepte durchgeführt.

**Tab. DIV 1: Festsetzung des Untersuchungsbedarf Kapitel D I - III (Räumliches Konzept, Angebotskonzept)**

Kapitel	Handlungsbedarf	bis wann	durch wen
D I 1.1.1	Neukonzeption der Linie 120 in der Innenstadt Hannovers	Fahrplan 2016	Vorschlag üstra
D I 2	Entwicklung von Standards im Schülerverkehr	2017	Region Hannover
D I 2.1	Regionaler Mindestbedienungsstandard Schillerslage	Fahrplan 2016	Vorschlag RegioBus
D I 2.2	Mindestbedienungsstandards für Burgdorf-West in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D I 2.2	Mindestbedienungsstandards Lehrte Neubaugebiet Am Sülterberg in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D I 2.2	Mindestbedienungsstandards Lehrte Breite Lade in Abhängigkeit der Entwicklung des GVZ	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D II 7.2.1	Überplanung Teilbereich Hannover (Linien 129, 130, 133, 631)	Fahrplan 2018	Vorschlag üstra
D II 7.2.1	Überplanung Teilbereich Laatzen/Pattensen (Linien 340, 341, 346)	Fahrplan 2018	Vorschlag üstra
D II 7.2.1	Überplanung Teilbereich Garbsen/Marienwerder (Linien 126, 420)	Fahrplan 2018	Vorschlag üstra
D II 7.2.1	Prüfung zur Einrichtung einer Äußeren Ringlinie	Laufzeit NVP	Region Hannover
D II 7.2.2	Überplanung Teilbereich Sehnde (Linien 371, 372, 330)	Fahrplan 2016	Vorschlag üstra
D II 7.2.2	Überplanung Burgdorf Stadtverkehr (Linien 905, 907)	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D II 7.2.2	Überplanung Burgdorf, Lehrte, Uetze (Linien 946, 948, 963)	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D II 7.2.2	Überplanung Lehrte Stadtverkehr (Linien 964, 965)	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D II 7.2.2	Überplanung Langenhagen, Wedemark 460, 461, 697	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D II 7.2.2	Überplanung Wunstorf 701, 760, 780, 790, 835	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D II 7.2.2	Überplanung Neustadt Stadtverkehr (Linien 802, 803)	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D II 7.2.2	Überplanung Gehrden, Ronnenberg, Hemmingen, Barsinghausen (Linien 350, 360, 510, 533)	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus
D II 7.2.2	Überplanung Barsinghausen Stadtverkehr	Fahrplan 2018	Vorschlag RegioBus

**Tab. DIV 2: Festsetzung des Untersuchungsbedarf  
(Marketingkonzept)**

Kapitel	Handlungsbedarf	bis wann	durch wen
DIV 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
DIV 2.1.4	Zielgruppengerechte Tarifangebote zur langfristigen Kundenbindung erarbeiten - für den gesamten Kunden-Lebenszyklus	Jährlich im Rahmen der Erarbeitung der Tarifmaßnahme	GVH
DIV 2.1.4	Tarifzonenstruktur harmonisieren		GVH
DIV 2.1.4	Tarifkooperationen mit Veranstaltern ausbauen	ständig	GVH
DIV 2.1.4	Verbundtarif unter dem Aspekt der Nutzerfinanzierung/ Marktausschöpfung gestalten	Jährlich im Rahmen der Erarbeitung der Tarifmaßnahme	GVH
DIV 2.1.5	bedarfsgerechte Gestaltung des Sozialtarifs	Jährlich im Rahmen der Erarbeitung der Tarifmaßnahme	Region
DIV 2.2.3	GVH-Erweiterung	Umsetzung der Einführung vom Bartarif im GVH-Regionaltarif bis 2016	Region in Zusammenarbeit mit GVH und Gebietskörperschaften
DIV 3.2	Einführung von Kassensystemen in Vertriebsstellen im gesamten GVH-Gebiet prüfen	Machbarkeitsprüfung bis Ende 2015	GVH
DIV 4.1	Schriftliches Marketingkonzept vorlegen	Jährlich	GVH
DIV 4.4	neues Tarifzonensystem kommunizieren	2014/2015	GVH
DIV 4.4	Erweiterung des GVH-Tarifgebietes kommunizieren	2014/2015	GVH
DIV 4.4	Pünktlichkeitsgarantie kommunizieren	fortlaufend	GVH
DIV 4.4	Sozialtarif-Erweiterung kommunizieren	fortlaufend	Region, GVH
DIV 4.4	Reaktionen über Abo-Zeitschrift einholen	2014/2015	GVH
DIV 4.4	Handy-Ticket-Einführungskampagne durchführen	2014/2015	GVH
DIV 4.4	Mobilitätskarte kommunizieren	fortlaufend	üstra, GVH, Projektteam
DIV 5.1	Erreichbarkeit des Verbundes für Kundenanfragen verbessern	Jährlicher Bericht	GVH
DIV 5.2	Ausbau einer lückenlosen und integrierten Fahrgastinformation im GVH	Bis zum Ende der Laufzeit des NVP	Verkehrsunternehmen, GVH
DIV 5.3	Verbundweites Beschwerdemanagement erarbeiten	Bis Ende 2014	Verkehrsunternehmen, GVH
DIV 5.6.3	Sicherheitsmarketing	fortlaufend	Verkehrsunternehmen, GVH
DIV 4.6.3	ÖPNV-Rat weiterführen	Permanent	Region in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und GVH
DIV 6.1	Ausweitung der Fahrradmitnahmekapazitäten in den S-Bahnen	Bis zum Ende der Laufzeit des NVP	GVH
DIV 6.1	Prüfung der Inanspruchnahme auf Fahrradmitnahme im SPNV	Bis zum Ende der Laufzeit des NVP	GVH
DIV 6.2	Entwicklung einer Multimodalen Mobilitätsplattform im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität	Bis Ende 2015	üstra
DIV 6.2.2	Einführung und Verstetigung zielgruppenspezifischer Mobilitätsberatung	Bis zum Ende der Laufzeit des NVP	Region Hannover mit GVH



# Kapitel E I



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!  
**Verkehrssystemübergreifende Themen**

## Kapitel E 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 sowie Seniorinnen und Senioren besonders zu beachten. Das im Jahre 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz schreibt diesbezüglich vor, dass bis 2022 der gesamte ÖPNV barrierefrei zu sein hat, es lässt jedoch auch Ausnahmen zu. Diese müssen im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden. Die Haltepunkte des SPNV werden bis 2022 weitestgehend barrierefrei sein (vgl. Maßnahmen in Kapitel E II). Die Stadtbahnhaltestellen werden kontinuierlich barrierefrei ausgebaut (vgl. Kapitel E III). Im Busbereich müssen im Regionsgebiet noch ca. 2.900 Haltepunkte ausgebaut werden (vgl. Kapitel E IV). Die Auflage zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 kann im Stadtbahn- und Busbereich aus finanziellen Gründen bis zu diesem Zeitpunkt nicht vollständig erfüllt werden. Im NVP 2019 sollen daher die nicht zeitgerecht realisierbaren Vorhaben benannt und begründet werden.

- **Aufgabenzuteilung der verschiedenen Verkehrssysteme**

Die verschiedenen Verkehrssysteme sind entsprechend ihrer spezifischen Systemeigenschaften in geeigneter Weise einzusetzen. Sie ergänzen sich gegenseitig und stellen somit ein Gesamtsystem dar.

- **SPNV**

Der Regionalverkehr des SPNV 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: Zubringer verkehre 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 bar 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 Aufenthaltzeit an den Knotenpunkten zu minimieren. In besonderen Einzelfällen ist auch die Anlage von separaten 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 künftig 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. Radverkehr**

Der Stellenwert des Radverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung ist in den letzten Jahren enorm gestiegen. Die Förderung des Radverkehrs ist eine wichtige Schlüsselstrategie in nahezu allen kommunalen Verkehrskonzepten in der Region Hannover. Das trifft auf den VEP pro Klima der Region Hannover und auf den Masterplan Verkehr der Landeshauptstadt Hannover genauso zu wie auf viele Konzepte der weiteren Städte und Gemeinden in der Region Hannover.

Die Nachfrage beim Radverkehr entwickelt sich auch in der Region Hannover dynamisch vom Ballungskern aus. Während in der Landeshauptstadt deutliche Zunahmen beim Radverkehr zu verzeichnen sind, stagniert dessen Anteil in der Region Hannover außerhalb der Landeshauptstadt (vgl. Auswertungen MiD 2002, MiR 2011, Zielwert VEP pro Klima für 2020).

**Tab. E1 1: Radverkehrsanteile und Zielwerte**

	Landeshauptstadt Hannover	Region Hannover (ohne LHH)	Region Hannover
2002	13 %	12 %	13 %
2011	19 %	12 %	15 %
2020	23 %	16 %	19 %

Radverkehr und ÖPNV ergänzen sich im Sinne des Umweltverbundes besonders auf mittleren und weiten Wegelängen, sind aber insbesondere auf kürzeren Wegelängen auch Konkurrenten.

In wie weit die Stagnation der Nachfrageentwicklung im ÖPNV bei der üstra (vgl. Kap. C) auch auf den stark gestiegenen Anteil des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Hanno-

ver zurückzuführen ist, lässt sich nicht abschließend klären, Wechselwirkungen sind aber neben anderen Rahmenbedingungen wie die Einführung des Jahresfahrplanes bei verminderten Angebot wahrscheinlich.

Dieser Trend könnte sich in den folgenden Jahren fortsetzen, da es erklärtes Ziel der Landeshauptstadt Hannover ist, den Radverkehrsanteil weiter deutlich zu erhöhen. Ähnliche Effekte können auch in den weiteren Städten der Region Hannover erwartet werden. Somit werden gerade auf den kurzen Entfernungen innerhalb der Landeshauptstadt, mittelfristig aber auch in den Städten im Regionsgebiet die Marktchancen des ÖPNV durch den Radverkehr eingeschränkt.

Anders verhält es sich bei den mittleren und weiten Entfernungen. Hier ergänzen sich Radverkehr und ÖPNV auf der intermodalen Wegekette und bieten für beide Verkehrssysteme Potentiale zur Nachfragesteigerung. Im Sinne des Umweltverbundes sollte sich die Radverkehrsförderung bei der Region Hannover deshalb aus Sicht des ÖPNV gerade auf dieses Segment konzentrieren. Maßnahmen der Radverkehrsplanung sind in diesem Zusammenhang

- Netzentwicklung im interkommunalen Bereich,
- Einbeziehung der Stationen von SPNV und Stadtbahn in das Radwegenetz und das Beschilderungssystem,
- Radroutenplaner für den Alltagsverkehr mit Einbeziehung der Verknüpfungsstellen zum ÖPNV für intermodale Wegekettten und
- Aktionen zur Förderung des regionalen Radverkehrs
- Weitere qualitative und quantitative Förderung von Bike And Ride Anlagen (s.u.).

Bauliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollten nach Möglichkeit nicht zu einer Behinderung des Bahn- und Busverkehrs führen, hier ist ein sinnvolles Interessenausgleich anzustreben.

Eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV stellen Fahrradverleihsysteme dar, die im Zielbereich der Fahrten mit Bussen und Bahnen (in der Regel im Ballungskern) eine flexible Bewegung im Nahbereich ermöglichen. In Hannover existieren zwei größere Verleihsysteme der Betreiber DB AG und Nextbike mit einer relativ geringen Präsenz. Die Landeshauptstadt Hannover bereitet momentan ein stationsgebundenes Pedelec-Verleihsystem im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität vor. Dazu fanden bereits Gespräche bezüglich einer Verknüpfung mit dem ÖPNV-System statt.

Im Vorfeld der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die bisherigen Ansätze in der ÖPNV Planung zur Förderung der intermodalen Wegekette Rad/ÖPNV reflektiert worden. Als

Ergebnis wurde festgestellt, dass die bisherigen Ansätze aktuell bleiben. Das bedeutet, dass die bestehenden Strategien nur punktuell ergänzt bzw. intensiviert werden müssen.

### **Bike And Ride**

Bike And Ride (B+R) Anlagen sind die Schnittstellen zwischen Radverkehr und ÖPNV auf der intermodalen Wegekette (vgl. Kap. EV). Zusammen mit P+R bilden sie in der Region Hannover in der Regel eine kombinierte bauliche Einheit.

Die Region Hannover verfolgt weiterhin das Konzept des dezentralen wohnortnahen P+R/B+R, das insbesondere für B+R gute Voraussetzungen bietet. Die Nachfrage in den bestehenden B+R Anlagen ist so hoch, dass der qualitative und quantitative Ausbau in den nächsten Jahren fortgesetzt wird.

Dem Trend nach hochwertigen Fahrrädern und Pedelecs folgend existiert bei den Nutzerinnen und Nutzern zunehmend der Wunsch nach sicheren und Wetter geschützten Abstellplätzen. Zu diesem Zweck werden neben frei stehenden und überdachten Fahrradbügeln auch sogenannte Fahrradgaragen realisiert, die sehr gut angenommen werden. Ladestationen und Schließfächer für Akkus und Helme könnten künftig dieses Angebot sinnvoll ergänzen.

Die weitere Errichtung von Fahrradstationen ist derzeit nicht vorgesehen.

### **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 RegioBus) 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. Zeiten kostenpflichtig möglich. Dazu ist ein Ticket oder eine MobilCard des Ein-Zonen-Preises erforderlich.

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollen die Mitnahmezeiten um den Zeitraum am Werktag von Betriebsbeginn bis 06.30 Uhr erweitert werden. Wegen der hohen Auslastung der Busse und Bahnen in der Hauptverkehrszeit ist eine weitere Ausweitung der Mitnahmezeiten nicht mehr möglich.

Eine Ausweitung der Fahrradmitnahmenregelungen in den erweiterten Verbundraum außerhalb der Region Hannover ist zu prüfen.

### **Mehrzweckbereiche in Fahrzeugen**

Bei der Neubeschaffung von Bus- und Stadtbahnfahrzeugen und bei der Ausschreibung von SPNV Leistungen 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.

Bis 2016 werden in allen S-Bahn Fahrzeugen die Mehrzweckbereiche umgebaut, um Konflikte zwischen auf Klappsitzen sitzenden Fahrgästen, Radfahrenden und Mobilitätseingeschränkten mit Rollstuhl oder Kinderwagen zu vermeiden. Dazu werden auf einer Seite die Klappsitze durch eine Fahrradstange ersetzt und so bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kinderwagen geschaffen. Zusätzlich werden alle Fahrgäste durch eine klare Bodenmarkierung informiert. Der Fahrradanhänger auf der FahrradBus-Linie 835 der Regio-Bus stellt eine Sonderform der Fahrradmitnahme im Freizeitverkehr während der warmen Jahreszeit dar.

## **3. Freizeit- und Nachtverkehr**

Der Anteil des Freizeitverkehrs in der Region Hannover liegt inzwischen bei ca. einem Drittel aller Wegezwecke. Ziel der Angebotsplanung ist, dass wichtige Freizeitziele mit dem ÖPNV gut erreichbar sind. Für Ziele innerhalb der Landeshauptstadt ist dies weitgehend erfüllt. Im Umland wurden einzelne Angebote eingerichtet, herauszuheben sind die Fahrradbuslinie 835 im Bereich des Naturparks Steinhuder Meer und das Angebot zum Schloss Marienburg. In weiteren Analysen soll untersucht werden, ob eine Ausdehnung von ÖPNV-Angeboten, beispielsweise für den Bereich des Deisters oder am Steinhuder Meer, sinnvoll ist.

Im gesamten Gebiet der Region Hannover wurde im Jahr 1999 ein nahezu flächendeckendes Angebot durch Stadtbahn, S-Bahn, Bus und Ruftaxen im Nachtverkehr in den Wochenendnächten eingeführt, das insbesondere im Schienenverkehr eine gute Nachfrage hat. In der Laufzeit des NVP soll eine Erfolgskontrolle des bestehenden Systems durchgeführt und geprüft werden, ob eine Angebotsverdichtung sinnvoll und finanzierbar ist.



# Kapitel E II



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!  
**SPNV – Angebot und Infrastruktur**

## Kapitel EII: SPNV – Angebot und Infrastruktur

### 1. Fahrplanangebot - Zielkonzept

Zum **Status quo** von Angebot, Nachfrage, vertraglichen Grundlagen und Produkten im SPNV vgl. die Aussagen in Kap. D II 4.

#### Begrenzte Handlungsmöglichkeiten

Die Region Hannover kann das SPNV-Angebot nicht frei gestalten, sondern ist von wichtigen Einflussgrößen abhängig. Grundsätzlich bestimmt die Höhe der gemäß dem Regionalisierungsgesetz vom Land Niedersachsen zur Verfügung gestellten Mittel den Leistungsumfang. Soll der Fahrplan mehr bieten, müssen zusätzliche kommunale Mittel aus dem Haushalt der Region Hannover bereitgestellt werden. Außerdem können bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen nur Fahrplanleistungen bestellt werden, die zwischen den benachbarten Aufgabenträgern des SPNV abgestimmt sind. Mit Ausnahme des Nachtverkehrs innerhalb der Grenzen der Region Hannover kann keine SPNV-Linie ohne Abstimmung mit der LNVG oder anderen betroffenen Aufgabenträgern geändert werden.

#### Zielnetz 2019plus ( vgl. Karte 12.2)

Trotz des schrittweisen Ausbaus der Streckeninfrastruktur in den letzten Jahren bestehen die Trassen des SPNV aufgrund des hohen Mischverkehrsanteils in Konkurrenz zu denen des Fern- und Güterverkehrs. Anders als in Metropolregionen wie Berlin oder Hamburg mit eigenen S-Bahn-Systemen sind in der Region Hannover nur knapp 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 in Tabelle D II 3 genannten Standards zu beachten. Die Region Hannover leistet ihren Beitrag zur Trassensicherung für den SPNV durch den Abschluss von Infrastrukturnutzungs-Rahmenverträgen mit DB Netz.

Über das aktuell bestellte Leistungsangebot hinausgehende Fahrplanmaßnahmen können nur finanziert werden, wenn auch in Zukunft Ausschreibungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden, zu Einsparungen führen und so Spielräume für Verbesserungen geschaffen werden. Unabhängig davon besteht grundsätzlich die Gefahr, dass die Regionalisierungs-

mittel als Hauptfinanzquelle für den SPNV gekürzt werden können.

Es wird auch 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 zusätzlich durch weitere Maßnahmen verbessert werden, auch um bei weiteren Nachfragesteigerungen notwendige Platzkapazitäten zur Verfügung stellen zu können.

In Karte 12.2 (Zielnetz 2019plus) ist das Zielkonzept auch über das Jahr 2019 hinaus dargestellt. In ihm sind jene Maßnahmen berücksichtigt, deren Realisierung in den nächsten Jahren – auch nach Ablauf der Gültigkeit des NVP 2015 im Jahr 2019 – geprüft werden sollte.

- Sprinter (Paderborn-) Hameln - Hannover Hbf - Seelze

Zum Fahrplan 2014 wurde ein verkürzter Sprinterverkehr in der HVZ aufgenommen. Wegen fehlender Kompatibilität mit dem Integralen Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen in Paderborn endet der Sprinter noch in Hameln. Da es auch in dem Korridor zwischen Wunstorf und Hannover Hbf zu Engpässen kommt, wird das Sprinterangebot nach der Realisierung der infrastrukturellen Voraussetzungen (zusätzliche Weiche in Seelze) mittlerweile bis Seelze verlängert (geplant zum Fahrplan 2015). Das zusätzliche, schnelle Angebot könnte bei entsprechender Resonanz und ausreichenden finanziellen Ressourcen in einem nächsten Entwicklungsschritt im 60'-Takt angeboten werden. Eine entsprechende Prüfung sollte im Zusammenhang mit den Planungen zur Verlängerung des Sprinters bis Paderborn anlässlich der Einführung des RRX in NRW und den damit verbundenen Anpassungen zum Fahrplan 2016 durchgeführt werden.

- Sprinter Barsinghausen – Hannover Hbf (6 Fahrtenpaare in der HVZ)

Fahrgäste wünschen vor allem in der Hauptverkehrszeit schnellere Verbindungen zwischen Barsinghausen bzw. Wengingen und Hannover. Gleichzeitig wird von Fahrgästen auf den Zwischenstationen jede Angebotseinschränkung abgelehnt. Deshalb wird das schnellere Angebot zusätzlich zum Regelangebot realisiert. Für das HVZ-Sprinterangebot werden momentan die in Hannover stündlich endenden Fahrten der S 4 aus Richtung Bemmeln genutzt.

- S-Bahn Nord-Süd-Stammstrecke zwischen H-Nordstadt und Weetzen (15'-Takt)



# Region Hannover

## Karte 12.1 SPNV Liniennetz 2015



### RegionalExpress (RE)\* / metronom (ME) Heidesprinter (ERX)

Relation	Takt
RB38 Soltau - Hannover	60'
RE1/RE8 Nienburg - Hannover	60'
RE2 Celle - Hannover - Elze	60'
RE10 Hildesheim - Hannover	60'
RE30 Dedenhausen - Hannover	60'
RE60/RE70 Minden - Hannover - Peine	60'

\* Verstärker sind nicht dargestellt

### S-Bahn (S)

Relation	Takt
S1 Minden - Hannover - Haste	60'
S2 Nienburg - Hannover - Haste	60'
S3 Hildesheim - Lehrte - Hannover	60'
S4 Bennemühlen - Hannover - Hildesheim	30'/60'
S5 H-Flughafen - Hannover - Hameln	30'
S6 Celle - Burgdorf - Hannover	60'
S7 Celle - Lehrte - Hannover	60'

### S-Bahn HVZ-Sprinter

S21 Barsinghausen - H - Seelze	60'
S51 Hameln - Hannover - Seelze	60'

### Sonderverkehr

S8 H-Messe/Laatzen - H-Flughafen	60'
----------------------------------	-----



Region Hannover

Karte 12.2  
**SPNV**  
 Liniennetz 2019plus



**RegionalExpress (RE) / metronom (ME)  
 Heidesprinter (ERX)**

Relation	Takt
RB38 Soltau - Hannover	60'
RE1/RE8 Nienburg - Hannover	60'/30'
RE2 Celle - Hannover - Elze	60'
RE10 Hildesheim - Hannover	60'
RE30 Dedenhausen - Hannover	60'/30'
RE60/RE70 Minden - Hannover - Peine	60'/30'

**S-Bahn (S)**

Relation	Takt
S1 Minden - Hannover - Haste	60'
S2 Nienburg - Hannover - Haste	60'
S3 Hildesheim - Lehrte - Hannover	60'
S4 Hildesheim - Sarstedt - H-Flughafen	60'/30'
S5 Bennemühlen - Hannover - Hameln	30'
S6 Celle - Burgdorf - Hannover	60'
S7 Celle - Lehrte - Hannover	60'

**Neues Produkt**

--- Paderborn - Hameln - Hannover	60'
<b>S-Bahn HVZ-Sprinter</b>	
..... S21 Barsinghausen - H - Seelze	60'
--- S61 Hannover - Burgdorf	60'
<b>Sonderverkehr</b>	
..... S8 H-Messe/Laatzten - H-Flughafen	60'

geplante Stationen

Ein schnelles überlagerndes ganztägiges Zugangebot auf dem Streckenabschnitt Hameln/Paderborn - Hannover Hbf. wäre eine wichtige Voraussetzung, um einen reinen 15'-Takt auf der NordSüd-Stammstrecke zwischen Hannover-Nordstadt und Weetzen zu schaffen. Dabei sind Zwangspunkte wie z.B. die Umsteigemöglichkeiten zwischen Barsinghausen und Springe in Weetzen auch in Zeiten mit einem ausgedünnten Takt zu beachten. Eine Realisierung ist allerdings erst möglich, wenn die Netzinfrastruktur im Zulauf auf Hannover und die baulichen Gegebenheiten im Hauptbahnhof Hannover entsprechend angepasst worden sind.

Die Einführung eines angenäherten 15'-Taktes wird auch für den gemeinsamen Abschnitt der S-Bahn-Linien S 4 und S 5 zwischen Langenhagen-Pferdemarkt und Hannover Hbf angestrebt.

- S-Bahn Hannover Flughafen - Hannover Hbf - Hannover - Messe/Laatzen - Hildesheim

Aus betrieblichen Gründen konnte 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 Großmessen, wie z. B. der CeBIT wird im Rahmen des Messe-Sonderverkehrs durch die Linie S 8 eine entsprechende Anbindung gewährleistet.

- S-Bahn Hannover Hbf – Lehrter Kurve – Celle (S 6)

Die Nachfragestruktur auf den bisher realisierten Fahrten der S-Bahn-Linien S 6 und S7 sollte analysiert werden, um festzustellen, ob auf der genannten Relation ein weiteres Produkt angeboten werden sollte.

- RE Bremen – Hannover (RE1/8), RE Minden – Hannover – Braunschweig (RE 60/70) und RE Hannover – Wolfsburg (RE 30)

Die Bedienung von Regelzügen und HVZ-Verstärkern auf den genannten Linien soll zu einem 30 min Takt verstetigt und im Bedienungszeitraum ausgeweitet werden. Dieses ist insbesondere für die beiden Linienäste im Osten nach Wolfsburg und Braunschweig bedeutsam, da hier im Gegensatz zu den westlichen Ästen keine zusätzliche Bedienung durch die S-Bahn angeboten wird. Die betriebliche Machbarkeit wird derzeit im Rahmen des Projekts „Bahnknoten Hannover“ untersucht (s.u.).

Eine Analyse der Engpässe, die im Status quo eine „ideale“ Betriebsabwicklung behindern und die Umsetzung neuer Angebote erschweren, ist Bestandteil der Studie zu den Leistungsanforderungen an den „Bahnknoten Hannover“.

#### Projekt „Bahnknoten Hannover“

Unter Federführung der Region Hannover ist eine institutionsübergreifende Arbeitsgruppe (Region Hannover, MW, LNVG, ZGB, DB Netz) gebildet worden. Diese befasst sich mit der Leistungsanforderung / Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Hannover einschl. Y-Trasse, Ost-West-Verkehr und Mega-Hub Lehrte und hat die Notwendigkeit für die Ergänzung und/oder Änderung der heutigen Bedienungskonzepte gesehen. Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe Engpässe in der Infrastruktur des Bahnknotens Hannover identifiziert, die die heutige Angebotsgestaltung bzw. Einrichtung zukünftiger Bedienungskonzepte einschränken.

Ziel ist es nunmehr, im Rahmen einer Studie geeignete infrastrukturelle und betriebliche Maßnahmen zu entwickeln und festzustellen, mit denen die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Hannover bei den angestrebten und zu erwartenden Leistungsangeboten von Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr zu gewährleisten ist. Hinsichtlich des SPNV hat sich die Arbeitsgruppe auf einen Katalog von anzustrebenden Angebotsentwicklungen verständigt, die auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen ist. Diese orientieren sich im Wesentlichen an der Angebotsstruktur des Liniennetzes 2019plus (vgl. Karte 12.2). Es handelt sich dabei um folgende Maßnahmen:

- Express-Verkehr Minden – Hannover, Nienburg – Hannover, Wolfsburg – Hannover und Braunschweig – Hannover: Verstetigung der Bedienung von Regelzügen und HVZ-Verstärkern zu einem 30 min Takt
- Durchgängige Fahrtbeziehung zwischen Hamburg und Hannover im Express-Verkehr
- Verkürzung der Standzeiten der Expresslinie Uelzen – Hannover – Göttingen
- Neuordnung des Express- und S-Bahn Verkehrs zwischen Paderborn, Hameln und Hannover, insbesondere Prüfung der Einführung eines schnellen Produkts/Expresszugs in Richtung Paderborn
- Verstetigung der Bedienung von S1/2 und S5 zwischen Weetzen und Hannover Nordstadt zu einem 15 min Takt
- Verstetigung der Bedienung von S4 und S5 zwischen Langenhagen Pferdemarkt und Hannover Hbf zu einem angenäherten 15 min Takt
- Direktverbindung zwischen Hannover Flughafen und Hannover Messe/Laatzen in der Regelbedienung (ggf. durch Linientausch S4 und S5)

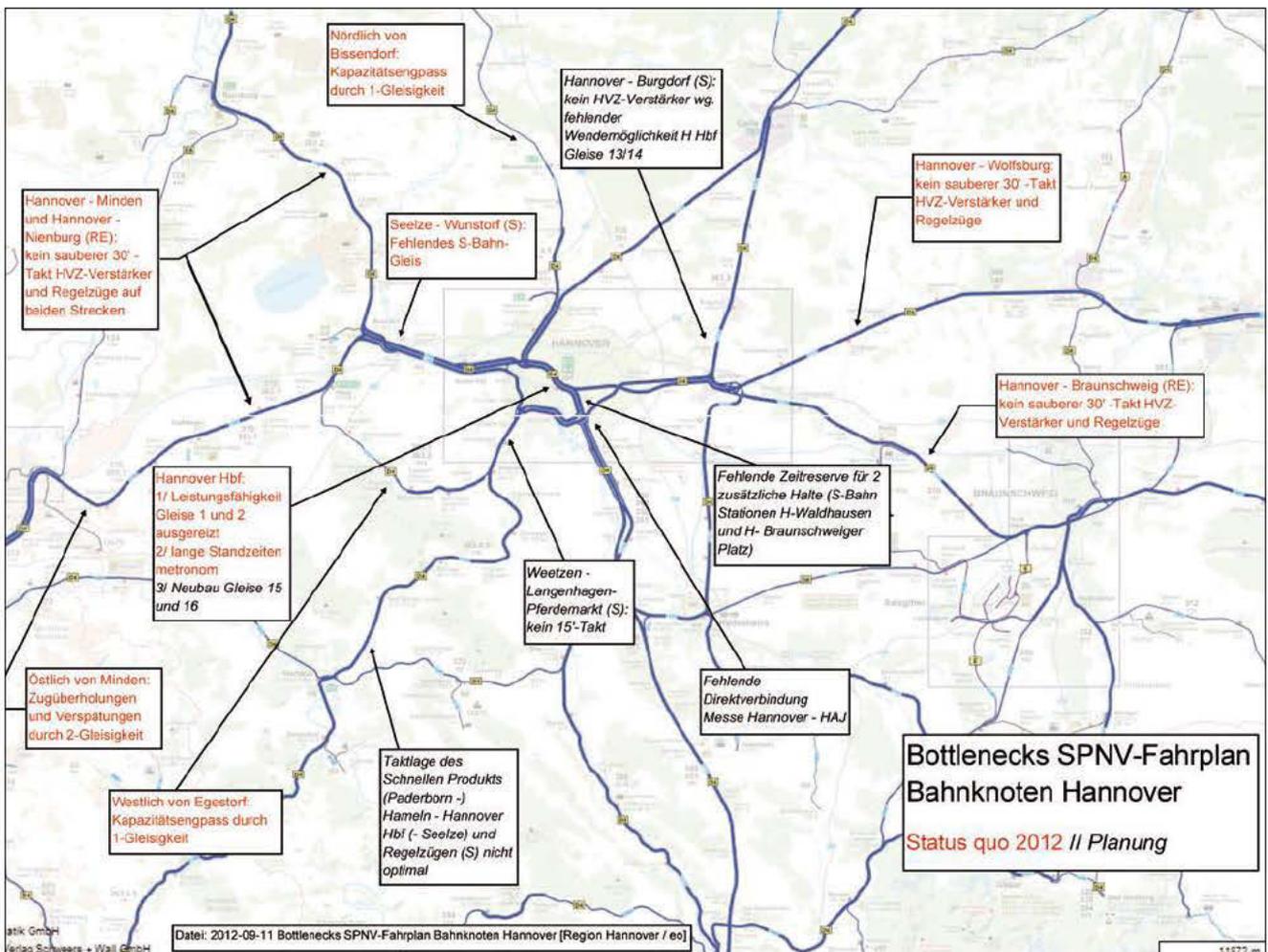
- HVZ Verstärker der S-Bahn zwischen Burgdorf und Hannover Hbf, dabei angenäherter 20 min Takt
- Bedienung von zwei zusätzlichen Verknüpfungsbahnhöfen zwischen SPNV und Stadtbahn in Hannover Waldhausen und Hannover Braunschweiger Platz
- Je nach Planungsstand Integration weiterer neuer Stationen in die Betriebsabläufe des S-Bahn Netzes der Region Hannover (Stationen Springe Deisterpforte und Laatzen Mitte sowie im Falle des weiteren Streckenbaus zwischen Seelze und Haste die Stationen Lohnde und Wunstorf Barne)
- Beschleunigung der S 1 Hannover – Minden durch Vermeidung der bestehenden Überholung.
- weitere Gleiswechsellmöglichkeiten im Abschnitt Weetzen - Springe - Hameln

**Steinhuder Meerbahn**

Die Einrichtung einer Steinhuder Meer-Bahn mit dem Verlauf über Bokeloh - Hagenburg/Altenhagen - Steinhude wurde vom Land Niedersachsen geprüft und nicht in die engere Auswahl aufgenommen. Bei veränderten Rahmenbedingungen soll das Projekt weiterverfolgt werden.

Die folgende Karte zum Bahnknoten Hannover zeigt die infrastrukturellen und betrieblichen Einschränkungen im Eisenbahnnetz im Bereich der Region Hannover.

**Abb. EII 1: Bahnknoten Hannover – Infrastrukturelle und betriebliche Einschränkungen**



## 2. Strecken

### 2.1 Ausgangssituation und Bestand

(vgl. Karte 13)

Die Streckenlänge der vom SPNV genutzten Strecken innerhalb der Region Hannover beträgt derzeit rund 250 km. Das gesamte Streckennetz innerhalb der Region Hannover ist elektrifiziert. Fast alle Strecken werden im Mischbetrieb betrieben, d.h. neben dem SPNV wird auch Fern- und Güterverkehr auf denselben Strecken abgewickelt.

Reine S-Bahn-Strecken gibt es nur in den Bereichen Seelze - Hannover Hbf und Hannover Hbf - Lehrte. Sie stellen aber nur ca. 20 % des Gesamtnetzes dar. Auf den Strecken nach Soltau und Hameln und auf der Deisterstrecke gibt es neben dem SPNV zwar keinen Fernverkehr, aber eine geringe Nutzung durch Güterverkehr. Auf den Strecken im Bereich Hannover Hbf ist das Güterverkehrsaufkommen ebenfalls gering, da der Güterverkehr hier überwiegend über eigene Gleise verfügt. Der überregionale Güterverkehr wird über die Güterumgebungsbahn abgewickelt.

Fast alle Strecken sind zweigleisig ausgebaut. Ausnahmen stellen lediglich die eingleisigen Streckenabschnitte Egestorf - Haste, Langenhagen-Pferdemarkt - H-Flughafen und Bissendorf - Bennemühlen dar.

### 2.2 Ziele und Mängelanalyse

Das oberste Ziel ist der Erhalt oder sogar eine weitere Steigerung der guten Nachfragerwerte im SPNV-Angebot. Hierzu können die Verstetigung der Taktlagen, das Einrichten zusätzlicher Haltepunkte, die Erhöhung der Kapazitäten durch (evtl. abschnittsweise) längere Züge und die Ausweitung des Angebotes beitragen. Um diese Ziele erreichen zu können, muss neben einer betrieblichen Optimierung die entsprechende Infrastruktur geschaffen werden.

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, wobei der Fernverkehr generell Vorrang hat vor Nahverkehrsverbindungen.

Die größten Engpässe sind neben dem Zulauf zum Hauptbahnhof Hannover die Abschnitte (Hannover -) Seelze - Wunstorf, (Hannover -) Langenhagen - Celle und Hannover - Elze so-

wie der Eisenbahnknoten Lehrte. Neben den hier genannten Mängeln innerhalb der Region Hannover erstrecken sich die Engpässe natürlich auch bis in die Zuständigkeitsbereiche benachbarter Aufgabenträger hinein.

### 2.3 Maßnahmenkonzept

Wegen der großen Komplexität des Themas wird in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern (der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und dem Zweckverband Großraum Braunschweig), der Deutschen Bahn AG und dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine Untersuchung beauftragt, die unter Berücksichtigung des Güterverkehrs, des Personenfernverkehrs und des Personennahverkehrs ein Maßnahmenkonzept zur Optimierung des Schienenverkehrs entwickelt. Die aus diesem Projekt „Bahnknoten Hannover“ abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen (vgl. Kap. E II 1) müssen dann anschließend noch auf ihre Finanzierbarkeit hin geprüft werden, so dass während der Laufzeit dieses NVPs noch nicht mit der Umsetzung nennenswerter Infrastrukturmaßnahmen zu rechnen ist. Ziel ist es aber, zukünftige Entwicklungen abzuschätzen und entsprechende Handlungsformen zu entwickeln.

### 2.4 Ausblick

Um die betrieblichen Erfordernisse für einen optimalen SPNV zu ermöglichen und eine gute Qualität zu gewährleisten, sollen die als notwendig ermittelten Infrastrukturmaßnahmen entsprechend realisiert werden. Hierzu müssen in einem iterativen Prozess die Maßnahmen innerhalb der Region Hannover mit den geographisch übergeordneten Maßnahmen (beispielsweise aus dem Bundesverkehrswegeplan) unter Berücksichtigung der sich ändernden Einflussgrößen wie der Entwicklung der verschiedenen Verkehre miteinander abgestimmt werden.

## 3. Stationen

### 3.1 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 die Städte Pattensen, Hemmingen und Garbsen). Hannover Hbf hat zusätzlich eine Funktion als Fernverkehrsstation.

Die Bahnsteige haben - mit wenigen Ausnahmen - eine Stan-

dardhöhe 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  $\leq 5$  cm. Die S-Bahnsteige wurden 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 3-Wagen-Zügen S-Bahn). Die Bahnsteige auf der Strecke Hannover – Hildesheim über den Streckenast Rethen wurden mit einer Länge von 170 m (Mischverkehr), über den Streckenast Sehnde mit 140 m (2-Wagen-Züge S-Bahn) gebaut. Ebenso weisen die Bahnsteige auf der Strecke Lehrte – Celle (außer Burgdorf) eine Länge von 170m auf.

Die Ausstattung der Stationen besteht u.a. aus einem Wetzerschut, Sitzgelegenheiten, Informationsvitrinen, Beschilderung, Fahrausweisautomaten, Entwertern, Uhren und Abfallbehältern. Diese elementaren Ausstattungsgegenstände sind an fast allen Bahnsteigen vorhanden. Bahnhofsgelände mit Warteräumen und Fahrkartenausgabe wurden im Zuge der Modernisierung der Bahnsteige zunehmend reduziert, womit auch weniger Servicepersonal an den Stationen präsent ist. Dynamische Zugzielanzeiger und Zugankündiger, Dynamische Schriftenanzeiger, Videoüberwachungssysteme und Informations-/Notrufsprechstellen, die Fahrgästen in kritischen Situationen Handeln ermöglichen, wurden in den vergangenen Jahren an zahlreichen Stationen installiert.

Der Einbau taktiler Leitstreifen in den Bahnsteigbelag zur Sicherheit sehbehinderter Personen wurde beim Umbau der Haltepunkte zu S-Bahn-Stationen gemäß den Richtlinien der Deutschen Bahn AG, die u.a. die DIN 32984 enthalten, 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 ausgestattet. Mit dem Umbau der Stationen Winninghausen, Kirchdorf, Empelde, H-Bornum und Holtensen / Linderte bis Ende 2013 wurde die Barrierefreiheit des gesamten S-Bahn-Netzes in der Region Hannover komplettiert. An einzelnen Stationen außerhalb des S-Bahn-Netzes ist das Erreichen der Bahnsteige für Mobilitätseingeschränkte teilweise nur mit erheblichem Aufwand und oft nicht aus eigener Kraft möglich.

Neben dem eigentlichen Bahnsteigzugängen gibt es an vie-

len Stationen als Querungsmöglichkeit der Bahngleise Unterführungen für zu Fußgehende und Radfahrende. Diese (teilweise kommunalen) Unterführungen stellen eine stufenlose Verbindung sicher, sind aber nach heutigen Richtlinien nur teilweise als barrierefrei einzuschätzen.

### 3.2 Ziele, Ausbaustandard und Mängelanalyse

Mit der Fertigstellung des S-Bahn-Ausbaus wurde das Ziel, ein komplett barrierefreies S-Bahn-Netz in der Region Hannover zu schaffen, welches mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit bietet sich unabhängig im ÖPNV zu bewegen, erreicht (s. Karte 13).

Neben dem Einsatz der behindertengerecht ausgestatteten S-Bahn-Fahrzeuge 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 von S-Bahn-Stationen in der Region Hannover

- 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. Im Rampenbereich gibt es doppelläufige Handläufe, damit diese auch vom Rollstuhl aus erreicht werden können.

- 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: Entwerter, Notruf/Infosäule, Beleuchtung, Dynamischer Zugzielanzeiger und Zugankündiger oder Dynamischen Schriftenanzeiger, 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.

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.

### Mängel

Innerhalb des derzeitigen S-Bahnnetzes beschränkt sich der Handlungsbedarf auf die Qualitätsverbesserung und die Vollständigkeit der Stationsausstattung.

Zu bemängeln ist das äußere Erscheinungsbild einiger Stationen. Durch verschmutzte Unterführungen, fehlende oder mit Graffiti beschmierte Fahrplan- und Tarifinformationen, zerstörte Uhren, kaputte Fahrausweisautomaten u.a. leidet die Attraktivität des SPNV in der Region Hannover. Durch eine ansprechende Gestaltung, häufigere Reinigung und Instand-

haltung, 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.

Die fehlende Barrierefreiheit einzelner Stationen außerhalb des S-Bahnnetzes ist noch zu beseitigen, damit der Zugang zum SPNV für Mobilitätseingeschränkte nicht erheblich erschwert wird oder sogar unmöglich ist.

### Bahnhofsrahmenplanung

Weiteren Handlungsbedarf gibt es 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.

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 sogenannte Bahnhofsrahmenpläne entwickelt hat (2004/2007). 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 zielte dabei 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.

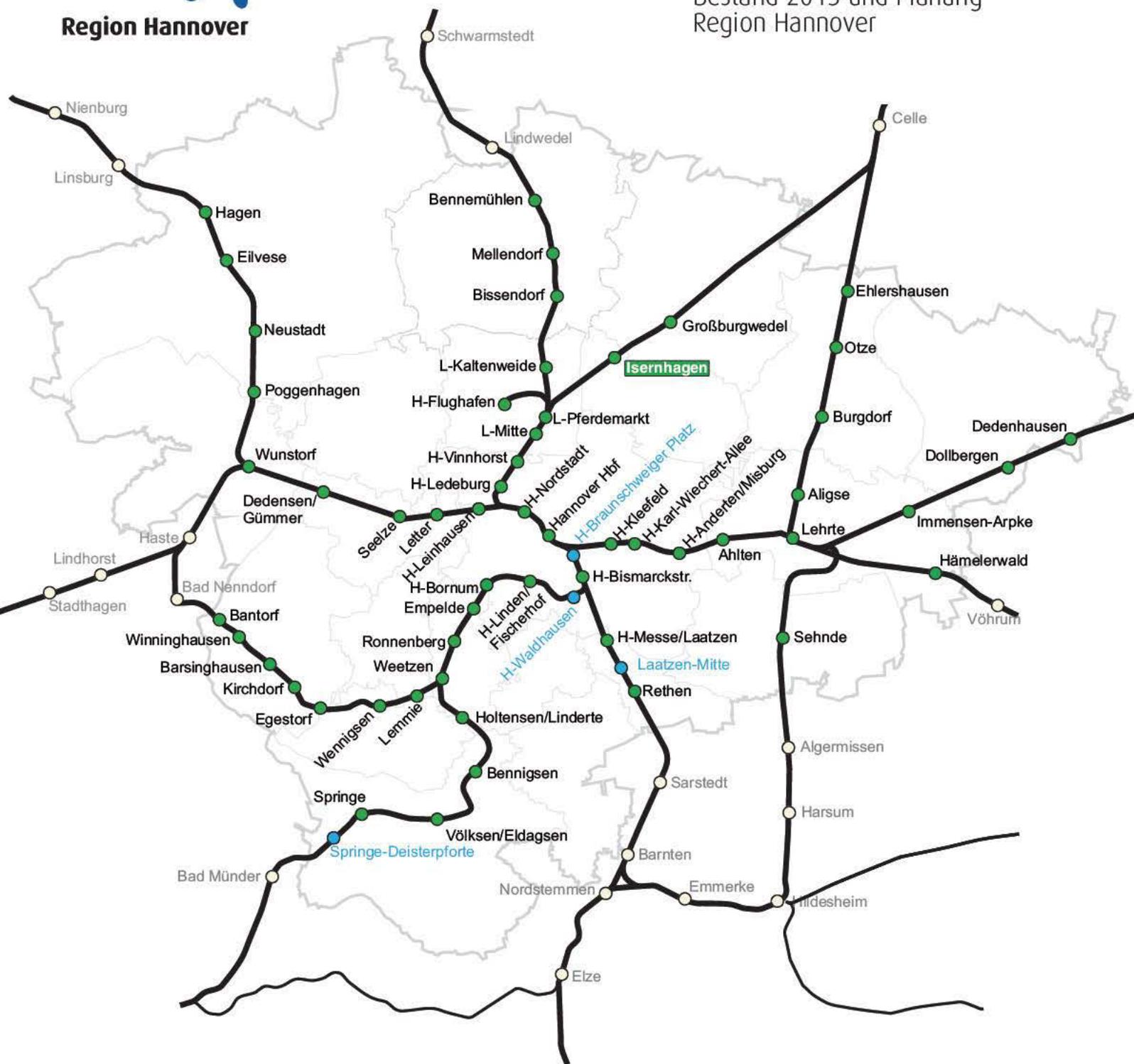
Gemäß den Absprachen zu Beginn des Projektes erwartet die Region Hannover von den beteiligten Kommunen, dass sie die vorliegenden Planungen mittelfristig umsetzen.

Somit ist hierbei vor allem ein entsprechendes Engagement der betroffenen Städte und Gemeinden für „ihren“ Bahnhof notwendig.



Region Hannover

# Karte 13 Schienennetz Bestand 2015 und Planung Region Hannover



- Springe      barrierefreie Station (Station u. Fahrzeug)  
innerhalb der Region
- Bad Münder      Station außerhalb der Region
- Isernhagen      Station oder Fahrzeuge nicht  
barrierefrei
- Station      neue barrierefreie Station geplant
- SBNV-Strecke

### 3.3 Maßnahmenkonzept

#### Stationsausbau

Der Stationsausbau **innerhalb** des S-Bahnnetzes der Region Hannover wurde mit dem Ausbau der letzten Stationen auf der Deisterstrecke in 2013 abgeschlossen. Lediglich die Komplettierung einiger Stationen mit Notruf-/Infosäulen und / oder Überwachungskameras wird weiter vorangetrieben. Kleinere Maßnahmen an bestehenden Stationen wie ein zusätzlicher Bahnsteig- / Treppenzugang in H-Kleefeld und die Ertüchtigung des Bahnsteigs 2 in Barsinghausen befinden sich in der Planungsphase.

Der barrierefreie Ausbaudes Bahnsteigs 2 wurde in das Landesprogramm „Niedersachsen ist am Zug III“ aufgenommen.

Der Stationsausbau bzw. einzelne Maßnahmen an Stationen sowie die Ergänzung der Ausstattung **außerhalb** des S-Bahnnetzes werden im Laufe der nächsten Jahre ebenfalls eingehend geprüft. Dazu zählen die Aufhöhung der Bahnsteige in Immensen-Arpke, sowie ein behindertengerechter Umbau der Bahnsteigrampen in Isernhagen.

Die Bahnsteigerhöhung der Station Immensen-Arpke ist in das Programm „Niedersachsen ist am Zug III“ aufgenommen.

#### Neue Stationen

Neben dem Ausbau bestehender S-Bahn-Stationen ist mittelfristig noch der Bau folgender neuer Stationen geplant (s. Karten 13 und 16):

- 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 Vorplanung wurde abgeschlossen. Auf Grundlage der zugehörigen Kostenschätzung wurde eine umfangreiche standardisierte Bewertung durchgeführt. Das Ergebnis ist mit einem Kostenfaktor > 1,0 positiv, so dass das Projekt weiter verfolgt werden soll. Die Planungen werden fortgeführt. Die Projektfortführung kann nur in enger Abstimmung mit dem Eigentümer DB Netz erfolgen.

Nach Fertigstellung der Station Waldhausen soll eine erneute Überprüfung der betrieblichen Rahmenbedingungen für den Bau der Umsteigeanlage Braunschweiger Platz erfolgen.

#### Lokaler Kümmerer und Graffiti-Team

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Stationen im SPNV und im direkten städtischen Umfeld der SPNV-Stationen in der Region Hannover wurden 2013 für drei Jahre die Pilotprojekte Lokaler Kümmerer und Graffiti-Team eingeführt. Der Lokale Kümmerer sorgt als sichtbarer Ansprechpartner derzeit an den SPNV-Stationen in Sehnde, Seelze, Wunstorf, Neustadt und an zwei Stationen in Hannover für Sauberkeit und Sicherheit. Das Graffiti-Team beseitigt innerhalb vereinbarter Fristen Graffiti und sorgt für die optische Aufwertung der SPNV-Stationen in der Region Hannover. Beide Maßnahmen werden innerhalb der Projektlaufzeit evaluiert und auf ihre Wirkung untersucht. Bei erfolgreichem Projektverlauf soll das Angebot dann weiter ausgebaut werden.

### 3.4 Ausblick

Im Rahmen einer Analyse hat die Region Hannover das Netz des SPNV im Hinblick auf das Potenzial für neue Haltepunkte untersucht. Insgesamt wurden 12 Standorte betrachtet. Als Ergebnis wurde für insgesamt fünf Standorte ein Fahrgastpotenzial ermittelt:

#### Neue Haltepunkte – Fortsetzung der Prüfung

- Springe Deisterpforte  
Nach Einführung des im Zielnetz 2013 vorgesehenen „Sprinters“ nach Hameln sollen die Realisierungschancen des Haltepunktes durch weitere Untersuchungen in der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans geprüft werden. Bei positiven Untersuchungs- und Planungsergebnissen könnte der Realisierungshorizont im Jahr 2020 u. f. liegen.
- Laatzen Mitte  
Der Standort Laatzen-Mitte hat im Einzugsgebiet des möglichen Haltepunktes die meisten Einwohner aller untersuchten Stationen. Allerdings besteht am Standort bereits ein Bedienungsangebot durch die Stadtbahn. Zusätzlich wäre hier durch die S-Bahn nur eine stündliche Bedienung gegeben.

#### Neue Haltepunkte – weiterhin ungeklärte Rahmenbedingungen

- Wunstorf-Barnestraße (bessere Erschließung von Wunstorf)

Die Realisierung ist nur im Zuge eines weiteren Streckenausbaus zwischen Wunstorf und Haste möglich; der Zeitpunkt einer weiterführenden verkehrswirtschaftlichen Bewertung richtet sich daher nach dem Realisierungsprozess der Ausbaustrecke.

- **Seelze Lohnde (Anbindung von Lohnde)**  
Die Realisierung ist nur im Zuge eines weiteren Streckenausbaus zwischen Seelze und Wunstorf möglich; der Zeitpunkt einer weiterführenden verkehrswirtschaftlichen Bewertung richtet sich daher nach dem Realisierungsprozess der Ausbaustrecke.
- **Barsinghausen-West**  
Die Realisierung ist abhängig von der Siedlungsentwicklung in diesem Raum. Diese ist mittlerweile von der Stadt Barsinghausen am Standort so weit zurückgenommen worden, dass die Realisierungsmöglichkeiten einer zusätzlichen Station nicht mehr gegeben sind. Die Planungen zu einem Haltepunkt Barsinghausen-West werden daher eingestellt.

## 4. Fahrzeuge

### S-Bahn

Für den Betrieb der S-Bahn stehen seit Dezember 2013 die folgenden 68 Fahrzeuge zur Verfügung:

- die zum Start der S-Bahn Hannover beschafften 40 Fz der BR 424.0 mit Spaltüberbrücker
- die für die Verlängerung der S 5 Richtung Paderborn benötigten sechs Fz der BR 425.0 mit Variotritt
- die für die Netzerweiterung nach Hildesheim eingesetzten 13 Fz der BR 425.5 mit Spaltbrücker und
- die für die Leistungsausweitung ab Fahrplan 2014 zusätzlich zum Einsatz kommenden 9 Fz der BR 425.0 für ESN.

Grundsätzlich werden auf allen sieben S-Bahn-Linien behindertengerechte, moderne Fahrzeuge eingesetzt. Alle S-Bahn-Fahrzeuge sind mit behindertengerechten Toiletten ausgestattet und barrierefrei. Die ab Fahrplan 2014 eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine eingeschränkte Behindertengerechtigkeit (Trittstufen mit stufenbreiter Lücke). Bei Bedarf kann die Lücke jedoch durch einen Schwenkhublift überbrückt werden.

### 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. Ab Dezember 2011 verkehren auch zwischen Hannover Hbf/Bennemühlen und Buchholz („Heidebahn“) neue Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool des Landes Niedersachsen (LINT). Damit werden im Fahrplan 2013 überhaupt nur noch auf den Linien Hannover-Wolfsburg und Hannover-Bad Harzburg Altfahrzeuge eingesetzt. Auf der erstgenannten Linie werden seit 2011 bei 70 % der Betriebsleistung bereits ET 425.2 eingesetzt.

Zum Fahrplan 2016 wird metronom den betrieb im „Elektro-Netz Niedersachsen-Ost mit den Strecken Hannover-Wolfsburg und Wolfsburg-Braunschweig-Hildesheim aufnehmen. Dort werden neue Elektrotriebwagen (Coradia Continental) der Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH, der Fahrzeugpoolgesellschaft des ZGB, zum Einsatz kommen.

Bereits zum Fahrplan 2015 wird sich auf der Strecke Hannover – Bad Harzburg die Situation mit dem neuen Betreiber erixx verändern. Dort werden ebenfalls LINT-Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool des Landes Niedersachsen zum Einsatz kommen.

Zum Fahrplan 2016 wird die Westfalenbahn den Betrieb auf den Expresslinien zwischen Braunschweig und Bielefeld bzw. Rheine aufnehmen. Dort werden erstmals in Niedersachsen Doppelstock-Triebfahrzeuge eingesetzt (KISS).

Auch bei künftigen Ausschreibungen von SPNV-Leistungen soll die Möglichkeit genutzt werden, den Kunden modernes, komfortables Wagenmaterial anzubieten. In partnerschaftlicher Kooperation mit den beteiligten 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 behindertengerechter und funktionsfähiger Toiletten auszustatten.

Für die Ausschreibung des S-Bahn Vertrages 2020+ ist ein Lastenheft für neu zu beschaffene Fahrzeuge zu definieren. Dabei ist die langjährige Forderung nach Vermeidung der -auch bei vorhandenen Spaltschließern -störende Lücke zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante zu berücksichtigen.

Genauso selbstverständlich sollte jedoch auch - unter Beachtung der damit verbundenen Kosten - die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste, z.B. durch einen verbesserten Sitzkomfort, erweiterte optische Fahrgastinformationen, den Einbau von Steckdosen, störungsfreie WLAN-Versorgung und verbesserte Stauräume für Gepäck sein.

Mit Betriebsaufnahme der Ausschreibungsnetze EMIL und ENNO im Dezember 2015 wird den Fahrgästen erstmals im SPNV kostenlos WLAN angeboten. Bei den nächsten SPNV-Ausschreibungen werden die Erfahrungen mit diesen Angeboten und den damit verbundenen Kosten berücksichtigt.

Zusätzlich 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.



# Kapitel E III



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!  
**Stadtbahn – Angebot und Infrastruktur**

## Kapitel E III: Stadtbahn – Angebot und Infrastruktur

### 1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes zum Zielnetz 2020+

#### 1.1 Ausgangssituation 2015

Das bereits in Kapitel D II 5.2 beschriebene Bedienungsangebot des Stadtbahnnetzes nach Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke in Hannover von der Schierholzstraße bis Misburg-Mitte Ende 2014 ist in Karte 14.1 dargestellt. Die Linien verkehren danach ab Jahresfahrplan 2015 wie folgt:

Strecke A:

- Linie 3 Wettbergen – Altwarmbüchen
- Linie 7 Wettbergen – Misburg
- 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 Veränderungen in Abhängigkeit von der Fahrgastentwicklung und Liniennetzanpassungen infolge möglicher weiterer Neubaustrecken. Bei Annahme von jährlichen moderaten Fahrgastzuwachsen von 1,0 % sind in den Folgejahren nach den Prognoserechnungen der üstra weitere Angebotsanpassungen an die Nachfrage notwendig, um zusätzliche Platzkapazitäten für die Fahrgäste bereitzustellen. Dazu können verstärkt Drei-Wagen-Züge eingesetzt werden, die einen entsprechenden Ausbaustandard voraussetzen. Al-

ternativ können Verstärkerlinien oder -fahrten das Angebot ergänzen. Dieses entspricht dem Ziel von Taktverdichtungen im VEP pro Klima der Region Hannover.

Bereits heute werden auf den Linien 1, 3, 4 und zeitweise auch Linie 6 zu diesem Zweck Drei-Wagen-Züge eingesetzt. Zukünftig müssten auch den Linien 2, 5, 7 bzw. 9 weitere Kapazitäten bereitgestellt werden. Auf den stark nachgefragten Streckenabschnitten im Stadtbahnverkehr soll zur Attraktivitätssteigerung das Platzangebot durch Verstärkerlinien in der HVZ erhöht werden. Beispielsweise durch denkbare Linien 12 (Verstärkung Linie 10), 14 (Fuhsestraße/Bhf. - Roderbruch) und 19 (Empelde - Hannover Hbf). 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 kann. Vor einer Entscheidung, die erforderlichen Platzkapazitäten mit Verstärkerlinien oder durch 3-Wagen-Züge bereitzustellen, soll eine vergleichende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt werden.

Bei Realisierung weiterer im Ausbaukonzept entwickelter Neubaustrecken nach Hemmingen, Garbsen-Mitte und in der Innenstadt zum Raschplatz 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 7 nach Hemmingen zu führen und diese in Wettbergen in den Hauptverkehrszeiten durch eine zusätzliche Verstärkerlinie 13 (Wettbergen - Hauptbahnhof) zu ersetzen. Zusätzlich ist ein Linientausch auf der A-Nord sinnvoll, indem die Linie 7 wieder zum Fasanenkrug und die Linie 9 nach Misburg geführt wird.



# Region Hannover

## Karte 14.1 Stadtbahn Linienetz 2015



### 1.3 Zielnetz 2020+

Infolge der oben genannten Überlegungen wäre eine Anpassung des Liniennetzes erforderlich. Unter Berücksichtigung der in diesem Jahrzehnt denkbaren Streckenverlängerungen nach Hemmingen, Garbsen/Mitte und zum Raschplatz wird eine Anpassung des Liniennetzes 2020+ wie folgt empfohlen (vgl. Karte 14.2):

#### Strecke A:

- Linie 3 Wettbergen – Altwarmbüchen
- Linie 7 Hemmingen – Fasanenkrug
- Linie 9 Empelde – Misburg
- Linie 13 Wettbergen - Hauptbahnhof [Verstärkerlinie]

#### Strecke B:

- Linie 1 Langenhagen – Laatzen bzw. Sarstedt
- Linie 2 Alte Heide – Döhren bzw. Rethen (Galgenbergweg)
- Linie 8 Hauptbahnhof – Messe/Nord
- Linie 18 Hauptbahnhof – Messe/Nord [Veranstaltungslinie]

#### Strecke C:

- Linie 4 Garbsen (Mitte) - Roderbruch
- Linie 5 Stöcken - Anderten
- Linie 6 Nordhafen – Expo-Park
- Linie 11 Haltenhoffstraße – Zoo
- Linie 16 Königsworther Platz – Messe/Ost (Expo-Plaza) [Veranstaltungslinie]

#### Strecke D:

- Linie 10 Ahlem – Steintor - Hauptbahnhof (Raschplatz)
- Linie 12 Ahlem – Kröpcke – Hauptbahnhof [Verstärkerlinie]
- Linie 17 Wallensteinstraße – Steintor - Hauptbahnhof (Raschplatz)

In der Regel verkehren die Stadtbahnzüge tagsüber im 10-Minuten-Grundtakt als 2-Wagen-Züge. Ausnahme bildet die Linie 10, die tagsüber im 7,5-Minuten-Takt fährt. Auf den Linien 1 bis 6 und 9 werden wegen der starken Fahrgastnachfrage in der Hauptverkehrszeit 3-Wagen-Züge eingesetzt. Bei großen Messen ist auf den Stadtbahnlinien 8 und 18 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/Messegelände Ost bei Bedarf möglich.

# Karte 14.2 Stadtbahn Linienetz 2020



## 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. Anfang 2015 hat das Streckennetz der Stadtbahn eine Länge von 127 km. Davon liegen 19 km im Tunnel, 88 km auf besonderem Bahnkörper an der Oberfläche und nur noch 20 km straßenbündig ohne bauliche Trennung vom Individualverkehr.

### 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 Betroffenenengruppen sind die Verkehrsbetriebe, die Kommunen und die Region Hannover als Aufgabenträger stellvertretend für die Finanzverantwortlichen (Region, Land, Bund) und die Steuerzahler im Allgemeinen sowie die direkten Anlieger (u.a. Lärm, Erschütterungen, Grunderwerb).

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, Fahrgast-

information, 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
- Anliegerinnen und Anlieger:
  - bessere Erschließung durch ÖPNV
  - geringstmögliche Belästigungen durch Bauvorhaben
  - intensive Bürger- und Bürgerinnenbeteiligung (z.B. „Runder Tisch“)

Mit dem zu entwickelnden Ausbaukonzept soll versucht werden, 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. In den nächsten Abschnitten werden Maßnahmen entwickelt, welche die im Folgenden analysierten Mängel beheben. Anschließend wird eine Auswahl der prioritär zu verfolgenden Vorhaben benannt, die im Maßnahmenprogramm unter Kapitel E VI 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 Siedlungs-

schwerpunkten 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 der Karte 16 sind die bisher nicht durch die Schiene erschlossenen Gebiete dargestellt. Für den Verdichtungsraum und die unmittelbar angrenzenden Grundzentren und Orte ergeben sich danach bezogen auf die in Kapitel D I 1 erläuterten Bedienungsebenen in folgenden Gebieten noch Erschließungslücken:

#### Bedienungsebene 1

- Hemmingen-Westerfeld / Arnum / Pattensen
- Gehrden
- Hannover-Ahlem (Nord)

#### Bedienungsebene 2

- Hannover-Südstadt (Ost)
- Hannover-Davenstedt
- Hannover-Isernhagen (Süd)
- Garbsen-Mitte / Berenbostel
- Langenhagen (Nordost)

Zu prüfen wäre demnach, inwieweit künftig 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 20 km und damit 16 % 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 der Stadtbahnzüge. Durch diese Maßnahmen konnte der Fahrplan insgesamt stabilisiert und ggf. Fahrzeiten eingespart werden.

In einzelnen Bereichen des Stadtbahnnetzes gibt es heute noch Abschnitte, in denen die Stadtbahn staugefährdet ist, langsam fahren muss oder umwegig geführt wird. Zu prüfen ist, ob an diesen Stellen durch geeignete Maßnahmen

die Reisezeit verkürzt werden könnte und ob dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll wäre.

- D-West Innenstadt: Goetheplatz – Aegidientorplatz
- A-West Linden-Mitte: Schwarzer Bär – Bauweg
- A-West Badenstedt: Badenstedter Str./Empelder Str.
- A-Nord Buchholz: Sutelstraße
- C-Nord Hainholz: Schulenburger Landstraße

#### Parallelverkehr

In einigen Bereichen des Stadtbahnnetzes verkehren Stadtbahnlinien und Buslinien/Stadtbahnlinien 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

### 2.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstrecken

#### Bahnkörperart

Der Fahrweg für die Stadtbahn lässt sich grundsätzlich in vier Bahnkörperarten unterscheiden:

- Straßenbündiger Bahnkörper  
( $v_{max}=50$  km/h, Gleisbereich ist für Kfz überfahrbar)
- Besonderer Bahnkörper im Straßenraum  
( $v_{max}=60$  km/h, eigener Bahnkörper, IV kreuzt nur an Knotenpunkten)
- Unabhängiger Bahnkörper an der Oberfläche  
( $v_{max}=70$  km/h, kreuzungsfreier Bahnkörper, Zugsicherung)
- Unabhängiger Bahnkörper im Tunnel  
( $v_{max}=70$  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. Andererseits bietet diese Bahnkörperform in sensiblen Straßenzügen städtebaulichen Gestaltungsspielraum. Aus diesen Gründen und wegen der höheren Lärmbelastigung der Anlieger sind straßenbündige Bahnkörper aus ÖPNV-Sicht möglichst zu vermeiden.

Eine für das Stadtbahnsystem optimale Bahnkörperart stellt somit der besondere bzw. unabhängige Bahnkörper dar. Aufgrund der zahlreichen im Stadtbahnnetz vorhandenen Kreuzungen mit dem Individualverkehr (IV) existiert in der Region Hannover überwiegend der besondere Bahnkörper. Unabhängige Bahnkörper an der Oberfläche stellen dagegen bisher die Ausnahme dar (Südstadt/Hildesheimer Straße, Bemeroode/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 Oberbeton mit Gussasphalt.

### 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. Die Herstellungskosten liegen beim Schwellengleis deutlich unter denen des Rasengleises.

Schwellengleis	100 %
Tief liegendes Rasengleis	150 %
Hoch liegendes Rasengleis	180 %

### Feste Fahrbahn mit tiefliegendem Rasen

Diese Bauweise hat sich in den vergangenen Jahren zur Standardbauweise entwickelt. Schalltechnisch ist dieser Oberbau in etwa dem Schwellengleis gleichzusetzen. Die Herstellungskosten liegen deutlich höher als beim Schwellengleis.

### Feste Fahrbahn mit hoch liegendem Rasen

Diese Bauweise ist in der Region Hannover erstmalig in Altwarmbüchen eingesetzt worden. Die Herstellungskosten liegen 150 -190 € je lfd. m Gleis über denen des tief liegenden Rasengleises. Das Rasengleis bietet aber nicht nur wegen der doppelten Liegedauer, sondern auch aus ökologischer Sicht, z.B. Verbesserung des Mikroklimas, erhebliche Vorteile. Holzschwellengleis erhält nach der Berechnungsmethode in der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz den gleichen Korrekturfaktor wie Rasengleis, wobei nicht zwischen hochliegendem und tiefliegendem Rasengleis unterschieden wird. Dafür bietet hochliegendes Rasengleis aufgrund von Erfahrungen aus anderen Städten tatsächlich Vorteile für den Schallschutz der Anlieger. Dies deckt sich auch mit den Erfahrungen im Stadtbahnnetz in der Region Hannover. Bei der Bewertung, welche der beiden Oberbauformen insgesamt wirtschaftlicher ist, hat das Rasengleis auch bei der standardisierten Bewertung wegen der geringeren Folgekosten Vorteile. Daher sollte künftig in Bereichen, in denen die Stadtbahn dicht an die Wohnbebauung herangeführt werden muss, diese Bauweise als hochliegendes Rasengleis beim Neubau - sowie falls sinnvoll und möglich auch bei Um- und Ausbauvorhaben - aus städtebaulichen und schallschutztechnischen Gründen trotz der höheren Kosten realisiert werden.

### Feste Fahrbahn ausgepflastert oder Oberbeton mit Gussasphalt

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. Als Alternative kann in Abstimmung mit den Rettungsdiensten ein in Ausnahmefällen überfahrbares Rasengleis gebaut werden.

## 2.3 Maßnahmenkonzept

### 2.3.1 Neubaustrecken

Seit Aufstellung des letzten Nahverkehrsplanes im Jahre 2008 sind eine Vielzahl von Stadtbahnvorhaben in Betrieb genommen worden. Hervorzuheben ist dabei die in zwei Teilabschnitten realisierte Neubaustrecke von Lahe nach Misburg in den Jahren 2010 und 2014.

In Kapitel E III 2.2.2 wurden für den Verdichtungsraum der Region Hannover Erschließungslücken aufgezeigt. Mit Neubau- und Verlängerungsstrecken könnten die in diesen Bereichen liegenden Siedlungsgebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte prinzipiell an das Stadtbahnsystem angebunden werden.

In der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes beabsichtigt die Region daher, die Neubaustrecke nach Hemmingen (A-Süd), Garbsen-Mitte (C-West) und zum Raschplatz/Hbf\* (D-West) in Betrieb zu nehmen, sofern die Finanzierung sichergestellt werden kann. Bei allen drei Strecken wurde bereits eine volks- und betriebswirtschaftliche Vorprüfung mit positivem Ergebnis durchgeführt. Sie sind in Karte 15.1 zusammenfassend dargestellt.

#### **Stadtbahnstrecke A-Süd:**

##### **Zweigstrecke 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 2.2.2). 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 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 volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Bewertung ermittelt. Nach dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wäre hier in Abhängigkeit von städtebaulichen Szenarien unter Berücksichtigung von Finanzierungs-, Unterhaltungsaufwendungen und Abschreibungen die Chance gegeben, jährliche Einsparungen zu erzielen.

Die Anbindung von Hemmingen soll durch den Bau einer Zweigstrecke der bestehenden Stadtbahnstrecke A-Süd (Wettbergen) erfolgen. Die Neubaustrecke führte von der Wallensteinstraße aus entlang der Göttinger Chaussee (Hannover- Oberrieklingen) und Göttinger Landstraße (Hemmingen-Westerfeld) bis zum Endpunkt Hemmingen-Süd südlich der Weetzener Landstraße. Für weitergehende Optionen soll im Neubaugebiet Arnum-West (Bockstraße) die Trasse in der Bauleitplanung freigehalten werden.

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 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 nicht mehr bis zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Hannover geführt werden, wodurch per saldo erhebliche Betriebskosten vermieden werden können.

Die Gesamtkosten betragen für die Strecke mit einer Länge von 3,3 km ca. 58 Mio. €. Als Baubeginn würde in Abhängigkeit von der Realisierung der neuen Ortsumgehung (B 3) etwa der Zeitraum 2015/16 vorgesehen.

#### **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 volks- und betriebswirtschaftlich positiv befunden.

In den Nahverkehrsplänen 2003 und 2008 sowie 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, Rathaus, 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. In der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes soll über eine grundsätzliche Realisierung dieser Strecke entschieden werden.

#### **Stadtbahnstrecke D-West:**

##### **Neubaustrecke zum Raschplatz/Hbf**

Region und Stadt Hannover haben einen Grundsatzbeschluss gefasst, die heutige Stadtbahnstrecke D-West von Ahlem nicht mehr zum Aegidientorplatz, sondern zukünftig zum Raschplatz/Hbf zu führen. Die Neubaustrecke beginnt im Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/Lister Meile und wird entlang der Lister Meile zum Raschplatz/Hbf geführt. Sie hat eine Länge von ca. 350 m und umfasst eine zusätzliche Haltestelle in der Lister Meile (Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz). Der heutige Streckenabschnitt Ernst-August-Platz – Aegidientorplatz mit den beiden Haltestellen Thielenplatz/Schauspielhaus und Aegidientorplatz entfällt. Als Folgemaßnahme muss die Haltestelle Hauptbahnhof/Ernst-August-Platz in der Kurt-Schumacher-Straße neu errichtet werden. Das Vorhaben soll voraussichtlich 2016-17 realisiert werden.

#### **Weitere mögliche Neubaustrecken**

Über diese drei genannten Neubaustrecken hinaus wurden für die in den in Kapitel E III 2.2.2 benannten Erschließungslücken weitere drei potenzielle Neubaustrecken verkehrswirtschaftlich untersucht. Dies betrifft die folgenden Streckenvorschläge:

#### **Stadtbahnstrecke D-West:**

##### **Zweigstrecke nach 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 Brunnenstraße bestünde die Möglichkeit einer Anbindung von Ahlem-Nord und der Wasserstadt Limmer an die Stadtbahn.

Als Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsanalyse wurde festgestellt, dass sich bei der momentanen Bedienungshäufigkeit der Linie 10 eine zusätzliche Bedienung von Ahlem Nord nicht lohnen würde. Für den Fall einer Verdichtung der Linie 10 könnte dieses aber mittel- bis langfristig verkehrswirtschaftlich sinnvoll sein. Die Trasse sollte daher freigehalten werden.

Die aktuellen Planungen der Landeshauptstadt Hannover für die Wasserstadt Limmer sehen eine deutliche Nachverdichtung des Siedlungsgebietes und damit eine Erhöhung des Nachfragepotentials für eine Stadtbahnerschließung vor. Dadurch wird eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung notwendig. Nach Verabschiedung der Planung der Wasserstadt Limmer werden die zukünftigen Einwohnerzahlen und Erschließungsvarianten zwischen Region Hannover und Landeshauptstadt Hannover abgestimmt. Auf dieser Basis wird ein neues Ergebnis für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellt.

Das geplante Wohnquartier Wasserstadt Limmer soll optimal an den ÖPNV angebunden werden. Dazu gehört auch eine möglichst enge Anbindung an die Stadtbahnstrecke D-West. Sofern planerisch und wirtschaftlich realisierbar, soll die Stadtbahnstrecke D-West eng an der Wasserstadt vorbeigeführt werden und durch einen Hochbahnsteig optimal angebunden werden. Es wird ebenfalls geprüft, ob eine Busverbindung bei Bedarf ergänzt wird.

#### **Stadtbahnstrecke A-West:**

##### **Zweigstrecke nach 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 zwei mögliche Stadtbahntrassen untersucht und die Kosten kalkuliert:

- von Haltestelle Lindener Hafen über Davenstedter Straße bis Alt-Davenstedt
- von Haltestelle Soltekamp über einen Grünzug, Davenstedter Markt und Davenstedt-West bis Badenstedt-West.

In der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unter Berücksichtigung

verschiedener Endpunkte und sinnvoller Betriebskonzepte konnte keine sinnvolle Planungsoption festgestellt werden. Die Anbindung von Davenstedt wird daher verworfen und nicht weiter verfolgt.

#### **Stadtbahnstrecke B-Nord:**

##### **Verlängerung bis Langenhagen/Pferderennbahn**

Eine im Jahr 2012 durchgeführte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat ergeben, dass es in Abhängigkeit der weiteren Siedlungsentwicklung entlang der Theodor-Heuss-Straße in Langenhagen in einigen Jahren sinnvoll werden kann, die Stadtbahnstrecke B-Nord von ihrem heutigen Endpunkt Langenhagen entlang der Theodor-Heuss-Straße bis in Höhe Pferderennbahn „Neue Bult“ um zwei Haltestellen zu verlängern. Die Trasse ist dafür entsprechend freizuhalten.

### **2.3.2 Ausbaustrecken**

Bei der Mängelanalyse in Kap. E III 2.2.2 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 Fahrzeiten 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 15.1 zusammengestellt.

#### **Stadtbahnstrecke D-West: Glocksee – Ernst-August-Platz**

Im Verlauf von Braunstraße, Goethestraße und Kurt-Schumacher-Straße existieren straßenbündige Streckenabschnitte, die teilweise auch noch für den Einsatz der Stadtbahnfahrzeuge TW2000 und TW3000 aufgeweitet werden müssen. Zudem sind diese Straßenzüge verkehrstechnisch und städtebaulich zu optimieren. In Zusammenhang mit der Neubaustrecke zum Raschplatz sollen daher auch diese Streckenabschnitte nach heutigen Planungsgrundsätzen ausgebaut und aufgewertet werden. Die Realisierung soll zusammen mit dem barrierefreien Ausbau der in diesem Streckenabschnitt liegenden Stadtbahn- und Bushaltestellen Glocksee, Goetheplatz, Steintor und Hauptbahnhof/Ernst-August-Platz im Zeitraum 2015 – 2019 erfolgen.

#### **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 Stra-

ße die Gleise auf einem 350 m langen Abschnitt zwischen Bartweg und der Eisenbahnbrücke der Güterumgebungsbahn überfahrbar in Mittellage des Straßenraumes. In nächster Zeit muss entschieden werden, ob die Gleise in alter Lage erneuert oder ob dieser Streckenabschnitt mit einem besonderen Bahnkörper ausgebaut werden soll, um die verschiedenen Verkehrsströme zu entflechten. In einer Machbarkeitsuntersuchung wurden die Vor- und Nachteile einer Realisierung des Bahnkörpers in Mittellage oder südlicher Seitenlage der Badenstedter Straße verglichen. Es wird empfohlen, diesen Streckenabschnitt mit einem besonderen Bahnkörper in südlicher Seitenlage auszubauen. Die Realisierung soll vsl. im Jahr 2015 erfolgen.

#### **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 zentralen Haltestelle Eichenfeldstraße 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. Auch hier muss entschieden werden, ob die Gleise in alter Lage erneuert oder ob dieser rund 300 m lange Streckenabschnitt mit einem besonderen Bahnkörper ausgebaut werden soll. Dabei ist auch die barrierefreie Gestaltung der heutigen Haltestellen Safariweg und Hermann-Ehlers-Allee mit zu berücksichtigen. Die Lage der Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee müsste dabei hinsichtlich verkürzter Fußwege zur geplanten P&R-Anlage an der Eichenborffstraße (vgl. Kap. E V 3) optimiert werden. Die Realisierung soll im Zeitraum 2016/17 erfolgen, vorbehaltlich einer Zustimmung der politischen Gremien und Sicherstellung der Finanzierung.

#### **Stadtbahnstrecke A-West: Lindener Hafentbahn**

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 Hafentbahn 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 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 der Haltestelle Rethen/Pattenser Straße. 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 eine Verlängerung der Linie 2 über die vorhandenen Gleise der Linie 1 um zwei Haltestellen bis Rethen/Galgenbergweg vorgesehen. Am neuen Endpunkt wäre dann als Ersatz für die Schleife Rethen südlich des Bahnsteigs ein neues Kehrgleis einzurichten. In diesem Zusammenhang sollte auch die bestehende Haltestelle Rethen/Galgenbergweg barrierefrei ausgebaut werden. In der Laufzeit des Nahverkehrsplanes ist eine entsprechende Umsetzung vorgesehen (ca. 2017/2018).

#### **Stadtbahnstrecke C-Nord: Schulenburger Landstraße**

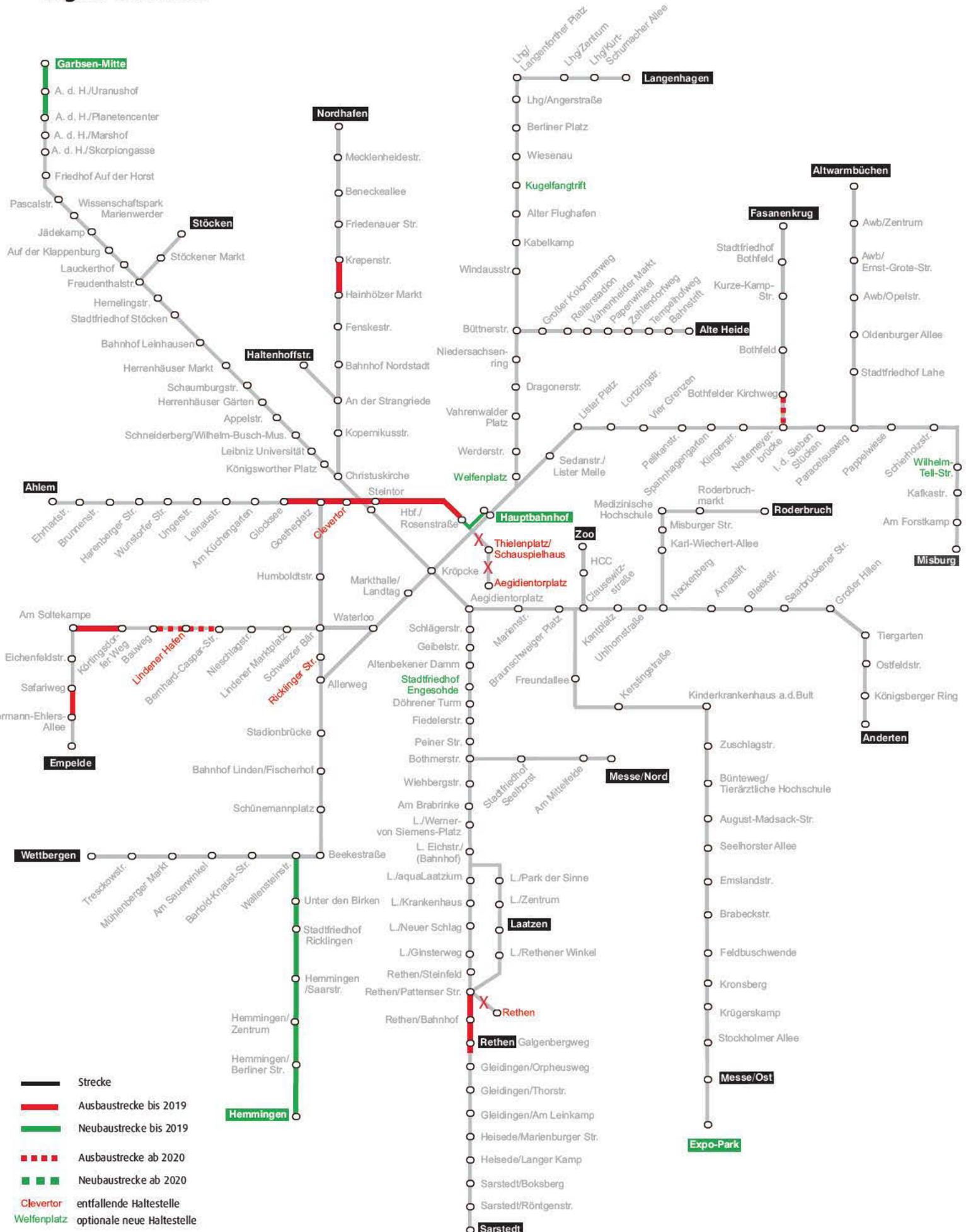
Die Stadtbahnstrecke C-Nord besitzt in der Schulenburger Landstraße zwischen Sorststraße und Bohnhorststraße ihren letzten straßenbündigen Gleisabschnitt. Im nördlichen Abschnitt zwischen Sorststraße und Hainhölzer Allee lässt der Straßenquerschnitt die Integration eines besonderen Bahnkörpers zu. Gemeinsames Ziel mit der Landeshauptstadt Hannover ist es, die Schulenburger Landstraße in diesem Abschnitt mit einem besonderen Bahnkörper auszubauen. Die Realisierung könnte ggf. im Zeitraum 2017/18 erfolgen. Ebenfalls könnte in diesem Zusammenhang ein barrierefreier Ausbau des Umsteigepunktes zur S-Bahn an der Haltestelle Bf. Nordstadt als ‚kleine Lösung‘ mit Nachrüstung eines Hochbahnsteiges erfolgen oder zu einem späteren Zeitpunkt als ‚große Lösung‘ im Zuge der seitens der Landeshauptstadt Hannover geplanten Verlängerung der Straße ‚Weidendamm‘.

#### **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 9 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 in einem Teilabschnitt mit einem besonderen Bahnkörper ausgestattet werden. Dabei wäre dann auch ein barrierefreier Ausbau der sich in diesem Abschnitt befindenden Haltestelle Bothfelder Kirchweg mit zu berücksichtigen.

### **2.3.3 Beschleunigungsmaßnahmen**

In Hannover werden Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV seit Beginn des Stadtbahnbaus durchgeführt. Die Maßnahmen sind inzwischen abgeschlossen. Der Vorrang der Stadtbahn ist an den Signalanlagen sichergestellt. Dieser Standard ist auch bei künftigen Neubaustrecken zu gewährleisten und im Bestand zu sichern.



## 2.4 Ausblick

Im Kap. E III 2.3 wurden die streckenbezogenen Vorhaben benannt, die aufgrund der Mängelanalyse in Kap. E III 2.2.2 betriebswirtschaftlich untersucht wurden und entweder in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes umgesetzt werden sollen oder für die ein positives wirtschaftliches Ergebnis nicht ausgeschlossen ist und zu gegebener Zeit weitere Planungsschritte erfolgen sollen. 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.

### 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 existieren bereits Planungen für eine Trasse im Zuge der Sallstraße als Verbindung der bestehenden Stadtbahnstrecken D-West und D-Süd.

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. Eine Option für die Zukunft könnte eine Trasse über Sallstraße – Stresemannallee – Bismarckstraße mit einem Endpunkt am S-Bahnhof Bismarckstraße sein. Diese Trasse wurde 2009 untersucht und volks- und betriebswirtschaftlich positiv beurteilt. Hierfür wurden täglich über 7.000 neue Fahrgäste für den ÖPNV prognostiziert. Eine Realisierung sollte daher langfristig angestrebt werden.

### Stadtbahnstrecke C-Nord: Nordstadtspange

Die sogenannte Nordstadtspange zwischen Haltenhoffstraße und Appelstr. im Verlauf des Herrenhäuser Kirchweges kann nur zu nennenswerten Einsparungen führen, wenn von vier Stadtbahnlinien auf der C-Strecke eine entfallen kann oder ein vierter Ast auf der C-West benötigt werden sollte (z.B. Garbsen/Maschinenbaucaampus, Berenbostel). Dies ist zurzeit nicht absehbar. Dennoch sind Liniennetzmodelle denkbar, die eine Realisierung der Nordstadtspange wirtschaftlich erschei-

nen lassen. Daher sollte diese Trasse in der Bauleitplanung weiterhin freigehalten werden.

### Räumliche Flächensicherung

Bei den oben näher erläuterten Vorhaben handelt es sich grundsätzlich um Vorhaben, bei denen für eine Entscheidung, ob sie weiterverfolgt oder gestrichen werden, noch erheblicher Untersuchungsbedarf besteht. Diese 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 VI) 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 Karte 16):

- Hemmingen/Süd - Arnum/West
- Ahlem, Wunstorfer Landstraße
- Langenhagen, Theodor-Heuss-Straße
- Isernhagen/Süd, Prüßentrift (abhängig von städtebaulicher Entwicklung östlich Prüßentrift)
- Raschplatz/Hbf - Platz der Kaufleute - Schiffgraben - Hindenburgstraße
- Platz der Kaufleute - Berliner Allee - Sallstraße - Stresemannallee - Bismarckstr.
- EXPO-Park - Laatzen/Würzburger Straße
- Nordstadt, Herrenhäuser Kirchweg (abhängig vom Ergebnis Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)
- Bothfeld, Kugelfangtrift Ost (abhängig vom Ergebnis Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)
- Badenstedt, Empelder Straße
- Hainholz, Schulenburger Landstraße
- Linden, Hafenbahn Bernhard-Caspar-Straße - Badenstedter Str./Bauweg
- Bothfeld, Sutelstraße

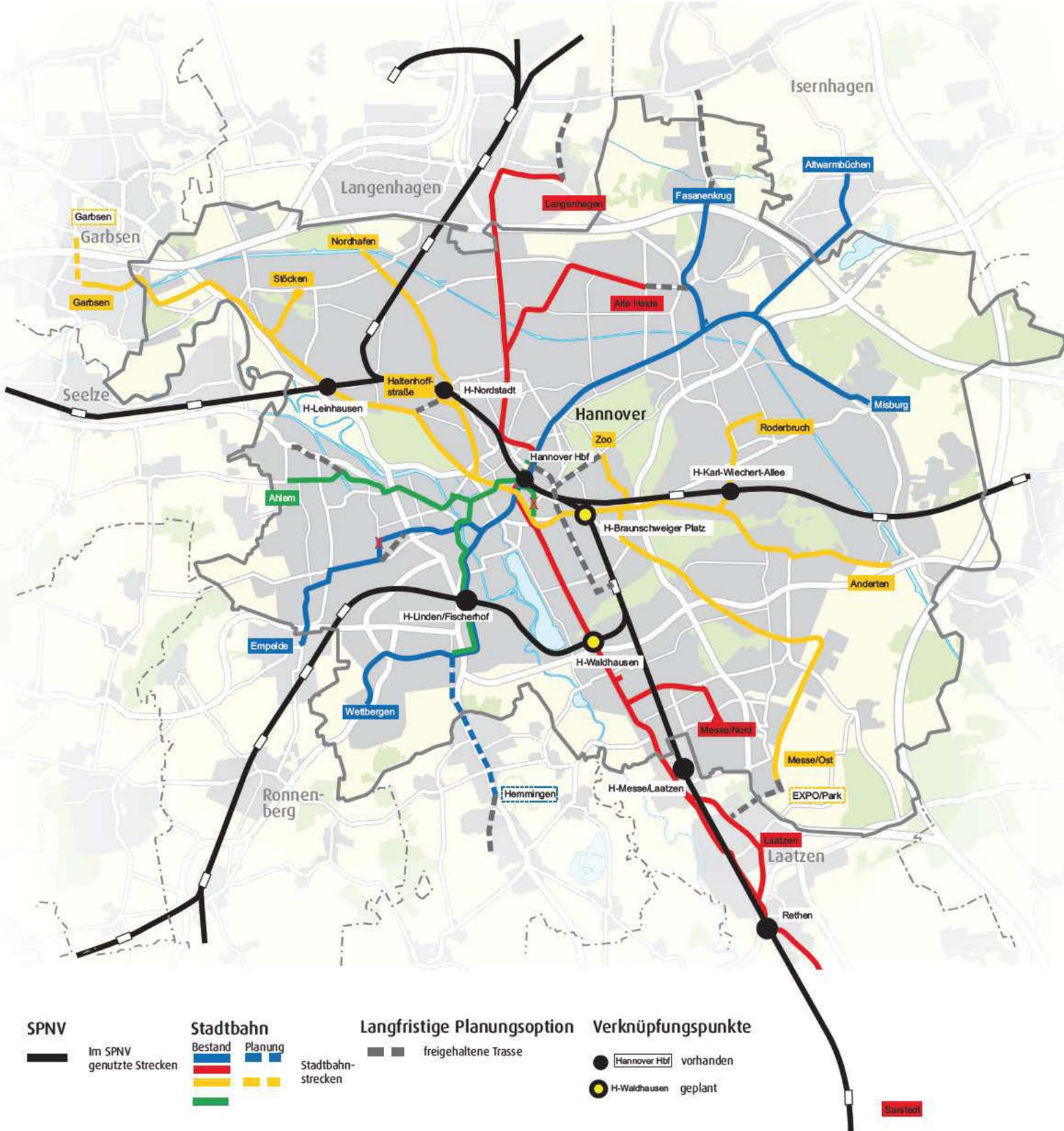


Region Hannover

Karte 16

# Schiennetz

Bestand 2014 und Planung  
Kernraum Hannover



### 3. Stationen und Haltestellen

#### 3.1 Ausgangssituation und Bestand

Anfang 2015 besitzt das Stadtbahnnetz 198 Haltestellen und Stationen. Davon liegen 179 Haltestellen an der Oberfläche und 19 Stationen im Untergrund. Alle 19 Stationen sind inzwischen mit Aufzügen ausgestattet und daher barrierefrei erreichbar. Von den 179 oberirdischen Haltestellen besitzen Anfang 2015 insgesamt 126 Haltestellen Hochbahnsteige. Damit sind Anfang 2015 bei 73% 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 2019 lassen sich die folgenden Ziele definieren:

- Zwei bis drei zusätzliche barrierefreie Stadtbahnhaltestellen pro Jahr
- Bessere Umsteigesituationen
- Bessere Stationsausstattung

Ziel der Region ist es, im Zeitraum des neuen Nahverkehrsplanes bis Ende 2019 den Anteil von Haltestellen mit barrierefreiem Zugang zur Stadtbahn von 74% auf insgesamt 85% zu erhöhen. Die Auflage des 2013 novellierten PBefG, eine vollständige Barrierefreiheit bis 2022 zu gewährleisten, kann aus finanziellen Gründen bis zu diesem Zeitpunkt nicht vollständig erfüllt werden.

##### 3.2.2 Mängelanalyse

###### Schlechte Umsteigesituation

Stadtbahn – S-Bahn:

- Nordstadt/Bahnhof – Hannover-Nordstadt  
(kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Rethen/Bahnhof – Rethen  
(kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Braunschweiger Platz  
(kein S-Bahn-Haltepunkt vorhanden)
- 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

- Soltekamp  
(kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Küchengarten/Ihmezentrum  
(kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Fasanenkrug  
(kein barrierefreier Umstieg möglich)
- Großer Hillen  
(bisher kein barrierefreier Umstieg möglich, momentan bereits in Bau)
- Gleidingen/Orpheusweg  
(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 Alter Flughafen – Wiesenau 1.000 m
- A-Nord Abschnitt Schierholzstraße – Kafkastraße 950 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 effektiver zur Steigerung der Fahrgastzahlen beitragen als die Nachrüstung von Hochbahnsteigen an vorhandenen Haltestellen. Daher ist zu prüfen, ob es sinnvoll ist, die zusätzlichen Haltestellen bzw. Stationen Welfenplatz, Stadtfriedhof Engesohde, Kugelfangtrift, Wilhelm-Tell-Straße und EXPO-Park in den entsprechenden Streckenabschnitten nachträglich zu realisieren.

###### Weitere Aufzüge

Das heutige Stadtbahnnetz verfügt über 19 Tunnelstationen. Aufzüge zur barrierefreien Erreichbarkeit existieren inzwischen an allen dieser Stationen sowie an der nicht höhengleich erreichbaren Endhaltestelle Messe/Ost (Expo-Plaza). An den Stationen Steintor, Hauptbahnhof und Aegidientorplatz gibt es allerdings noch Optimierungsbedarf. 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 des Bahnsteiges in Fahrtrichtung Döhren und Ricklingen ebenfalls nur die Ebenen -2 und -1. An die Oberfläche bzw. zu S-Bahn, Regional und Fernverkehr gelangt man hier nur umwegig über weitere Aufzüge in der Niki-de-Saint-Phalle-Promenade im Hauptbahnhof und im Parkhaus Rundestraße oder über eine nicht behindertengerechte Rampe. Mit dem Ausbau der D-Strecke in diesem Bereich (vgl. Kapitel E III 2.3.1 und 2.3.2) soll mit neuen Aufzügen die Situation weiter verbessert werden.

Am Aegidientorplatz befindet sich der einzige Aufzug auf der Nordseite des Platzes. Um den südlichen Bereich mit Theater und verschiedenen Verwaltungsgebäuden zu erreichen, sind mehrere Fahrbahnen zu queren. Ein zusätzlicher Aufzug im Süden wäre zur besseren Erreichbarkeit wünschenswert.

### Fehlende Barrierefreiheit

Der Fahrzeugpark der üstra mit derzeit 288 Stadtbahnwagen besteht ausschließlich aus so genannten Hochflurfahrzeugen. Für die barrierefreie Erreichbarkeit der Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen, wie z. B. Menschen 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.

Anfang 2015 besitzt das Stadtbahnnetz 198 Haltestellen und Stationen. Davon verfügen zu diesem Zeitpunkt 147 Haltestellen und Stationen über Hochbahnsteige, die über Rampen bzw. Aufzüge erreichbar sind. Das entspricht einer Quote von 74%. Um das politische Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit entsprechend dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen auch beim Stadtbahnsystem langfristig zu erreichen, müssen somit noch maximal 51 Haltestellen mit Hochbahnsteigen nachgerüstet werden. Für diese Haltestellen sind anhand von Auswahlkriterien Ausbauprioritäten festzulegen.

### Unzureichender Ausbaustandard

Einige Hochbahnsteige verfügen nur über eine Bahnsteiglänge von 60m, so dass bei dem Einsatz von 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 in Abhängigkeit des aufgrund der steigenden Fahrgastnachfrage erforderlichen Einsatzes längerer Stadtbahnzüge auf den Linien 2 und 5 (vgl. Kapitel E III 1.2 und 1.3) in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes jeweils um 10m zu verlängern:

- A-West:  
3 Haltestellen (Bauweg, Körtingsdorfer Weg, Empelde) für Linie 9
- B-Nord:  
8 Haltestellen (Großer Kolonnenweg bis Alte Heide) für Linie 2
- B-Süd:  
4 Haltestellen (AquaLaatzium bis Laatzen/Ginsterweg) für Linie 2
- C-West:  
1 Haltestelle (Abfahrtsbahnsteig Endpunkt Stöcken) für Linie 5
- C-Ost:  
1 Haltestelle (Tiergarten) für Linie 5

In einigen Tunnelstationen besteht aufgrund ihres Alters der Bedarf nach einer qualitativen Aufwertung. Dies betrifft teilweise die Wandgestaltung, Bodenbeläge oder unbefriedigende Beleuchtung. Bisher wurden lediglich die Stationen Sedanstraße/Lister Meile, Kröpcke und Waterloo gestalterisch komplett überarbeitet. Mittelfristig sollte daher das Gestaltungskonzept aller Tunnelstationen überprüft und ggf. Modernisierungen vorgenommen werden.

## 3.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstationen

### Gestaltung der Stationen

Die Stadtbahnstationen besitzen in der Regel Bahnsteige mit einer Länge von 70 m, sodass der Halt eines Drei-Wagen-Zuges der Serien TW 2000 und TW 3000 möglich ist. In Ausnahmefällen gibt es sowohl Stationen mit längeren Bahnsteigen für den Halt von Vier-Wagen-Zügen des TW 2000/3000 (Tunnelstationen mit 103 m, Hochbahnsteige mit 93 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 neuen Hochbahnsteige für die Linie 10 (Harenberger Straße bis Hauptbahnhof/Raschplatz) werden nur mit einer Länge von 45 m für den Halt eines Zwei-Wagen-Zuges der Serien TW 2000 und TW 3000 realisiert.

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 hohem 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 Überwege 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
- Taktiler, visuelles Leitsystem für sehgeschädigte Fahrgäste gemäß DIN 32984 (Bodenindikatoren im Raum)

### 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)
- 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 Notrufsprechstellen sowie Abfallbehälter verfügen und regelmäßig gereinigt werden. Die Reinigung ist in dem entsprechenden Instandhaltungsvertrag zwischen der Eigentümerin infra und dem Dienstleistungsunternehmen üstra 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

Mit dem Einbau von Aufzügen in der Tunnelstation Markthalle/Landtag 2012/13 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 können neue Aufzüge in Zusammenhang mit der in Kap. E III 2.3.2 vorgeschlagenen Verlegung der Haltestelle Steintor (D) gelöst werden und am Hauptbahnhof könnten zusätzliche Aufzüge zwischen dem Bahnsteig in Fahrtrichtung Döhren bzw. Ricklingen und der Rundestraße sowie am künftigen Endpunkt der Linien 10 und 17 in der Lister Meile in Zusammenhang mit ggf. künftigen Umgestaltungsvorhaben in diesem Bereich eingebaut werden. Der Einbau eines zweiten Aufzuges in der Station Aegidientorplatz zur Qualitätssteigerung und besseren Erreichbarkeit des südlichen Platzbereiches wird geprüft.

#### 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 und Rollstuhlfahrerinnen, 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. Kap. A 2.4). 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. Die Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes von 2012 sieht nunmehr vor, eine vollständige Barrierefreiheit bis 2022 anzustreben.

Die im Maßnahmenkonzept in Kapitel E III 2.3.2 beschriebenen Ausbauvorhaben beinhalten auch Haltestellen, die im Rahmen dieser Vorhaben zugleich barrierefrei ausgebaut werden sollen. Dies betrifft die folgenden drei Vorhaben mit den 8 darin enthaltenen Haltestellen:

Stadtbahnstrecke D-West: Ausbau Glocksee – Ernst-August-Platz

- Glocksee
- Goetheplatz
- Steintor
- Hauptbahnhof/Ernst-August-Platz

Stadtbahnstrecke A-West: Ausbau Empelder Straße

- Safariweg
- Hermann-Ehlers-Allee

Stadtbahnstrecke B-Süd: Ausbau Rethen

- Rethen/Pattenser Str.
- Rethen (Galgenbergweg)

Damit reduziert sich unter Annahme einer Aufgabe des Streckenastes vom Ernst-August-Platz zum Aegidientorplatz inklusive der heutigen noch nicht ausgebauten Haltestelle Thielenplatz, sowie einer Aufgabe der Schleife Rethen und der Haltestelle Clevertor, die Anzahl der noch mit Hochbahnsteigen nachzurüstenden Haltestellen von 50 auf 42. Zieht man zusätzlich die 5 nicht im Zuständigkeitsgebiet der Region Hannover liegenden Haltestellen des Streckenastes Sarstedt ab, so verbleiben maximal noch **37 Haltestellen** in der Region Hannover, die einer näheren Prioritätenprüfung zu unterziehen sind, um ein Ausbauprogramm vorschlagen zu können.

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 weiteren Haltestellenausbauprioritäten müssen zunächst Ausbaukriterien bestimmt werden. Hierzu werden die bereits aus dem Nahverkehrsplan 2008 bekannten 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 Fahrzeugunterhaltungskosten 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. Anschließend wurden die übrigen Vorhaben der vier weiteren Kriterien (1-4) nach der Anzahl der zutreffenden Kriterien verteilt, wobei die Sicherstellung eines Netzzuganges für die Betroffenen als herausgehobenes Kriterium angesehen wurde. 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 15.2):

- 2015 **Schaumburgstraße** (im Bau)  
(Fahrgastfrequenz, Betriebswirtschaftlichkeit)  
**Rethen/Bahnhof** (im Bau)  
(Netzzugang, Umsteigepunkt, Betriebswirtschaftlichkeit)
- 2016 **Krepenstraße**  
(Betriebswirtschaftlichkeit/Lückenschluss, Grunderneuerung)  
**Am Soltekampe**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, Umsteigepunkt, Grunderneuerung)  
**Großer Hillen** (im Bau)  
(öffentliche Einrichtungen, Umsteigepunkt, Grunderneuerung, Betriebswirtschaftl.)  
**Laatzen**  
(Fahrgastfrequenz, öffentliche Einrichtungen)
- 2017 **HannoverCongressCentrum**  
(öffentliche Einrichtungen, Betriebswirtschaftlichkeit)  
**Wunstorfer Straße**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, öffentliche Einrichtungen)  
**Kurze-Kamp-Straße**  
(Netzzugang)

- 2018 **Leinaustraße**  
(Fahrgastfrequenz)  
**Am Küchengarten**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, öffentliche Einrichtungen, Umsteigepunkt)  
**Eichenfeldstraße**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, öffentliche Einrichtungen, Grunderneuerung)  
**Bothfeld**  
(Netzzugang, öffentliche Einrichtungen)
- 2019 **Alter Flughafen**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, Grunderneuerung)  
**Wiesenu**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, Grunderneuerung)  
**Bahnhof Nordstadt**  
(Umsteigepunkt, Betriebswirtschaftlichkeit/Lückenschluss)  
**Rethen/Steinfeld**  
(Betriebswirtschaftlichkeit/Lückenschluss)  
**Humboldtstraße**  
(Lückenschluss, öffentliche Einrichtungen)

Nachrichtlich:

- 2020 **Ungerstraße**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, öffentliche Einrichtungen)  
**Harenberger Straße**  
(Grunderneuerung, Lückenschluss)  
**Bernhard-Caspar-Straße**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang, Grunderneuerung)
- 2021 **Lindener Marktplatz**  
(Fahrgastfrequenz, öffentliche Einrichtungen)  
**Nieschlagstraße**  
(Fahrgastfrequenz, Netzzugang)  
**Fasanenkrug**  
(Umsteigepunkt, Grunderneuerung)
- 2022 **Laatzen/Park der Sinne**  
(öffentliche Einrichtungen, Lückenschluss)  
**Gleidingen/Orpheusweg**  
(Netzzugang, Umsteigepunkt)

Bei Realisierung dieses Ausbauvorschlaßes wären Ende 2019 (ohne die neuen Verlängerungsstrecken) insgesamt 171 der 198 Haltestellen und Stationen barrierefrei. Das entspräche einer Quote von 86%. Nur noch 27 Haltestellen wären dann noch nicht ausgebaut.

Alle neuen Hochbahnsteige werden in der Regel mit einer Länge von ca. 70 m errichtet, sodass der Halt eines Drei-Wagen-Zuges der TW 2000 und 3000 möglich ist. Lediglich entlang der Stadtbahnstrecke D-West (Ahlem – Raschplatz) sollen aus stadtgestalterischen Gründen die Bahnsteige nur für den Halt eines Zwei-Wagen-Zuges der TW 2000 und 3000 mit einer Länge von ca. 45 m errichtet werden.

Auch der in Kap. E III 3.2.2 bemängelte unzureichende Ausbaustandard von 17 Haltestellen der Stadtbahnlinien 2, 5 und 9 soll mit einer entsprechenden Verlängerung dieser Hochbahnsteige von 60 auf 70 m bis 2019 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, 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, Stadtfriedhof Engesohde, Kugelfangtrift, Welfenplatz und Wilhelm-Tell-Straße in diesen Streckenabschnitten sinnvoll ist.

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 haben in der Nähe der Wendeschleife zwischenzeitlich zwei Möbelhäuser eröffnet (u.a. IKEA). Seitdem existiert im südlichen Expo-Park-Gelände starker Zielverkehr. Auch nach den Kriterien von Gender Mainstreaming (vgl. Kap. A) ist die Anbindung von IKEA aufgrund der zahlreichen Nutzerinnen- und Nutzergruppen sinnvoll. Weitere Gewerbeflächen stehen in diesem Gebiet noch zur Verfügung und werden derzeit vom Eigentümer Union Boden vermarktet. 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 ist anzustreben. Sollten die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sein, so ist die Stadtbahnstation EXPO-Park ca. 2016/17 zu realisieren (vgl. Karten 15.1 und 15.2).

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 „**Stadtfriedhof Engesohde**“ grundsätzlich gerechtfertigt, eine Nachrüstung ist mit relativ geringem Aufwand möglich. Sofern die freien Flächen in den nächsten Jahren bebaut werden und die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung positiv ist, sollte die zusätzliche Haltestelle mittelfristig nachgerüstet werden.

An der Vahrenwalder Straße sind zwischen den Haltestellen Alter Flughafen 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, Industriegeweg und Vahrenwalder Straße grundsätzlich ge-

rechtfertigt. Eine Nachrüstung dieser Haltestelle ist mit relativ geringem Aufwand möglich und sollte in der Laufzeit dieses NVP wirtschaftlich geprüft, um dann ggf. in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der benachbarten Haltestellen Alter Flughafen und Wiesenau als Gesamtpaket realisiert zu werden.

Die Station „**Welfenplatz**“ würde den hoch verdichteten, innenstadtnahen 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 in der Laufzeit dieses NVP durchgeführt werden.

Bei Realisierung der Stadtbahnverlängerung nach Misburg wurde an der Buchholzer Straße zunächst auf den Bau einer Haltestelle in Höhe der Wilhelm-Tell-Straße verzichtet. Wenn die von der Stadt beabsichtigte Bebauung des Steinbruchfeldes abgeschlossen ist und ggf. weitere Wohnbauverdichtungen im Umfeld erfolgt sind, wäre aufgrund des großen Haltestellenabstandes eine zusätzliche Haltestelle „**Wilhelm-Tell-Straße**“ ggf. gerechtfertigt. Eine Nachrüstung ist mit relativ geringem Aufwand möglich. Daher sollte nach Abschluss der Bautätigkeit im Steinbruchfeld geprüft werden, ob diese zusätzliche Haltestelle mittelfristig nachgerüstet werden soll.

### 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 vorhandenen oder prognostizierten Umsteigerzahlen definieren:

1. Hauptbahnhof (Ernst-August-Platz)
2. Steintor (Kurt-Schumacher-Straße)
3. Braunschweiger Platz
4. Waldhausen (Döhrener Turm)
5. Fasanenkrug
6. Am Küchengarten
7. Bahnhof Nordstadt
8. Großer Hillen
9. Am Soltekampe
10. Rethen/Bahnhof

Für diese Umsteigepunkte wird die folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

- Die Situation an den wichtigsten Umsteigepunkten Hauptbahnhof und Steintor wurde bereits in Kap. E III 2.3.1, 2.3.2 und 3.2.2 analysiert und bewertet. Verbesserungen an diesen Stellen sind im Rahmen der vorgeschlagenen Neu- und Ausbauprojekte zur Stadtbahnstrecke D-West vorgesehen.
- 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-Haltestellen. Zurzeit läuft die Planung für Waldhausen. Stadtbahnseitig gibt es an diesen Stellen keinen Handlungsbedarf mehr.
- Am vorhandenen Umsteigepunkt Bahnhof Nordstadt zwischen S-Bahn und Stadtbahn ist der S-Bahn-Bahnsteig barrierefrei zu erreichen, die Stadtbahnzüge allerdings noch nicht. Um die Umsteigeanlage in Zukunft vollständig barrierefrei nutzen zu können, sollte die Stadtbahnhaltestelle in absehbarer Zeit mit einem Hochbahnsteig nachgerüstet werden.
- Die Stadtbahnhaltestellen Am Soltekamp, Großer Hillen und Rethen/Bahnhof sind Umsteigepunkte, die im Rahmen des Nachrüstprogramms für Hochbahnsteige aus

gebaut werden sollen (siehe oben). Dabei sind sowohl die Haltepositionen für die Stadtbahn als auch für den Bus barrierefrei zu gestalten.

- Die Endstation der Stadtbahnlinie 9 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 ggf. 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 und in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit untersucht werden.

### 3.4 Ausblick

Als mittel- bis langfristiges Ziel sollen alle oberirdischen Haltestellen im Rahmen des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV-Systems mit Hochbahnsteigen ausgestattet werden. Aufgrund finanzieller Restriktionen und konkurrierender Projekte sind daher Prioritäten zu bilden.

Alle fünf Jahre bei Aufstellung des neuen Nahverkehrsplanes wird das Haltestellenausbauprogramm überdacht, den aktuellen Entwicklungen und Randbedingungen angepasst und die Prioritäten neu festgelegt. Darüber hinaus besteht Prüfungsbedarf, ob die erwähnte Nachrüstung neuer Haltestellen realisiert werden soll. Der bestehende Untersuchungsbedarf für den Zeitraum des neuen Nahverkehrsplans ist 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 befindli-

che Infrastruktur sind Regelungen zu treffen, einen barrierefreien 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 geschaffen 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 287 Stadtbahnfahrzeuge. 144 Stadtbahnfahrzeuge des älteren Typs TW6000 wurden in den Jahren 1980 bis 1993, 143 Stadtbahnfahrzeuge des neueren Typs TW2000 in den Jahren 1997 bis 2000 in Betrieb genommen.

Der TW6000 ist ein 28 m langes Hochflur- und Zweirichtungsfahrzeug von 2,40 m Breite. Er wird in der Regel als 2-Wagenzug oder Einzelwagen eingesetzt. Ein Zugverband aus drei Fahrzeugen übersteigt mit 84 m Länge sowohl die nach BOSTrab zulässigen 75 m Zuglänge als auch die im hannoverschen Stadtbahnnetz übliche Bahnsteiglänge. Lediglich auf der Linie 8 (mit längeren Bahnsteigen) und mit Einschränkungen auf der Linie 16 ist ein Einsatz als 3-Wagenzug möglich. Der TW6000 kann mit seiner Breite von 2,40 m im gesamten Streckennetz flexibel eingesetzt werden. Aufgrund der Einschränkungen in der Zugbildung wegen der Länge scheidet ein Einsatz als 3-Wagenzug auf den Linien 1, 3, 4 und 6 mit großer Fahrgastnachfrage aus.

Der TW2000 ist ein 25 m langes Hochflur- und Zweirichtungsfahrzeug von 2,65 m Breite. Die Zugbildung erfolgt als Einzelwagen, 2- und 3-Wagenzug. Auf der Linie 8 werden zu Großmessen auch 4-Wagenzüge gebildet. Die größere Fahrzeugbreite von 2,65 m hat in Kombination mit den im Netz vorhandenen Gleismittenabständen zur Folge, dass der TW2000 zurzeit nur auf 8 der 12 Linien eingesetzt werden kann.

Der TW2000 wird aus Fahrgastsicht und in Bezug auf Barrierefreiheit besser beurteilt als der TW6000. Gründe hierfür sind u.a. die zwei Mehrzweckabteile je Fahrzeug, welche die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Fahrrädern erleichtern, die von Mittelstangen freien Türbereiche, die geringeren Spaltmaße zum Bahnsteig, die größere Sitzplatzanzahl von 54 (TW2000) gegenüber 46 (TW6000), das Fahrgastfernsehen,

die Sprechstellen, das Angebot an Quer- und Längsbestuhlung und das modernere Design.

### 4.2 Ziele und Handlungsbedarf

Da die ältesten TW6000 bereits über 30 Jahre im Einsatz sind, wurden verschiedene Szenarien untersucht. Dabei wurde die Ersatzbeschaffung von neuen Stadtbahnfahrzeugen gegenüber den Szenarien „Weiterbetrieb mit geringem Aufwand“ und „Weiterbetrieb nach Modernisierung/Redesign“ als wirtschaftlich sinnvollstes und aus Fahrgastsicht vorteilhafteste Variante bewertet.

Nach einem durchgeführten Ausschreibungsverfahren konnte im April 2011 der Auftrag über 50 neue Stadtbahnfahrzeuge (Typ TW3000) mit der Option auf bis zu 96 weitere Fahrzeuge erteilt werden. Zielsetzung der üstra ist somit die gesamte Fahrzeugflotte vom Typ TW6000 schrittweise bis Anfang/Mitte der 20er-Jahre durch neue Stadtbahnfahrzeuge zu ersetzen. Die ersten 50 Fahrzeuge sollen im Zeitraum Ende 2013 bis Mitte 2015 geliefert werden.

Der TW3000 baut auf den positiven Erfahrungen des TW2000 auf und berücksichtigt in Bezug auf Fahrzeuglänge, -breite und Lichtraumprofil die vorhandenen Randbedingungen des Stadtbahnnetzes. Erstmals wird mit dem TW3000 in Hannover ein Stadtbahnfahrzeug ohne Klapptrittstufen beschafft, um Investitions-, Instandhaltungskosten und Gewicht zu sparen. Voraussetzung dafür ist, dass alle Haltestellen der Linien, die mit TW3000 befahren werden sollen, durchgängig über Hochbahnsteige verfügen. Dieses ist auf den Linien 3, 7 und 8 bereits heute und auf den Linien 4 und 5 gemäß Nahverkehrsplan bis 2015 erreicht.

Der TW3000 wird auch über eine Videoschutzeinrichtung verfügen. Die positiven Erfahrungen mit der Videoschutzeinrichtung haben im zurückliegenden Zeitraum des Nahverkehrsplanes 2008 zu einer Erhöhung der Fahrzeuganzahl mit Videoschutzeinrichtung beim TW2000m von 27 auf 77 geführt. Ggf. sollen weitere TW2000 nachgerüstet werden. Bei den TW6000 ist wegen der geplanten Außerbetriebnahme keine Nachrüstung vorgesehen.

### 4.3 Maßnahmenkonzept

Die kontinuierliche Fahrzeugbeschaffung des TW3000 als Ersatz für den TW6000 ist bei Stadtbahnfahrzeugen das priorisierte Projekt für den Geltungszeitraum des neuen Nahverkehrsplanes. Neben der Inbetriebnahme der bestellten Stadtbahnfahrzeuge ist die Sicherstellung der Finanzierung weiterer Fahrzeugbestellungen von herausragender Bedeutung.

Bei der Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes sollte nach Komplettierung der Linie 4 und 5 mit Hochbahnsteigen, die Komplettierung weiterer Linien angestrebt werden. Hier bieten sich aufgrund des bereits hohen Ausstattungsgrades mit Hochbahnsteigen die Linien 2, 6 und 11 an. Mit einem solchen Vorgehen eilt der Netzausbau der Fahrzeugbestellung von TW3000 immer einige Jahre voraus.

Da TW6000 ab 2014 kontinuierlich außer Betrieb genommen werden, müssen auch die bisher aufgrund des geringeren Gleismittenabstandes nur mit TW6000 befahrbaren Strecken (auf den Linien 5, 9, 10 und 17) für den Einsatz von TW2000 angepasst werden. Dieses ist in großem Maße im Rahmen von anstehenden Grunderneuerungen der Gleise und geplanten Neubaumaßnahmen in der Laufzeit des Nahverkehrsplanes vorgesehen.

# Kapitel E IV



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!  
**Busverkehr – Angebot und Infrastruktur**

## Kapitel E IV: Busverkehr – Angebot und Infrastruktur

### 1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes

Der Überprüfungsbedarf beim Verkehrssystem Bus bis einschließlich 2018, der sich aus der Überprüfung der Linieneffizienz ergeben hat, ist in Kapitel D II 7.2 beschrieben. Diese Effizienzüberprüfung der Buslinien behält dauerhaft ihre Gültigkeit. Darüber hinaus sind in diesem Zeitrahmen weitere Maßnahmen, die sich beispielsweise aus der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung, aus neuen Bildungsstandorten oder auf Grund von Änderungen der finanziellen Rahmenbedingungen ergeben, möglich.

Das Angebot des Verkehrssystems Bus ist flexibel kurz- bis mittelfristig planbar, da aufwändige Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall nicht notwendig sind, wenn ausreichende Fahrbahnquerschnitte ohne verkehrsberuhigende Hindernisse vorhanden sind. Planungen zu konkreten grundlegenden Netz- bzw. Angebotsänderungen in den nächsten Jahren liegen nicht vor. Notwendige Netz- und Angebotsanpassungen, die sich beispielsweise durch die Siedlungs-, Bevölkerungs- oder Fahrgastentwicklung ergeben können, werden auch in der Laufzeit des NVP 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 II 1 beschriebenen Bedienungsstandards wie z. B. merkbare Taktzeiten weiterhin gültig sein.

Wie in Kap. D I 2 beschrieben, sollen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans Standards für die Schülerbeförderung untersucht und festgelegt werden, da sich durch die Einrichtung von Ganztagschulen, Änderung von Schulformen und sich abzeichnenden Schließungen von Schulstandorten die Anforderungen an die Schülerbeförderung erhöht haben.

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.

Auch beim Angebot im Busverkehr gelten die in Kap. E I dargestellten Leitlinien und Ziele. Im Hinblick auf ein hochwertiges Bussystem soll das Angebot auf weitere Verbesserungsmöglichkeiten in den nächsten Jahren untersucht werden. Dazu gehören folgende Punkte:

- Verbesserung eines vertaktetes Angebots,
- wiederkehrende Abfahrtsminuten über den Tag und die Tagesarten werktags, samstags und sonntags,
- weitere Angleichung der Takte in beide Richtungen bei den hochwertigen Regionalbuslinien,
- Verbesserung Anschlusssicherheit an wichtigen Verknüpfungspunkten,
- Bessere Vertaktung/Staffelung von Fahrten bei mehreren Buslinien auf einer Achse,
- Taktverdichtungen bei Spitzenprodukten unter Beachtung des finanziellen Rahmens,
- Verbesserung der Darstellung von Bereichen in der LHH, die eine Bedienung im Stadtbahntakt haben,
- Verbesserung der Darstellung bzw. Einrichtung von Busachsen mit häufiger Bedienung entlang von Hauptausfallstraßen in Mittelzentren,
- Bessere Vermarktung des guten Angebots, besonders innerhalb der LHH.

### 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 Straßenbausträgern 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 Beschleuni-

gungsmaßnahmen 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. 90 % aller Lichtsignalanlagen bevorzugt.

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.

## 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 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.

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 Halteverboten, 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. Auch wenn auf freier Strecke weniger umfangreiche Störungen auftreten, sind auch in diesen Bereichen zur Minimierung der Verlustzeiten geeignete Maßnahmen zur Busbeschleunigung anzustreben.

Die Region Hannover setzt bei der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen auf die Erfahrungen der Verkehrsunternehmen im täglichen Betriebsablauf. Werden von den Verkehrsunternehmen Bereiche genannt, an denen verstärkt Störungen im Betriebsablauf und somit hohe Verlustzeiten auftreten, wird zusammen mit allen Beteiligten (Straßenbaulastträger, Kommunen, Verkehrsunternehmen) geprüft, inwieweit Maßnahmen zur Busbeschleunigung möglich sind.

Darüber hinaus hat sich die Praxis bewährt, sich mit den Busbeschleunigungskomponenten an LSA-Maßnahmen (z.B. Erneuerung von LSA mit LED-Technik) der Straßenbaulastträger anzuhängen. Wird seitens der Verkehrsunternehmen an diesen LSA der Bedarf einer Busbeschleunigung gesehen, werden mit den Straßenbaulastträgern Vereinbarungen über eine Berücksichtigung der entsprechenden Busbeschleunigungskomponenten getroffen.

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.

## 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 eigene Bedeutungen für die Attraktivität des Verkehrssystems Bus haben.

- Warten  
(Aufstellflächen, Witterungsschutz, Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Service)
- Information  
(Abfahrtszeiten, Linienweg, Tarif, Sonderinformationen)
- Ein-/Ausstieg der Fahrgäste  
(Barrierefreiheit, schneller Fahrgastwechsel, ...)
- Zusatzfunktionen  
(Umstieg zu und aus anderen Verkehrsmitteln wie Fahrrad, Stadtbahn, S-Bahn ...)

Hierüber hinaus gibt es Haltestellen mit besonderen Anforderungen: Zentrale Omnibusbahnhöfe (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. Stadtbuslinie).

Eine Haltestelle besteht in der Regel aus zwei Haltepunkten (jeweils ein Haltepunkt pro Fahrtrichtung). Abweichend davon können an Haltestellen mit mehreren Buslinien auch mehrere Haltepunkte pro Fahrtrichtung auftreten (z.B. Schulhaltestellen, Umsteigehaltestellen) oder auch Haltestellen nur aus einem Haltepunkt bestehen (z.B. Haltestellen im Einrichtungsverkehr, Endhaltestellen).

#### Haltestellenbestand

Insgesamt gibt es in der Region Hannover ca. 1.850 Haltestellen, wobei sich ca. 400 in der Landeshauptstadt und ca. 1.450 im restlichen Gebiet befinden. Die Anzahl der einzelnen Haltepunkte beläuft sich in der Region Hannover insgesamt auf ca. 3.600.

Der größte Anteil der Haltestellen im Regionsgebiet (ca. 80%) besteht aus zwei Haltepunkten entsprechend der beiden Fahrtrichtungen. Ca. 13 % der Haltestellen weisen nur einen Haltepunkt auf. Hierbei handelt es sich um Linienendpunkte oder Einrichtungsverkehre. Über 5% der Haltestellen verfügen über 3 oder 4 Haltepunkte, mehr als 5 Haltepunkte befinden sich an ca. 1,5% der Haltestellen (z.B. ZOB oder große Schulbushaltestellen).

Für die vielfältigen Aufgaben im Bereich Businfrastruktur ist ein genauer Kenntnisstand über die Ausgestaltung aller vorhandenen Haltepunkte in der Region Hannover erforderlich. Grundlage hierfür bildet ein datenbankgestütztes Haltestellen-Informationssystem (HIS). Auf Basis einer zuletzt Ende 2012 durchgeführten Erhebung verwaltet HIS alle Haltepunkte mit vorher definierten Ausstattungsmerkmalen. Neben der Erfassung des Ist-Zustandes aller Haltepunkte dokumentieren Fotos zusätzlich Umfeld und Ausstattung. In topografischen Karten werden die genauen Standorte angezeigt. Mittels der zur Verfügung stehenden Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmen werden den einzelnen Haltepunkten die Ein- und Aussteigerzahlen zugeordnet.

HIS bietet verschiedene Auswertungsmöglichkeiten im Hinblick auf Soll-Ist-Vergleiche zu angestrebten Ausstattungsstandards und wird als Grundlage zur Ermittlung des Handlungsbedarfs für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen herangezogen.

Darüber hinaus hat sich HIS als hervorragendes Auskunftssystem für die vielfältigen haltestellenbezogenen Anfragen von Bürgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen bewährt.

#### Zuständigkeiten

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 einem Verkehrsunternehmen und einem Werbeträgerunternehmen. Für die Unterhaltung und Reinigung der Wartehallen ist der Eigentümer, in diesem Fall das Werbeträgerunternehmen, zuständig.

Inzwischen haben auch immer mehr Städte und Gemeinden

für die Ausstattungselemente, insbesondere Wartehallen, Vereinbarungen mit Werbepartnern über die Finanzierung und Unterhaltung getroffen. Bei der Vertragsgestaltung ist darauf hinzuwirken, dass die Standards für Wartehallen insbesondere im Hinblick auf Transparenz und das Berücksichtigen einer beleuchteten Vitrine für Fahrplan- und Tarifinfos eingehalten werden.

### 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 Buslinien 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, Ausbaustandard und Mängelanalyse

### 3.2.1 Haltestellen

#### Ziele

Mit dem Ziel, in der gesamten Region Hannover 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 dem Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen auch im Busverkehr langfristig zu erreichen, ist neben den in Kapitel E IV. 4 Fahrzeuge aufgeführten Niederflurfahrzeugen auch die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von entscheidender Bedeutung.

Grundvoraussetzung für eine Barrierefreiheit an Bushaltestellen ist, dass ein leichter Ein- und Ausstieg durch einen möglichst niveaugleichen und spaltfreien Übergang zwischen Wartefläche und Fahrzeugboden gewährleistet wird. Dies wird durch die Kombination von baulichen Maßnahmen (16 cm Hochbord), Niederflurfahrzeugen (Kneeling) und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Rampe) erreicht. Des Weiteren muss ein ausreichend dimensionierter Wartebereich vorhanden und der Einstiegsbereich erreichbar und auffindbar sein. Ein zügiges Weiterfahren nach dem Fahrgastwechsel wird durch die Ausbildung der Haltestelle als Fahrbahnrandhaltestelle oder als Buskap erzielt.

#### 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 oder betriebliche Gründe dies erfordern, können Haltestellen auch als Busbucht ausgebildet werden. Auch hier gilt, dass der Höhenunterschied und der Abstand zwischen dem Bordstein und dem Fahrzeugboden so gering wie möglich sein sollten.

### Ausbaustandard

Die Ausgestaltung einer Haltestelle muss die unter den Zielen genannten Anforderungen an eine Haltestelle weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, gleichzeitig aber auch im Rahmen des betrieblich, technisch und wirtschaftlich Machbaren und Vertretbaren bleiben.

Die Haltestellenausstattung sieht alle verkehrlichen und betrieblichen sowie die für die Fahrgastnutzung erforderlichen Einrichtungen an der Haltestelle vor. Die Auswahl der Ausstattungselemente wird von der Funktion der Haltestelle im Liniennetz (z.B. Endhaltestelle, Umsteigehaltestelle, Ausstiegshaltestelle), vom Fahrgastaufkommen und letztendlich auch von den baulichen Möglichkeiten vor Ort bestimmt.

Bezüglich der Haltestellenausstattung werden drei verschiedene Ausstattungsgrade unterschieden. Ihnen sind verschiedene Ausstattungselemente zugeordnet, die als angestrebte Standards und Sollausstattung der Haltestelle zu verstehen sind. Es sind jedoch immer die besonderen örtlichen Gegebenheiten zu betrachten. Besondere Anforderungen sowie eine Kosten-Nutzen-Betrachtung erfordern ggf. Veränderungen der Standards.

### Grundausrüstung

mit folgenden Elementen:

- Haltestellenmast/-schild
- Fahrplan
- Papierkorb  
(Aufhängung möglichst nicht am Haltestellenmast - Vermeidung Geruchsbelästigung)
- Befestigte und erhöhte Wartefläche  
(18 m lange Aufstellfläche; 16 cm Hochbord)
- Führungselemente/Orientierungselemente
- Beleuchtung (vorrangig innerhalb von Ortschaften)
- Sitzgelegenheit
- Abstellmöglichkeiten für einzelne Fahrräder (Fahrradbügel)

### Ergänzungsausstattung

für Haltestellen, die als Einstiegshaltestelle genutzt werden und entsprechende Einsteigerzahlen (bei Witterungsschutz nach heutigem Ansatz mindestens 30 Einsteiger pro Werktag) aufweisen, gilt ergänzend zur Grundausrüstung:

- Transparenter Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit (Berücksichtigung ausreichender Wartefläche/Durchgänge und Kontraste wie z.B. Vogelschutz)
- Beleuchtete Vitrine mit Fahrplan- und Tarifinfos (möglichst integriert im Fahrgastunterstand)

Diese Ausstattungen sollen in der Regel nur dann ergänzt

werden, wenn die Haltestellen die Anforderungen an die Grundausrüstung, insbesondere im Hinblick auf eine befestigte und erhöhte Wartefläche, erfüllen.

### Komfortausstattung

für Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und/oder besonderen Nutzungsanforderungen (z.B. Umsteigehaltestellen) gilt zusätzlich zur Grund- und Ergänzungsausstattung:

- Dynamische Fahrgastinformation und evtl. weitere ergänzende Fahrgastinformationen (z.B. akustische Informationen)
- Besonderer Fahrgastunterstand (z.B. angemessene Größe, Gestaltung, zusätzliche Sitzgelegenheiten)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z.B. größerer Wartebereich, Gestaltungselemente)

Im Hinblick auf eine barrierefreie Haltestellengestaltung sind folgende Ausstattungselemente der Grundausrüstung von besonderer Bedeutung:

#### Hochbord

Die Bordanlagen aller Bushaltestellen sollen im Idealfall eine Höhe von 16-18 cm aufweisen. An Bushaltestellen, die keine Bordanlage oder Bordhöhen kleiner 10 cm aufweisen, ist ein selbstständiger Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auch unter Zuhilfenahme von fahrzeuggebundenen Einstiegs- hilfen (Rampe, Kneeling-Einrichtungen) nicht möglich. Diese Haltestellen müssen daher vorrangig barrierefrei umgebaut werden.

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 Mobilitätseingeschränkte 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.

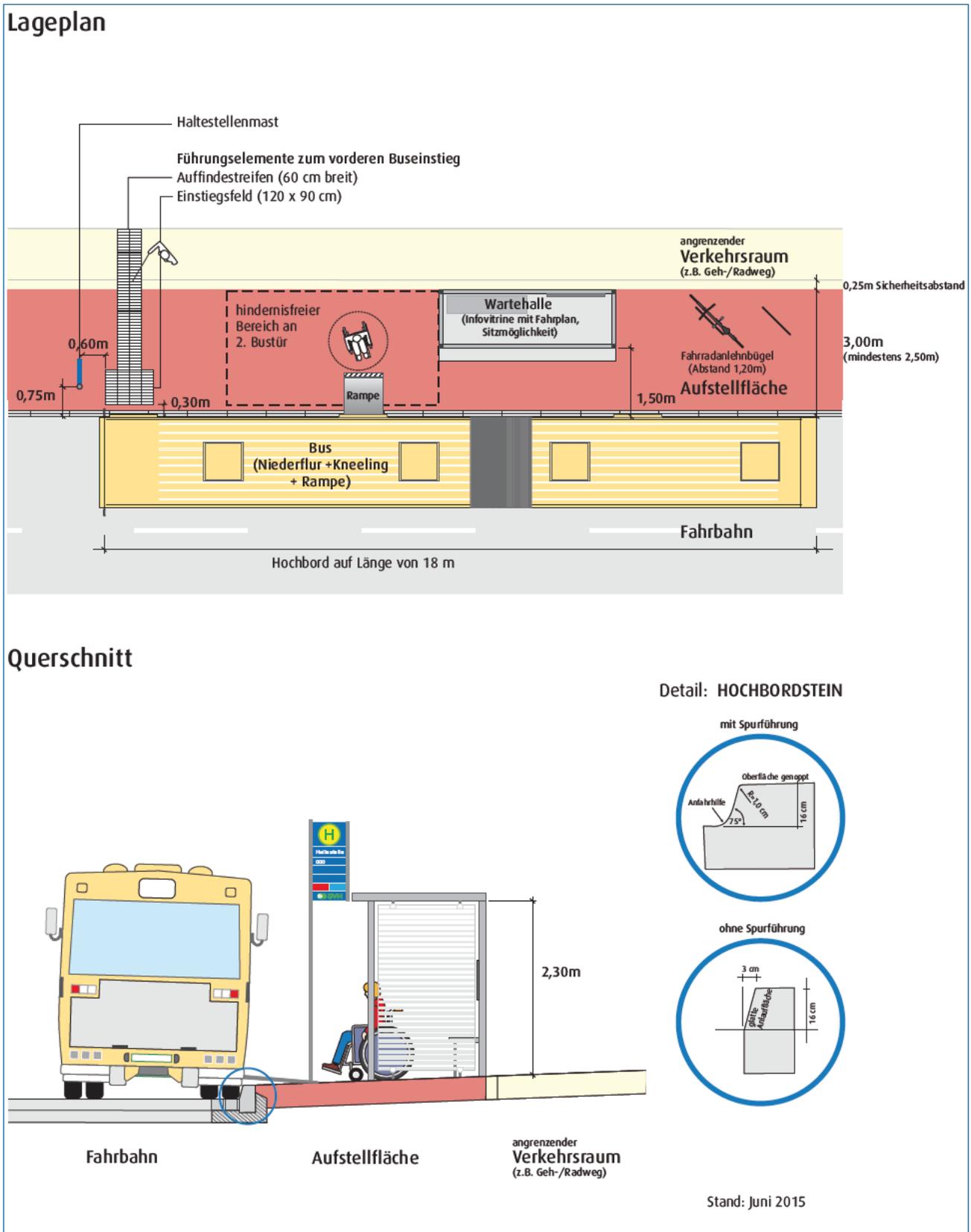
Hierzu zählen folgende Elemente:

- „Auffindestreifen“ (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.
- „Einstiegsfeld“ (120 x 90 cm) 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) vorgesehen werden.

Um die einzelnen Elemente der Grund- und Ergänzungsausstattung im Gesamtzusammenhang für die Planungspraxis übersichtlich darzustellen, wurde die Leitlinie „Idealtypische Bushaltestelle“ entwickelt (Abb. E IV 1). Ziel ist die einheitliche Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover bei Realisierung durch die verschiedenen Bauherren. Die dargestellten Standards sind bei Umbaumaßnahmen von Haltestellen oftmals aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht vollständig realisierbar. In diesen Fällen soll jeweils eine größtmögliche Annäherung an den Idealstandard angestrebt werden.

Abb. EIV 1: Idealtypische Haltestelle <sup>1)</sup>



1) nach „Leitfaden Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover 2014“

### Mängelanalyse

Unter Zugrundelegung der vorgegebenen Ziele und den damit verbundenen angestrebten Ausstattungsstandards wird bei der ganzheitlichen Betrachtung aller Haltestellen deutlich, dass die vorhandene Ausgestaltung der einzelnen Haltestellen bzw. -punkte in der Region Hannover sehr unterschiedlich ist und in weiten Bereichen nicht die Anforderungen an ein attraktives Verkehrssystem erfüllt.

Handlungsbedarf besteht bezüglich:

#### Grundausrüstung

Ein erheblicher Ausbaubedarf besteht in Bezug auf ein flächenhaftes barrierefreies Bussystem. Bei der Betrachtung aller Haltestellen in der Region wird deutlich, dass vielfach die Grundanforderungen an eine barrierefreie Nutzung noch nicht erfüllt sind. Die Nutzungsschwierigkeiten treten vor allem durch unzureichende Bordhöhen, zu schmale Aufstellflächen z.B. für Rollstuhlfahrer und fehlende taktile und visuelle Leiteinrichtungen für Blinde und sehbehinderte Fahrgäste auf. Des Weiteren fehlen an Haltestellen, die auf Grund ihrer Lage im Ort regelmäßig zum Umstieg vom Fahrrad auf das Verkehrssystem Bus genutzt werden, den Anforderungen entsprechende Fahrradabstellmöglichkeiten.

Anhand des unter Kapitel E IV 3.1.1 erläuterten Haltestellen-Informationssystem (HIS) können Aussagen über den derzeitigen Ausbaustandard aller Haltestellen getroffen werden. Als Datengrundlage werden die Erhebungsdaten aus dem Oktober 2012 herangezogen. Inzwischen wurden von den Kommunen und der Region Hannover bereits weitere Haltestellen barrierefrei ausgebaut, die noch nicht berücksichtigt sind. Entsprechende Aktualisierungen der Datenbank werden in regelmäßigen Abständen vorgenommen.

Erste Auswertungen haben gezeigt, dass unter der Voraussetzung einer vollständigen Barrierefreiheit (Bordhöhe 16 cm, ausreichende Tiefe der Aufstellflächen und Leitelemente) nur ein sehr geringer Anteil der Haltestellen entsprechend ausgebaut ist. Die Gründe hierfür liegen zum einen in den vor Ort vorhandenen baulichen Gegebenheiten (z.B. schmale Gehwegflächen) und zum anderen im Fehlen einzelner Bausteine, insbesondere der Leitelemente.

Um den grundlegenden Ausbaubedarf der Haltestellen zu ermitteln, wurden zunächst als Mindest-Kriterium die vorhandenen Bordhöhen betrachtet. Als Grenzwert wurden hierbei 15 cm (aufgrund evtl. Messungenauigkeiten nicht 16 cm) zugrunde gelegt.

Bei Betrachtung aller 3564 erhobenen Haltepunkte der Region Hannover zeigt sich, dass 27 % der Haltestellen eine Bordhöhe von mindestens 15 cm aufweisen. In der Landeshauptstadt Hannover haben von den insgesamt 859 Haltepunkten 32 % eine entsprechende Bordhöhe. Bei den 2705 Haltepunkten der Umlandkommunen liegt der Anteil insgesamt bei 25 %, wobei die Anzahl der Haltepunkte mit mindestens 15 cm Bordhöhe in den einzelnen Kommunen zum Teil sehr unterschiedlich ist. Eine detaillierte Aufschlüsselung für die regionszugehörigen Kommunen ist der Tabelle E IV 1 zu entnehmen.

Aus den genannten Zahlen lässt sich ein großer Handlungsbedarf allein für Maßnahmen zur Schaffung einer barrierefreien Bordhöhe für die nächsten Jahre ableiten.

#### Ergänzungsausrüstung

An vielen Haltestellen, an denen auf Grund der Einsteigerzahlen ein erhöhter Ausbaustandard vorzusehen ist, fehlen Witterungsschutz und Informationsvitrinen. Bereits vorhandene Ausstattungselemente entsprechen vielfach nicht mehr dem heutigen Standard in Bezug auf Fahrgastkomfort, -information und -sicherheit und bedürfen einer entsprechenden Erneuerung.

#### Komfortausrüstung

Zur optimalen Erfüllung der Informationsbedürfnisse der Fahrgäste und somit zur Steigerung der Benutzerfreundlichkeit sind an ausgewählten Haltestellen dynamische Fahrgastinformationselemente mit Darstellung der Abfahrtszeiten in Echtzeit und Angaben zu Änderungen im Betriebsablauf anzustreben (vgl. Kap. D III 5.2.4).

**Tabelle E IV 1: Bestanderfassung zu barrierefreien Bordhöhen in der Region Hannover (Stand: April 2015)**

Gemeinden	Anzahl Haltepunkte	Anzahl Haltepunkte mit einer Bordhöhe von mindestens 15 cm	„Prozentualer Anteil“
Barsinghausen	208	61	29%
Burgdorf	140	54	39%
Burgwedel	101	37	37%
Garbsen	230	79	34%
Gehrden	68	21	31%
Hemmingen	64	28	44%
Isernhagen	122	55	45%
Laatzen	82	14	17%
Landeshauptstadt Hannover	866	274	32%
Langenhagen	220	40	18%
Lehrte	162	36	22%
Neustadt	375	29	8%
Pattensen	62	8	13%
Ronnenberg	77	16	21%
Seelze	117	28	24%
Sehnde	100	22	22%
Springe	102	29	28%
Uetze	102	36	35%
Wedemark	156	29	19%
Wennigsen	46	23	50%
Wunstorf	211	40	19%
<b>Region Hannover gesamt</b>	<b>3611</b>	<b>959</b>	<b>27%</b>
<b>Region Hannover ohne LHH</b>	<b>2745</b>	<b>685</b>	<b>25%</b>
<b>Landeshauptstadt Hannover</b>	<b>866</b>	<b>274</b>	<b>32%</b>

### 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 III 5.6), 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 taktilen 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 z. T. baulich schon relativ alt und auch den betrieblichen Anforderungen teilweise nicht mehr gewachsen. Eine Verbesserung des heutigen Zustands wird angestrebt. Für die ZOB in Hannover, Neustadt, Burgdorf (Westseite), Springe, Pattensen und Wunstorf besteht Handlungsbedarf in Bezug auf die Erfüllung der genannten Anforderungskriterien. Für den ZOB Neustadt und den ZOB Hannover sind konkrete Ausbauprojekte vorgesehen.

#### 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 den genannten Anforderungskriterien.

## 3.3 Maßnahmenkonzept

### 3.3.1 Haltestellen

Die in der Mängelanalyse dargestellten Defizite der Haltestelleninfrastruktur in Bezug auf die Ausgestaltung der einzelnen Haltepunkte sollen in den nächsten Jahren kontinuierlich behoben werden. Hierfür sind folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellenausstattung vorgesehen:

#### Grundausrüstung

Zur Sicherstellung einer flächendeckenden barrierefreien Zugänglichkeit des Verkehrssystems Bus soll vorrangig eine Verbesserung der Grundausrüstung von Bushaltestellen vorgenommen werden.

In den zurückliegenden Jahren wurden bereits diverse diesbezügliche Baumaßnahmen durchgeführt. Die Auswahl der umgebauten Haltestellen basierte auf einer vom Fachbereich Verkehr erarbeiteten grundlegenden Konzeption aus dem Jahr 2001 zur Verbesserung der Nutzung des Linienbusverkehrs im ländlichen Raum für mobilitätseingeschränkte Personen. Es wurden ausgewählte Buslinien herausgefiltert, die auf Grund ihrer räumlichen Nähe zu Einrichtungen und Zielen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eine besondere Bedeutung aufweisen. Durch ergänzende Untersuchungen wurden die daraus resultierenden potenziellen Umbaumaßnahmen ermittelt.

Mittlerweile ist ein Großteil der ermittelten Umbaumaßnahmen verwirklicht.

Künftig soll die Maßnahmenauswahl nicht mehr linienbezogen, sondern flächenbezogen ermittelt werden. Hierbei sollen auch die Haltestellen in der Landeshauptstadt Hannover Berücksichtigung finden. Als Zwischenziel zur Verwirklichung einer flächendeckend barrierefreien Businfrastruktur wird angestrebt, im Sinne einer Gleichbehandlung aller Kommunen, vorerst in jedem Ortsteil einer Kommune mindestens eine barrierefreie Bushaltestelle (entspricht in der Regel je einem Haltepunkt pro Fahrtrichtung) anzubieten. Im nächsten Schritt soll das barrierefreie Haltestellennetz sukzessive verdichtet werden.

Grundlage für die zukünftige Maßnahmenauswahl bildet das Haltestelleninformationssystem HIS (Kap E IV 3.1.1.). Im Abgleich zwischen Soll- und Istzustand wird der Ausbaubedarf der einzelnen Haltpunkte bestimmt. In Abstimmung mit den Kommunen, Baulastträgern und Verkehrsunternehmen werden jährliche Maßnahmenpakete festgelegt.

Durch die standardmäßige Ausstattung der Bushaltestellen mit Fahrradbügeln soll die Nutzung des Fahrrades als Zubringer zur Haltestelle gestärkt werden. Entsprechend werden bei den künftigen Umbaumaßnahmen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten einzelne Fahrradbügel vorgesehen. Bezüglich größerer Fahrradabstellanlagen an ausgewählten Haltepunkten wird auf das B+R Ausbaukonzept (vgl. Kap. E V) verwiesen.

#### Zusatzausstattung

Zusatzausstattungen an Haltestellen werden in der Regel im Zuge der Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Grundausstattung mit berücksichtigt. Im Einzelfall werden fehlende Witterungsschutzeinrichtungen einzeln nachgerüstet. Grundvoraussetzung hierfür ist eine ausreichende Dimensionierung des Wartebereiches, die vielfach erst nach einem barrierefreien Haltestellenausbau vorliegt.

#### Komfortausstattung

Eine weitere Qualitätsverbesserung des ÖPNV und die Schaffung eines hochwertigen Bussystems sollen durch die zusätzliche Ausstattung einzelner Haltepunkte mit Elementen zur dynamischen Fahrgastinformation erreicht werden. Der Fahrgast wird hierbei auf digitalen Tafeln über aktuelle Fahrplandaten sowie Störungsmeldungen informiert.

Für die Auswahl der ersten Haltestellen zur Ausrüstung mit dynamischen Fahrgastinformationen werden zunächst für

die Bushaltestellen in der Landeshauptstadt Hannover Fahrgastzahlen mit einer Größenordnung von ca. 500 Einsteigern (betrifft ca. 75 Haltestellen) und für das Umland mit einer Größenordnung von ca. 200 Einsteigern (betrifft ca. 110 Haltestellen) berücksichtigt. Diese Werte sind als Einstiegsgrößen zu verstehen und nach den Erfahrungen der ersten Umsetzungsphase ggf. anzupassen (siehe auch Kap. D III 5.2.4).

#### Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes

Die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln der Region Hannover und den Fördermitteln des Landes Niedersachsen.

Für die Verwirklichung der Ausbauziele konnten bisher folgende Förderprogramme, mit in der Regel 75% iger Kostenbeteiligung des Landes, für diverse Maßnahmen in Anspruch genommen werden (vgl. Kap.F 2.1.2):

- Haltestellenprogramm (Einstellung 2007)
- ÖPNV-Investitionsprogramm zur Gewährung von Zuwendungen für Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV (Neu- und Ausbauten oberhalb einer Bagatellgrenze von 35.000 € Baukosten)
- ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010-2014 für die Grunderneuerung von Bushaltestellen mit Verbesserung der Ausstattung (Sammelanträge für Ausbaumaßnahmen unter der Bagatellgrenze)

Mit Einführung des ÖPNV-Konjunkturprogramms 2010-2014, das auch eine Maßnahmenförderung für Haltestellenumbauten unter einer Bagatellgrenze von 35.000 € ermöglicht, konnten durch Baumaßnahmen der Region Hannover jährlich ca. 16 Haltepunkte grunderneuert werden.

Zusätzlich wurden die Kommunen animiert, eigene Fördermaßnahmen zur Ausstattungsverbesserung ihrer Haltestellen vorzunehmen. Diese Maßnahmen wurden durch Zuwendungen der Region Hannover unterstützt (50%ige Mitfinanzierung der nicht durch Fördermittel gedeckten Kosten). Durch diesen Anreiz konnte ein deutlicher Anstieg der Bautätigkeit erzielt und jährlich ca. 50 zusätzliche Haltepunkte umgebaut werden.

Aufgrund der positiven Wirkung und der großen Nachfrage ist das ursprünglich bis 2014 befristete ÖPNV-Konjunkturprogramm bis auf Weiteres über 2014 hinaus verlängert worden. Die Mitfinanzierung der Region Hannover wird vorbehaltlich zur Verfügung stehender Haushaltsmittel ebenfalls fortgesetzt.

Vorbehaltlich einer Beschlussfassung des Gesetzentwurfes zum Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Stand 09/2013) ist auch über 2016 hinaus die Förderung für Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV gesichert.

Gemäß des politischen Auftrags der Region Hannover zur Herstellung einer flächendeckenden barrierefreien Businfrastruktur soll das bisher erzielte jährliche Ausbauvolumen in den Folgejahren weiter erhöht werden. Die Verteilung barrierefreier Haltestellen soll im kommunalen Vergleich während der Laufzeit des NVP 2015 weiter angeglichen werden (vgl. Tab. E IV 1). Zur Erfüllung dieses Ziels werden weitere Haushaltsmittel erforderlich.

Für die Umsetzung des Ausbauziels „Komfortausstattung“ zur Schaffung eines hochwertigen Bussystems sind ebenfalls Haushaltsmittel seitens der Region vorzusehen. Eventuelle Fördermöglichkeiten durch das Land Niedersachsen werden derzeit geprüft.

### 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. Die Realisierung ist für 2013 geplant.

Für den GVH-Linienverkehr werden die Haltestellen (Ein- und Ausstieg) gebündelt. Die Wartepositionen sind in der Rundstraße vorgesehen. Die hierfür notwendigen Flächen sind planrechtlich gesichert.

#### **ZOB Neustadt:**

Die Bestandsituation ist aus baulicher und funktionaler Sicht sehr unbefriedigend. Dies betrifft sowohl den Bereich des ZOB, als auch P+R- und B+R Anlagen, sowie Vorplatz und Wegeführung. Im Jahr 2009 wurde im Auftrag der Region Hannover eine Machbarkeitsstudie fertig gestellt, auf deren Grundlage dann weitere Planungen erfolgten. Im Jahr 2012 wurde ein Finanzierungsantrag beim Land gestellt. Eine Programmaufnahme ist erfolgt. Die geplante Bauzeit ist für die Jahre 2014-2016 vorgesehen. Sowohl die verkehrliche, als auch die städtebauliche Situation werden - der Bedeutung als wichtiger Verknüpfungspunkt und als Stadteingang entsprechend - wesentlich verbessert.

#### **ZOB Springe:**

Auf Grundlage der formulierten Ziele der Bahnhofsumfeldplanung in Springe wird seitens der Stadt Springe eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des östlichen Bahnhofsumfeldes angestrebt. Eine Neuplanung des ZOB ist ein Baustein dieser Planung. Betrieblich gibt es derzeit keine zwingenden Gründe zum kurzfristigen Ausbau des ZOB. Eine zusätzliche Buswendemöglichkeit wird voraussichtlich in 2014 (unabhängig vom ZOB) umgesetzt.

Im Falle der Umsetzung des Gesamtkonzeptes wird gemeinsam mit der Stadt Springe eine Umgestaltung des ZOB angestrebt, die sowohl die stadtgesterischen Ziele der Stadt Springe als auch die notwendigen busbetrieblichen Funktionsanpassungen, sowie die Optimierung der Umsteige- und Wartesituation für die Fahrgäste 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. Die Rampe ist Eigentum der DB. Fördermittel für den barrierefreien Ausbau einer 2. Rampe sind von der LNVG nicht zu erwarten. Der Ausbau müsste aus Eigenmitteln der Region Hannover erfolgen. Andere Fördermöglichkeiten oder Beteiligung der DB sind zu prüfen.

#### **ZOB Wunstorf:**

Eine generelle Überplanung ist nicht notwendig, allerdings sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, sowie zur Verbesserung der Fahrgastinformation durchgeführt werden.

#### **ZOB Pattensen:**

Die Stadt strebt eine Umgestaltung an. Der Flächennutzungsplan und Bebauungsplan wird entsprechend aufgestellt. Die Region sieht gegebenenfalls Modernisierungsbedarf. Im Rahmen einer eventuellen Überplanung des ZOB wird bei Bedarf eine Erweiterung des derzeitigen Areals, sowie die Einrichtung sanitärer Anlagen überprüft.

#### **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 Bahnhofsvor-

platz 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.

## 4. Fahrzeuge

### 4.1 Bestand

In den vergangenen Jahren sind durch die Neubeschaffung vieler Fahrzeuge die Qualitäten in Bezug auf Fahrzeugalter, Zugänglichkeit, Nutzungsmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte, Fahrgastinformation, technische Ausstattung und Umweltfreundlichkeit verbessert worden.

Seit 2008 wird die Busflotte der üstra beständig erneuert. Grundsätzlich sind alle Fahrzeuge mit Niederflurtechnik und Kneeling ausgerüstet. Alle Fahrzeuge besitzen eine automatisch ausfahrbare Rampe, 10 Fahrzeuge haben zusätzlich an der ersten Tür eine manuell zu bedienende Rampe. Solowagen werden mit 3 Türen und Gelenkbusse werden mit 4 Türen beschafft, um die Fahrgastwechselzeiten zu verkürzen und eine bessere Verteilung der Fahrgäste über den gesamten Bus zu gewährleisten. Alle Neuzugänge weisen entweder die Schadstoff Norm Euro 5 oder EEV auf.

Die RegioBus beschafft seit 2003 ausschließlich Niederflurfahrzeuge (mit Kneeling), die mit einer manuell zu bedienenden Rampe behindertengerecht ausgestattet sind. Bei Fahrzeugen ab dem Baujahr 2007 wird die Schadstoffnorm Euro 5 eingehalten. Seit 2008 werden Busse mit EEV-Standard beschafft. Etwa 10% der Flotte werden jährlich erneuert. Alle Fahrzeuge seit dem Baujahr 2001 verfügen über eine Klimaanlage.

### 4.2 Ausblick

In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die die Region Hannover den Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus seit 2006 erteilt, sind die Qualitätsanforderungen an die Busse geregelt. 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 mindestens die jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben, insbesondere in Bezug auf die Umweltfreundlichkeit von den Verkehrsunternehmen, umgesetzt (vgl. Kapitel D II 3)

Nach dem beschlossenen „VEP pro Klima“ erfolgt die Umstellung der üstra-Stadtbussflotte auf moderne Technologien, z. Zt. sind dies Hybridbusse. Perspektivisch ist auch der Einsatz von Elektrobussen denkbar. Die RegioBus Hannover beschafft Neufahrzeuge nach dem Euro-EEV-Standard. Die seit 2012 bei der RegioBus Hannover eingesetzten Anhängergespanne haben sich bewährt. Sie bieten wirtschaftliche Vorteile, da somit besonders im Berufs- und Schülerverkehr flexibel auf das schwankende Passagieraufkommen reagiert werden kann. Darüber hinaus können dadurch der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emission reduziert werden. Aus den genannten Gründen soll ein weiterer Ausbau des Gespanneinsatzes in der Region Hannover geprüft werden. Bei Neubeschaffungen von Bussen ist in Zukunft die nach dem jeweiligen Stand der Technik optimale Antriebslösung zu wählen.

# Kapitel E V



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!  
**Park+Ride/Bike+Ride (P+R/B+R)**

## Kapitel E V: Park+Ride/Bike+Ride (P+R/B+R)

### 1. Ausgangssituation und Bestand

#### P+R

Die Verknüpfung des privaten Kfz-Verkehrs mit dem schienen- gebundenen Personennahverkehr erfolgt durch das Park+Ride-System. Dieses System soll vor allem für den Berufsverkehr, aber auch für den Einkaufs- / Freizeitverkehr die Fahrten mit dem Pkw zwischen Peripherie und Zentrum ersetzen und somit einen Beitrag zur Steigerung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV, zur Entspannung der Parksituation in Hannover und zum Klimaschutz leisten.

Um den Umstieg auf die schienen- gebundenen 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 6.200 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 Konkurrenz 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 Einzel- faktoren 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 Umsteige-

vorgänge, Grad der Flexibilität, Erreichbarkeit der P+R-Anlage im Straßennetz und andere Faktoren). Bei der Erstellung von Ausbaukonzepten sind neben den aktuellen Auslastungszah- len stets auch diese Einzelfaktoren situationsbezogen zu be- rücksichtigen.

#### 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 umweltverträgli- chen 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 schnel- le Punkt-zu-Punkt-Verbindungen herstellt. Damit entstehen Verbindungen, die auch gegenüber der Pkw-Nutzung konkur- renzfähig sind.

B+R wird nicht nur auf dem Weg zur Haltestelle (im Vortrans- port) genutzt, sondern zunehmend auch im Nachtransport, d.h. von der Haltestelle zum Zielort. Die Anforderungen an die Abstellmöglichkeiten in Bezug auf Diebstahlschutz, Vandalis- mus und Witterungsschutz sind im Nachtransport deutlich hö- her als im Vortransport, da das Fahrrad dort auch über Nacht und am Wochenende verbleibt.

Der Haupteinsatzbereich des Fahrrades als Zubringer zur Hal- testelle 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 Haltestelleneinzugsbe- reich auf das 6- bis maximal 9-fache gegenüber dem Fußweg vergrößert werden. Durch die Entwicklung und die Zunahme von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs vergrößert sich der Zu- bringerradius zu den Haltestellen. Auch Entfernungen über 5 km können somit für die Verknüpfung zwischen B+R und SPNV attraktiv sein. Voraussetzung dafür sind allerdings die gute und sichere Erreichbarkeit der SPNV Stationen durch gut ausgebaute, sichere Radwege, sowie sichere Abstellmöglich- keiten für die meist hochwertigeren Elektrofahrräder und Zu- behör.

#### B+R Standards

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. Neuerdings wird auch dem Fahrrad als Zubringer zu Bushaltestellen durch die standardmäßige Ausstattung neuer Bushaltestellen mit Fahrradbügeln Rechnung getragen.

Die Mindestanforderungen an die Qualität der Abstellanlagen stellt das Bügelsystem dar. Hierbei können die Fahrräder standsicher an einem Anlehnbügel abgestellt und am Rahmen angeschlossen werden. Die Fahrrad-Anlehnbügel werden meist auf pflasterbefestigten Flächen in einem Mindestabstand von 1,00m (bei begrenztem Platzangebot) vorzugsweise in einem Abstand von 1,20m gesetzt. Die nächst höhere Qualitätsstufe stellen überdachte Anlagen dar. Zunehmend werden überdachte, abschließbare Anlagen, sogenannte Fahrradgaragen angeboten, da in in jüngerer Vergangenheit die Anforderungen hinsichtlich Schutz vor Vandalismus und Diebstahl gestiegen sind. Dies beruht auf zunehmend hochwertigeren Fahrrädern - sowohl im „Standard“ als auch im Pedelec-Bereich, als auch in der generellen Zunahme von Vandalismus im öffentlichen Raum.

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.

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. Bei durchgeführten Qualitätsverbesserungen, wie z.B. dem Austausch veralteter Vorderradklemmen gegen Fahrradbügel, kommt es teilweise auch zu einer Reduzierung von Abstellplätzen.

### Fazit P+R und B+R

Mit dem Angebot an P+R- und B+R-Anlagen wird der ÖPNV auch für Kunden attraktiv - bzw. der Zugang zum ÖPNV erst möglich-, die zu Beginn der Wegekette auf den IV angewiesen sind.

Mit steigenden Energiepreisen, aber auch mit zunehmend attraktiven Angeboten im Bereich der Infrastruktur, wie auch im Marketing/ Tarifbereich wird der Nutzerkreis weiter zunehmen.

Der Nutzerkreis wird sich sowohl aus „Zwangskunden“, überzeugten ÖPNV Nutzern und „Vernunft“- Entscheidern (Zeit + Geld) zusammensetzen.

Insofern ist der Bau von Fahrradabstellanlagen und Pkw-Stellplätzen an Stationen und Haltestellen in der Region Hannover weiter zu fördern.

Insbesondere der Bedarf an Fahrradabstellplätzen wächst zunehmend. Inzwischen sind an vielen Stationen die freien Flächenkapazitäten ausgeschöpft, so dass über Alternativen nachgedacht werden muss. In Einzelfällen bietet es sich an, vorhandene PKW-Stellplätze zu B+R umzunutzen, da im Vergleich zur benötigten Fläche, mehr Nutzer vom B+R Angebot profitieren. Alternativ soll auch der Bau von doppelstöckigen Anlagen in Erwägung gezogen werden. Bisher werden doppelstöckige Anlagen nur in überwachten Stationen angeboten, wie z.B. die Fahrradstation am Hbf Hannover.

Die Steigerung des Radverkehrsanteils kann aber nur sinnvoll erreicht werden, wenn an allen Punkten der Wegekette ein sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglicht wird, nicht nur am Übergang zum ÖPNV. Probleme stellen insbesondere Start- und Zielpunkt der Wegekette (z.B. Wohnort und Arbeitsstelle) dar. Insbesondere in Wohngebieten beschränkt sich das öffentliche Angebot maximal auf Fahrrad-Anlehnbügel. B+R-Bauten sind in diesen Bereichen aus Platz- / und optischen Gründen nicht vorgesehen.

### 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 dem 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, zur Kundenzufriedenheit und zur Sicherstellung einer regions-, stadt- und umweltverträglichen Mobilität geleistet werden. Dies entspricht u.a. auch den Zielen des „VEP pro Klima“. Ein gutes Angebot an Umsteigemöglichkeiten zwischen MIV und ÖPNV soll eine hohe Fahrgastnachfrage - insbesondere vor dem Hintergrund einer hohen Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ÖPNV - bewirken. Bisher stand im Vordergrund, ein an der Nachfrage orientiertes ausreichendes Angebot an Abstellplätzen zur Verfügung zu stellen. Insbesondere im B+R Bereich wird zunehmend auf Steigerungspotenziale durch verbesserte Angebote gesetzt.

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 Zuwegungen zu den Anlagen liegen in erster Linie in der Verantwortung der jeweiligen Kommune. Trotzdem versucht die Region hier durch Unterstützung fachlicher (und im Einzelfall finanzieller) Art den Zustand fahrradfreundlich zu verbessern.

Neben der „rein praktischen“ Qualität der B+R Abstellanlagen kann/soll auch über das Thema Gestaltung die Bedeutung und das „Image“ des Radverkehrs künftig gestärkt werden. In städtebaulich sensiblen Bereichen oder im Rahmen von gestalterischen Gesamtkonzepten kann ein höherer (aber auch kostenintensiverer) Gestaltungsstandard umgesetzt werden.

Hinzu kommen größere „Komfortangebote“ für den Radfahrenden: Hierzu gehören sowohl die Ausstattung von Fahrradgaragen bzw. anderen Abstellanlagen mit Schließfächern für Fahrradzubehör und Kleidung, wie auch Angebote zum Aufladen der Akkus von Elektrofahrzeugen.

Das geordnete Abstellen von Fahrrädern in B+R-Anlagen bietet nicht nur Komfort für die Nutzer und Nutzerinnen der Anlage, sondern dient generell der Sicherheit und Ordnung der Haltestelle und nutzt allen Fahrgästen, besonders mobilitätseingeschränkten Personen, denen im schlechtesten Fall durch wild abgestellte Fahrräder der Weg zur Haltestelle versperrt wird.

Eine zeitgemäße Erneuerung veralteter Fahrradabstellanlagen ist weiterhin notwendig. Dabei werden alte Klemmbügel gegen neue Anlehnbügel ausgetauscht und gegebenenfalls Überdachungen erneuert/ saniert. Bei der Konzeption neuer oder erweiterter B+R-Anlagen soll verstärkt den Bedürfnissen der Nutzer nach Witterungsschutz entsprochen werden. An geeigneten Standorten werden bevorzugt überdachte Anlagen hergestellt.

Auch der Bau weiterer gesicherter B+R-Fahrradgaragen -insbesondere an stark frequentierten Haltepunkten und Stationen- wird bei erkennbarem Bedarf vorgesehen. Dies setzt die Betreuung der fertigen Anlagen (inkl. Schlüsselverwaltung) durch die jeweilige Kommune voraus. 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 als 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
- Berücksichtigung von immer „hochwertigeren Fahrrädern“
- 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
- Berücksichtigung von Entwicklungen am Fahrrad- und KFZ-Markt bezüglich Elektromobilität
- anspruchsvollere Gestaltung von B+R Anlagen an einzelnen repräsentativen Standorten

## 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
- mangelnde Kontrolle von „Dauerparkern“ (insbes. Schrottfahrrädern), die Stellplätze blockieren
- Die meisten Radfahrenden haben eine relativ geringe „Toleranzgrenze“ bezüglich der Wegeentfernungen, die zwischen Fahrradabstellanlage und öffentlichem Verkehrsmittel zurückgelegt werden müssen. Diese kurzen Distanzen sind aber insbesondere an stark frequentierten Stationen häufig nicht zu leisten.

## Ausbaustandard Park+Ride

Der Ausbaustandard wird –neben den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften- u.a. durch Anforderungen des Zuwendungsgebers festgelegt. 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 könnten Sicherheitsdefizite 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 Wegeverbindung 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 werden 3 % als Richtwert angenommen, Abweichungen können je nach örtlichem Bedarf sinnvoll sein,
  - in Abstimmung mit der/dem Behindertenbeauftragten der RH 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 und zusätzlicher Entwässerungsmulden 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 Entflechtungsgesetzes (ehemals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)).

Beschreibung des Ausbaustandards für B+R-Anlagen:

- Die Befestigung der Stellflächen erfolgt überwiegend aus Betonsteinpflaster.
- Die Anlehnbügel sind aus verzinktem Stahlrohr für jeweils

- zwei Fahrräder oder als vergleichbares System herzustellen.
- Die Überdachungen werden meist als Stahlkonstruktion hergestellt, die Ausführung wird den jeweiligen Örtlichkeiten angepasst.
- Sowohl einseitig als auch beidseitig auskragende Dächer in verschiedenen Längen kommen zur Ausführung. Bei größeren Anlagen werden mehrere Dachelemente nebeneinander platziert und die Erschließungsgänge im Bedarfsfall transparent überdacht.
- 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“.
- Die Anlagen müssen beleuchtet sein. Dies dient einerseits der Sicherheit, aber auch dem Nutzerkomfort.
- Neue und umgebaute Bushaltestellen werden standardmäßig nach Möglichkeit mit Fahrradbügeln ausgestattet. (vgl. Kap. E IV 1 idealtypische Bushaltestelle Abb. )
- Der gehobene Ausbaustandard sieht künftig die Ausstattung von Fahrradgaragen mit Schließfächern und in Einzelfällen mit Akkuladestationen vor. Vorzugsweise sollte die Stromerzeugung vor Ort über Solaranlagen erfolgen. Hier sind zunächst Pilotvorhaben vorgesehen, um weitere Erfahrungen zu sammeln. Soweit die Nutzung von Fördermitteln (EU, Bund) möglich ist, werden diese entsprechend beantragt.
- Auch andere fahrradfreundliche Ausstattungselemente, wie z.B. eine öffentliche Fahrradpumpe, können an besonderen Standorten zum Einsatz kommen.

### 3. Maßnahmenkonzept

Die Region Hannover hat das bereits dem NVP 2008 zugrunde liegende P+R/ B+R Konzept im Jahr 2009/2010 mit neuen Erhebungsdaten und Einarbeitung bereits fertig gestellter Projekte aktualisiert. Das Konzept stellt weiterhin eine wichtige Entscheidungshilfe für einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz dar und ist Basis für die Aufstellung des Ausbaukonzeptes im NVP 2015.

Die Untersuchung umfasste Nachfragerhebungen 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 im Konzept verzichtet. Hier soll künftig auf Daten des

Verkehrsunternehmens zurückgegriffen werden und im Einzelfall über Maßnahmen entschieden werden. Im Stadtgebiet der LHH ist lediglich die Nachrüstung von Bügeln vorgesehen, da Überdachungen und Garagen nicht in die Unterhaltung der LHH übernommen werden.

Auf die Priorisierung von Neu- und Ausbaivorhaben 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 Ausbauprioritäten 1 (hoch), 2 (mittel) und 3 (niedrig).

Zusammenfassend lässt sich die Erstuntersuchung in 5 Stufen gliedern:

1. Erfassung sämtlicher P+R-/B+R-Bestandsdaten (u.a. Kapazität, aktuelle Auslastung, Bahnsteigerreichbarkeit) und Dokumentation der Ergebnisse in einem Stationskataster.
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/Ausbaivorhaben der Region.
4. Erarbeitung von Ausbaukonzepten P+R/B+R inkl. Einzelkostenübersicht unterteilt in Neuanlage/Kapazitätserweiterung, Qualitätsverbesserung, Optimierung der Wegweisung, ordnungsrechtliche Maßnahmen, Marketing so wie ergänzende Infrastruktur (z.B. barrierefreie Zugänglichkeit).
5. Dringlichkeitsbewertung für alle 63 Stationen durch Festlegung einer Ausbaupriorität (hoch=1, mittel=2, gering=3) auf Grundlage im Konzept festgelegter Bewertungskriterien.

Die jeweils empfohlenen Maßnahmenbausteine sind in den Karten 17.1 – 17.3 übersichtlich dargestellt.

Die Aktualisierung erfolgt in erster Linie über neue Zählungen, Einpflegen der fertig gestellten Projekte und im Bedarfsfall auch durch Aktualisierung der Bewertungskriterien.

Vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Realisierbarkeit sollen während des Geltungszeitraumes des NVP 2015 möglichst viele Maßnahmen der Ausbaupriorität 1 (P+R und/oder B+R) umgesetzt werden. Nicht alle Bedarfe der Kategorie 1 können auch realisiert werden, da sowohl im P+R als auch im B+R Bereich an einigen Stationen zusätzliche Flächenkapazitäten nicht mehr zur Verfügung stehen.

Hier muss nach individuellen Sonderlösungen gesucht werden. Aufgrund bereits vieler realisierter Projekte der Kategorie 1 und besagter Flächenproblematik können zunehmend Standorte der Kategorie 2 in die Umsetzung gehen. Auch während der Laufzeit des NVP 2008 wurden bereits Projekte der Kategorie 2 umgesetzt, wenn sich Synergieeffekte mit anderen Baumaßnahmen ergaben. 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. Der Schwerpunkt liegt zurzeit bei Kapazitätserweiterungen und nur in kleinerem Umfang Qualitätsverbesserungen und anderen Maßnahmen.

Dagegen wird nur an 5 der untersuchten 18 Stadtbahn-Stationen Park+Ride-Erweiterungsbedarf definiert. Hier sind an den meisten Stationen noch 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 weiterhin bei der Modernisierung der Bike+Ride-Anlagen an SPNV-Stationen. Trotz einer großen Anzahl in den letzten Jahren realisierter Maßnahmen (s. Tabelle E V 1) gibt es weiterhin Handlungsbedarf, sowohl bei Qualitätsverbesserung durch den Austausch von Vorderradklemmen gegen Fahrradbügel bis hin zum Bau weiterer Fahrradgaragen. Insbesondere vor dem Hintergrund einer zunehmenden Nutzung hochwertiger Fahrräder (auch Pedelecs) auf dem Weg zur Arbeit – verbunden mit dem Wunsch nach höherer Reisegeschwindigkeit und höherem Fahrkomfort – soll der Sicherung und dem Schutz von Fahrrädern vor Vandalismus zukünftig stärker Rechnung getragen werden.

Der Einsatz neuer zusätzlicher Module (z.B. mietbare Schließfächer für Elektroakkus oder Schutzausrüstungen) wird geprüft. Hier ist aber – durch die vom Land vorgegebenen Förderhöchstgrenzen – ein enger Finanzierungsrahmen vorgegeben. Zusätzliche Ausrüstungselemente müssten meist aus Eigenmitteln der Region finanziert werden. Da aber der Radverkehr und somit auch das System B+R immer stärker an Bedeutung gewinnt, konnten in den letzten Jahren die im Regionshaushalt zur Verfügung gestellten Mittel verdoppelt werden. Wünschenswert wäre allerdings auch eine bedarfsgerechte Anpassung der Förderquoten.

Von den 46 untersuchten SPNV-Stationen wurde in der Konzepterstellung knapp die Hälfte der Park+Ride Anlagen einer hohen Ausbaupriorität Park+Ride zugeordnet. Inzwischen stehen noch 12 Standorte in der Kategorie 1, von denen 6 bereits in der Planung sind. An einigen Standorten ist aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit oder anderer schwieriger Rahmenbedingungen noch keine Lösung absehbar. Hier wird in Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen weiter nach Lösungen gesucht.

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. Zur Optimierung der Wegweisung wurde ein Wegweisungskonzept in Auftrag gegeben, welches in Abstimmung mit den Kommunen umgesetzt werden soll.

Tab. EV 1: Realisierte Maßnahmen B+R/P+R während der Laufzeit des NVP 2008

P+R / B+R	
Fertig gestellte Projekte aus der Maßnahmenliste des NVP 2008	
P+R	
Bennemühlen	P+R Erweiterung erfolgt
Holtensen/Linderte	P+R Erweiterung erfolgt
Dedenhausen	P+R Erweiterung erfolgt
Wunstorf	Ausbau seitens der Stadt erfolgt, Zuwendung RH
Bennigsen	P+R Erweiterung erfolgt
Egestorf	P+R Erweiterung erfolgt
Kirchdorf	Erweiterung zusammen mit Bahnsteigausbau erfolgt
Winninghausen	Erweiterung zusammen mit Bahnsteigausbau erfolgt
Ehlershausen	P+R Erweiterung erfolgt
Altwarmbüchen	P+R Erweiterung erfolgt
Völksen/Eldagsen	P+R Erweiterung erfolgt
B+R	
Wunstorf	Fahrradgarage
Hämelerwald	Fahrradgarage
Bissendorf	Erweiterung Überdachung
Neustadt	Umbau zur Fahrradgarage
H-Vinnhorst	Bügelprogramm
Wennigsen	Fahrradgarage
Kirchdorf	Überdachung und Umbau zur Fahrradgarage
Sehnde	Fahrradgarage
Seelze	Fahrradgarage
Neustadt	Fahrradgarage (Umbau vorhandener Überdachung)
Begonnene Projekte aus der Maßnahmenliste des NVP 2008	
P+R	
Hämelerwald	P+R Erweiterung in Planung
Lehrte	Parkdeck seitens der Stadt Lehrte in Planung, Zuwendung RH
Neustadt a.Rbge	Qualitätsverbesserung im Rahmen Ausbau ZOB in 2014 vorgesehen, Planung Parkdeck seitens der Stadt, Zuwendungen der RH
Springe	Kostenpflichtiger Parkplatz wird durch Projektentwicklungsgesellschaft umgesetzt
Otze	P+R Erweiterung in 2013 vorgesehen
B+R	
Burgdorf	Umbau / Erweiterung Fahrradgarage
Neustadt	Fahrradgarage (zusammen mit ZOB Ausbau)
Holtensen/Linderte	Fahrradbügel erweiterung
Otze	Erweiterung der Fahrradüberdachung





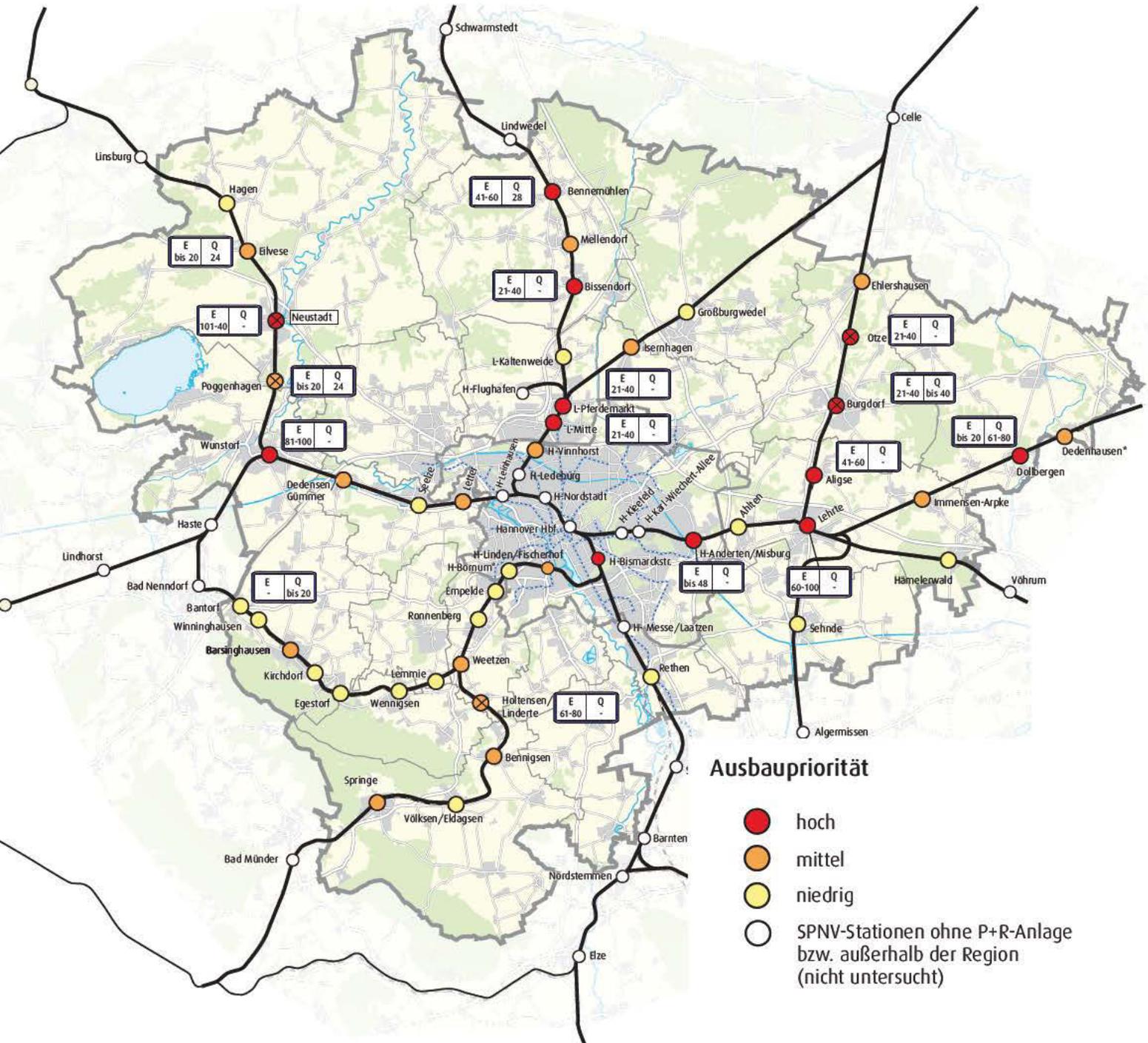
Region Hannover



Karte 17.2

**B+R**

Ausbaukonzept B+R an  
SPNV-Stationen  
(Stand: 2014)



### Maßnahmenbausteine



Qualitätsverbesserung

Kapazitätserweiterung



aktuelle Projekte 2014

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2014  
Kartographie und Druck: Region Hannover





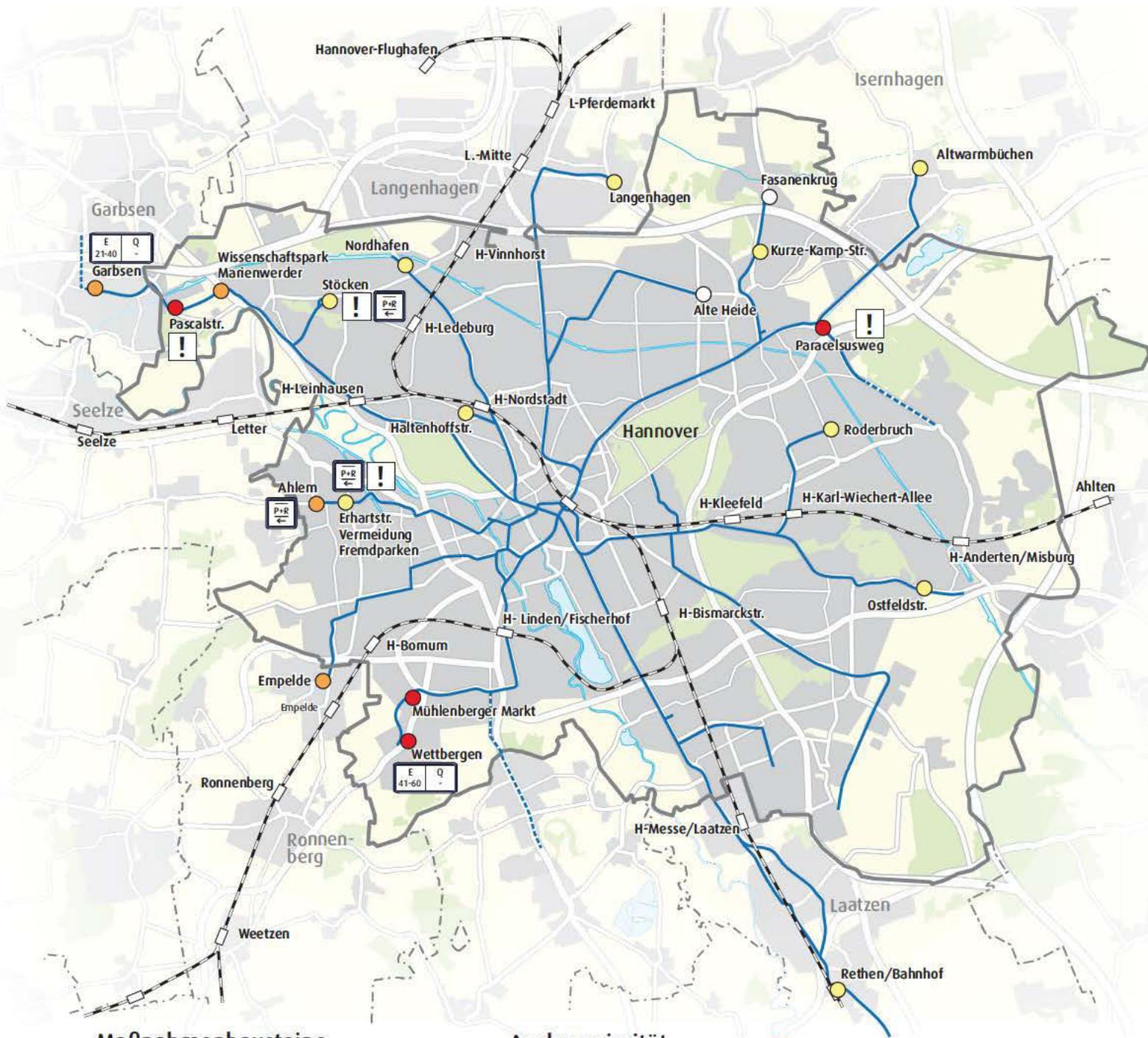
Region Hannover



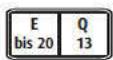
Karte 17.3

**P+R**

Ausbaukonzept P+R an  
Stadtbahnstationen  
(Stand: 2014)



**Maßnahmenbausteine**



Qualitätsverbesserung



Kapazitätserweiterung



Wegweisungskonzeption



Vermeidung Fremdparken



Stadtbahnerweiterung  
geplant

**Ausbaupriorität**



hoch



mittel



niedrig



Endpunkt Stadtbahn ohne P+R



SPNV-Station



## 4. Ausblick

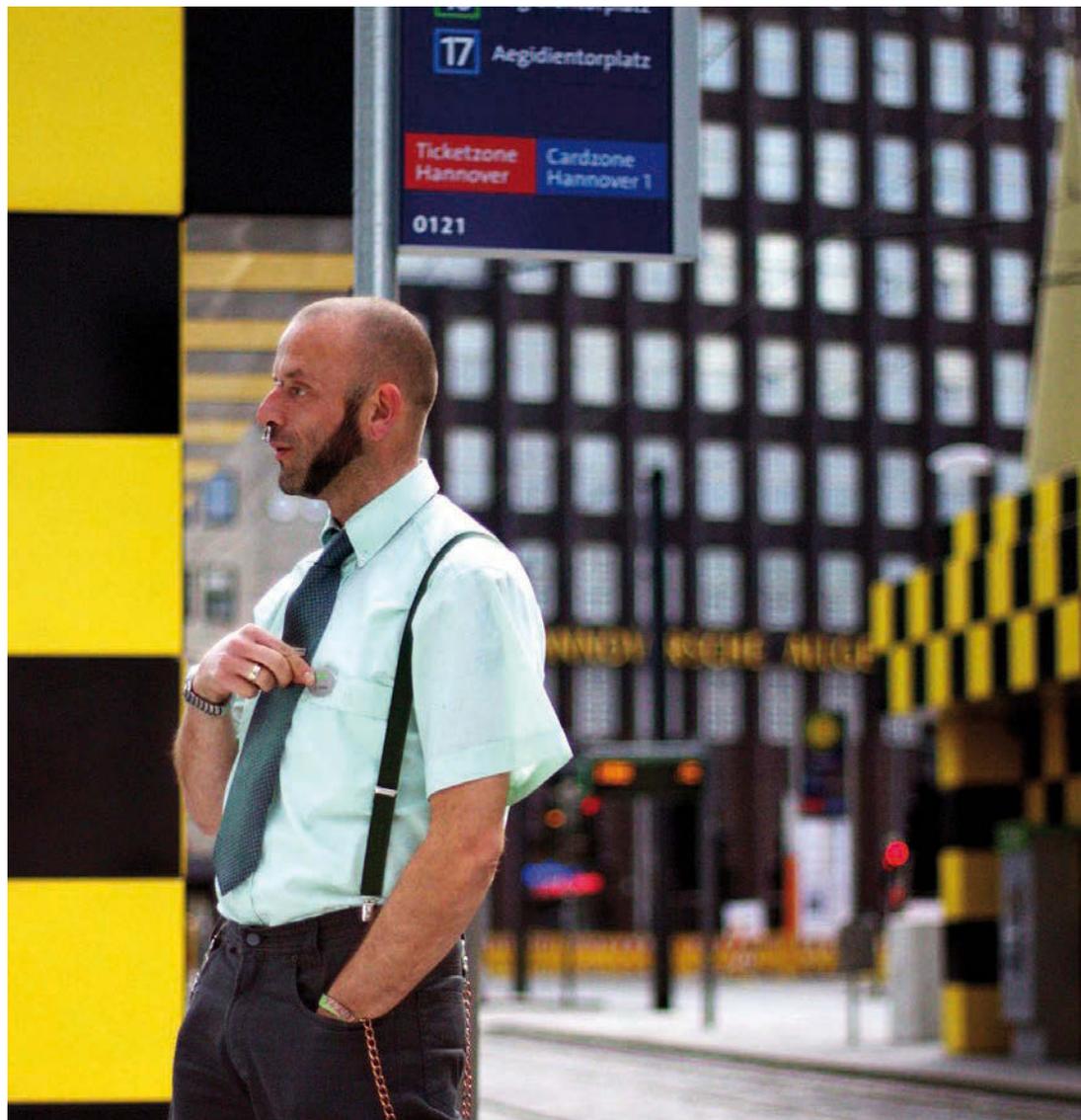
Um das Konzept auch in Zukunft als zentrales Steuerungsinstrument und Entscheidungshilfe für die weitere Optimierung des P+R-/B+R-Systems nutzen zu können, soll eine ständige Aktualisierung der Grundlagendaten erfolgen.

Neue technische Entwicklungen sollen in der Infrastrukturplanung berücksichtigt werden. Es ist zu berücksichtigen, wie weit sich Elektromobilität auf Einzugsradien, Nutzerverhalten und Ansprüche an sichere Abstellmöglichkeiten auswirkt.

Derzeit gibt es noch keine klaren Erkenntnisse, wie weit Elektromobilität den Alltagsverkehr verändert und ob hier große neue Potenziale liegen. Aufgrund begrenzter Haushaltsmittel muss kritisch geprüft werden, inwieweit Einrichtungen für Elektromobilität (z.B. Ladestationen) als Anreiz für die neue Technologie gefördert werden sollen. Hier sind der Innovations- und Marketinggedanke ins Verhältnis zu der relativ geringen Nutzergruppe zu setzen.

Bei zunehmenden Problemen bei der Flächenverfügbarkeit sollen im B+R Bereich künftig auch Lösungen wie temporäre Umnutzungen von P+R Stellflächen zu B+R Stellflächen, sowie Einsatz von Doppelstockparkern bei unbewachten Anlagen zur Umsetzung kommen. Im B+R Bereich soll zudem die Einrichtung zusätzlicher Fahrradstationen geprüft werden. Im P+R Bereich wird zunehmend der Bedarf an Parkpaletten und Parkhäusern deutlich.

# Kapitel E VI



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!  
**Maßnahmenliste**

## Kapitel E VI: Maßnahmenliste

Tab. EVI 1: Maßnahmenliste

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum	Nutzen und Wirkungen
	<b>SPNV</b>			
	<b>Stationsausbauten</b>			
E II 3.3	S-Bahn: abgeschlossen			Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Attraktivitätssteigerung
E II 3.3	außerhalb des S-Bahnnetzes	2015 - 2019	NN	Prüfung Ausbaubedarf und Ergänzung Ausstattung
	<b>Stationsneubauten</b>			
E II 3.4	Springe Deisterpforte	2013-2019	NN	Neuerschließung, zusätzliche Fahrgäste
E II 3.4	Laatzen-Mitte	2013-2019	NN	
	<b>Verknüpfungsanlagen</b>			
E II 3.3	Waldhausen (Döhrener Turm)	Wiederaufnahme in 2013	NN	Zusätzlicher Haltepunkt / Verknüpfung zwischen SPNV und Stadtbahn, zusätzliche Fahrgäste, Reisezeitverkürzung
E II 3.3	Braunschweiger Platz	NN*	NN	
	* Realisierung abhängig von betrieblichen Randbedingungen			
	<b>Untersuchungen</b>			
E II 1	Bahnknoten Hannover	2013-2014	NN	Leistungsfähigkeit des Bahnknotens beibehalten bzw. verbessern
	<b>Stadtbahn</b>			
	<b>Neubaustrecken</b>			
E III 2.3.1	Hemmingen	Seit 1997	2015-2019	Neuerschließung, zusätzliche Fahrgäste
E III 2.3.1	Garbsen-Mitte	Seit 2011	NN	
E III 2.3.1	Hbf/Raschplatz	Seit 2009	2016-2018	
	<b>Ausbaustrecken</b>			
E III 2.3.2	Badenstedter Straße	2011-2015	2016-2017	Reduzierung der Störanfälligkeit, Beschleunigungseffekte
E III 2.3.2	Empelder Straße	2012-2016	2017-2019	
E III 2.3.2	Glocksee - Ernst-August-Pl.	2012-2014	2015-2019	
E III 2.3.2	Rethen	2012-2016	2017-2018	
E III 2.3.2	Schulenburg Landstraße	2014-2016	2017-2018	
E III 2.3.2	Lindener Hafenbahn	2018-2020	2021-2022	
E III 2.3.2	Sutelstraße	2018-2020	2020-2022	
	<b>Neue Haltestelle</b>			
E III 3.3.3	Expo-Park	2014-2015	2016	Neuerschließung, zusätzliche Fahrgäste
	<b>Aufzüge</b>			
E III 3.3.1	abgeschlossen			Barrierefreiheit

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum	Nutzen und Wirkungen
<b>Hochbahnsteige</b>				
E III 3.3.2	Laatzen	2011-2015	2016/17	Barrierefreiheit Qualitätsverbesserung
E III 3.3.2	Großer Hillen	2011-2013	2015/16	
E III 3.3.2	Schaumburgstraße	2012-2014	2015	
E III 3.3.2	Rethen/Bahnhof	2012-2014	2015	
E III 3.3.2	HCC	2012-2016	2017	
E III 3.3.2	Am Soltekampe	2013-2015	2016	
E III 3.3.2	Am Küchengarten	2013-2017	2018	
E III 3.3.2	Wunstorfer Straße	2014-2016	2017	
E III 3.3.2	Krepenstraße	2014-2015	2016	
E III 3.3.2	Kurze-Kamp-Straße	2014-2016	2017	
E III 3.3.2	Leinaustraße	2015-2017	2018	
E III 3.3.2	Alter Flughafen	2016-2018	2019	
E III 3.3.2	Wiesenu	2016-2018	2019	
E III 3.3.2	Eichenfeldstraße	2015-2017	2018	
E III 3.3.2	Bothfeld	2016-2017	2018	
E III 3.3.2	Humboldtstraße	2016-2018	2019	
E III 3.3.2	Bahnhof Nordstadt	2016-2018	2019	
E III 3.3.2	Rethen/Steinfeld	2016-2018	2019	
<b>Untersuchungen</b>				
E III 2.3.1	Zweigstrecke Ahlem-Nord/ Wasserstadt Limmer (Aktualisierung)	2014/2015	NN	Wirtschaftlichkeitsanalyse
E III 3.3.3	Zusätzliche Haltestellen	2015	-	Wirtschaftlichkeitsanalyse
E III 2.4	Verlängerung Alte Heide-Bothfeld	2016	NN	Wirtschaftlichkeitsanalyse
E III 3.3.1	2. Aufzug Aegidientorplatz	2015	-	Machbarkeitsstudie
<b>Busverkehr</b>				
<b>Strecke</b>				
E IV 2.3	Busbeschleunigung	ab 2013	ab 2013	Fahrzeitverkürzung durch Reduzierung von Verlustzeiten
<b>Haltestellen</b>				
E IV 3.3.1	Verbesserung der Grund- und Zusatzausstattung (Barrierefreier Ausbau und Neubau/Austausch von Witterungsschutzeinrichtungen)	ab 2013	ab 2013	Qualitätsverbesserung, Barrierefreiheit
E IV 3.3.1	Komfortausstattung (Dynamische Fahrgastinformation)	ab 2013	ab 2015	Qualitätsverbesserung, Schaffung eines hochwertigen Bussystems
<b>ZOB</b>				
E IV 3.3.2	ZOB Neustadt	ab 2007	ab 2014	Verbesserung der Betriebsabläufe, Erneuerung der Infrastruktur, Qualitätsverbesserungen baulich und betrieblich, städtebauliche Aufwertung
	ZOB Springe	NN	NN	

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum	Nutzen und Wirkungen
	<b>P+R / B+R</b>	Ziel ist es zunächst die Maßnahmen der „Ausbaupriorität 1“ umzusetzen. Bei einigen Standorten ist die Umsetzung mangels Flächenverfügbarkeit problematisch		
	Projekte der Kategorie 1			
	<b>P+R</b>			
E V 1	Lehrte	2012/2013	ab 2014	Erweiterung und Qualitätsverbesserung
	Wunstorf	NN	NN	Erweiterung
	Neustadt	2012/2013		Erweiterung und Qualitätsverbesserung
	Langenhagen Mitte	NN	NN	Erweiterung und Qualitätsverbesserung
	Bennemühlen	NN	NN	Erweiterung (Flächenverfügbarkeit problematisch)
	Völksen/ Eldagsen	2012	2013	Erweiterung
	Dollbergen	2011	NN	Erweiterung
	Hämelerwald	2013	2014	Erweiterung
	Springe	2012	2013	Erweiterung
	Langenhagen Pferdemarkt	NN	NN	Erweiterung (Flächenverfügbarkeit problematisch)
	Otze	2012	2013	Erweiterung
	Eilvese	NN	NN	Erweiterung und Qualitätsverbesserung, zeitliche Umsetzung abhängig vom Grunderwerb
	<b>B+R</b>			
	Burgdorf	2013	2014	Erweiterung und Qualitätsverbesserung
	Dollbergen	NN	NN	Erweiterung und Qualitätsverbesserung
	Langenhagen Mitte	NN	NN	Erweiterung
	Langenhagen Pferdemarkt	NN	NN	Erweiterung und Qualitätsverbesserung
	Lehrte	NN	NN	Erweiterung und Qualitätsverbesserung
	Neustadt	2012	2014	Erweiterung
	Otze	2012	2013	Erweiterung
	Wunstorf	2012	2013	Erweiterung und Qualitätsverbesserung
	Projekte der Kategorie 2	Höherstufung aufgrund Stationsausbau		
	Empelde	2012	2013	Erweiterung
	Holtensen / Linderte	2012	2013	Erweiterung
	Eilvese	NN	NN	Erweiterung und Qualitätsverbesserung, zeitliche Umsetzung abhängig vom Grunderwerb
E V 4	Prüfung zur Einrichtung zusätzlicher Fahrradstationen	2018	NN	Attraktivitätssteigerung des zusätzlichen Dienstleistungsangebotes

# Kapitel F



Die Finanzierung – So wird's bezahlt

## Kapitel F: Die Finanzierung – So wird's bezahlt

### 1. Grundlagen

#### 1.1. Region Hannover - Finanzier des Nahverkehrs

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) bestimmt die Region Hannover als Trägerin des gesamten öffentlichen Nahverkehrs in ihrem Gebiet. Der Region obliegt damit neben der Organisation und Planung somit auch die Finanzierung aller ÖPNV-Leistungen.

Da sich diese Aufgabe der Daseinsvorsorge in der Regel nicht allein aus Einnahmen des Fahrkartenverkaufs finanzieren kann – in der Region werden 53% der Betriebskosten durch Tarifeinnahmen gedeckt (Stand 2011) – bedarf es weiterer Zuschüsse, damit Busse und Bahnen eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleisten.

Aus diesem Grund speist sich die Finanzierung des ÖPNV neben eigenen Haushaltsmitteln, der Region aus einer Reihe von Quellen des Bundes und der Länder, die dem Aufgabenträger zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt werden. Die beiden wichtigsten Quellen auf Landesebene sind die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG), aus denen die niedersächsischen Aufgabenträger Zuweisungen vom Land nach § 7 NNVG, sowie diejenigen, die nach dem Entflechtungsgesetz (ehemalige Mittel nach GVFG ausschließlich für die Verbesserung von Verkehrsinfrastruktur bzw. andere investive Aufgaben (z. B. Fahrzeugbeschaffung) zu verwenden sind.

#### 1.2 Regionalisierungsmittel für den SPNV

##### Regionalisierung des SPNV

Die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr ist in Deutschland mit der Bahnreform von 1994/1996 vom Bund auf die Länder übergegangen. Nach dem „Besteller-Ersteller-System“ bestimmen seitdem die Länder, bzw. die von den Ländern bestimmten SPNV-Aufgabenträger, auf welchen Strecken und in welchem Umfang den Bürgern Schienenpersonennahverkehr angeboten wird. Dafür erhalten die Länder seit 1996 jährlich einen bestimmten Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Diese Regionalisierungsmittel werden im Auftrag des Landes Niedersachsen von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) auf die niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger nach einem im NNVG festgelegten Schlüssel verteilt. Sie stellen in diesem Zusammenhang das wichtigste Instrument zur Deckung des Finanzbedarfs für den SPNV-Betrieb dar.

##### Unsichere Zukunft

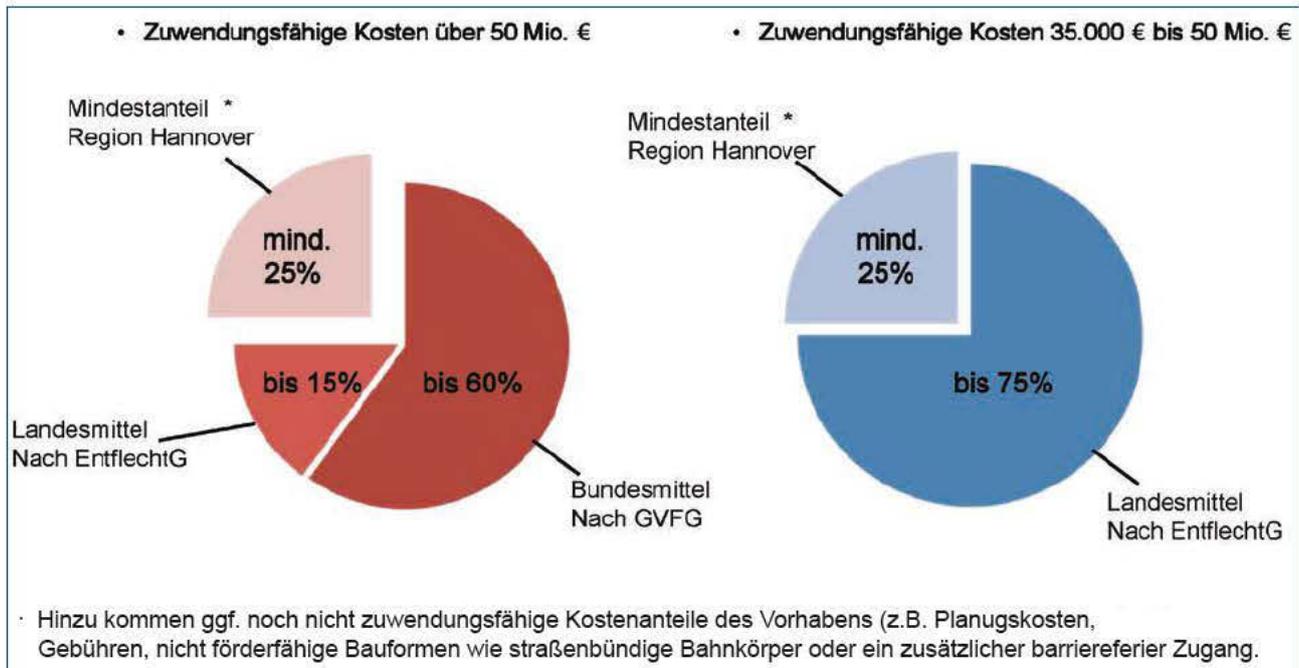
Angesichts von Kürzungen der Regionalisierungsmittel seit 2004 und steigender Betriebskosten stellt die Finanzierung des SPNV einen Kraftakt für die Aufgabenträger dar. Zwar ist seit 2008 eine jährliche Steigerung der Regionalisierungsmittel von 1,5 % wieder gesetzlich zugesichert, jedoch wird die Zuschusshöhe ab 2015 derzeit einer Revision unterzogen – Ergebnis ungewiss!

#### 1.3 Mittel aus dem GVFG und EntflechtG

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen. Während der Bund auf dieser Grundlage noch die Finanzierung von verkehrlichen Großprojekten unterstützt, sind im Rahmen der Föderalismusreform von 2006 die GVFG-Mittel für Mittel- und Kleinprojekte der Kommunen entfallen. Einen zumindest partiellen Ausgleich bietet das 2007 in Kraft getretene Entflechtungsgesetz (EntflechtG). Die Länder erhalten seitdem Entflechtungsmittel in Höhe von jährlich festgeschriebenen 1,3 Mrd. Euro (Niedersachsen: 123,5 Mio. Euro). Aus dieser Summe werden den Vorhabenträgern bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten von Projekten erstattet. Die weitere Sicherung dieser Finanzierungszusagen für den Aus- und Neubau kommunaler Verkehrsinfrastrukturanlagen ist unsicher. Ab 2014 entfallen die verkehrlichen Zweckbindungen der Entflechtungsmittel, das heißt, die Gelder können dann für investive Zwecke jeglicher Art eingesetzt werden und kommen nicht zwangsläufig dem ÖPNV zu Gute. Zudem soll die Finanzierungszusage dieser Bundesmittel 2019 gänzlich auslaufen.

## 2. Finanzierung von Investitionen (orts-feste Infrastruktur)

Abb. F 1: Maximale Förderquoten bei Investitionsvorhaben im ÖPNV in Niedersachsen



### 2.1 Businfrastruktur, Umsteige-, P&R-, B&R-Anlagen

#### 2.1.1 Eigene Bauvorhaben

Eigene Baumaßnahmen werden von der Region Hannover u.a. in folgenden Bereichen realisiert:

- Neubau und Erweiterung von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen
- Neubau von Bushaltestellen
- Umgestaltung Zentraler Omnibusbahnhöfe (ZOB)
- Verbesserung der Situation an Bushaltestellen durch Ausstattungsverbesserungen (z.B. Aufstellung von Witterungsschutzeinrichtungen und dynamischer Fahrgastinformation) und barrierefreien Ausbau

Die Zahlungsermächtigungen für Investitionen erfolgen über den Finanzhaushalt der Region Hannover. Neben der üblichen Förderung von ÖPNV-Vorhaben (siehe Abb. F1) stehen in begrenztem Umfang zweckgebundene Mittel gemäß Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz (NNVG) für Investitionen für die Verbesserung des ÖPNV zur Verfügung..

### 2.1.2 Zuwendungen an die Kommunen für ÖPNV-Vorhaben

Bei größeren ÖPNV-Vorhaben, insbesondere auch beim Neu- und Ausbau 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.

Im Rahmen des 2010 eingeführten ÖPNV-Konjunkturprogramms des Landes Niedersachsen zur „Gründerneuerung von Bushaltestellen mit Verbesserung der Ausstattung“ haben Städte und Gemeinden die Möglichkeit, Baumaßnahmen auch unter der GVFG-Bagatellgrenze von 35.000 € gefördert zu bekommen. In einem vereinfachten Verfahren können Sammelanträge für bis zu acht kleinere Einzelmaßnahmen gestellt werden. Ergänzend zu der 75 %-igen Landesförderung übernimmt die Region Hannover im Rahmen eines zusätzlich geschaffenen Anreizprogrammes die Hälfte des verbleibenden kommunalen Anteils, dementsprechend 12,5 % der Gesamtkosten( vgl. Kap. EIV, Kap. 3.3.1). Der durchschnittliche finanzielle Eigenanteil der Region bei Investitionen in den Bereichen Businfrastruktur, Umsteigeanlagen, P+R- und B+R-Anlagen beträgt bisher ca. 450.000€ pro Jahr.

merin der Anlagen. Die Finanzierung der Erneuerungs- und Instandhaltungsvorhaben erfolgt in voller Höhe aus dem Wirtschaftsplan der infra. Die Neu- und Ausbauvorhaben werden in der Regel bis maximal 75% der zuwendungsfähigen Kosten über Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund und/oder dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom Land gefördert (siehe Abb. F1). 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.

## 2.2. 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 Finanzhaushalt bereitgestellt. Die Umsetzung aller Vorhaben wird von der DB als Bauherrin und Eigentümerin (Stationen: DB Station & Service; Strecken: DB Netz) gesteuert.

Maximal 75 % der zuwendungsfähigen Kosten dieser Vorhaben können durch Landes- und/oder Bundesmittel abgedeckt werden (siehe Abb. F1). Entsprechende Finanzierungsanträge werden von der DB beim Land gestellt. Die übrigen 25 % sowie die kompletten nicht zuwendungsfähigen Baukosten und die Planungskosten (auch vorausgehende Machbarkeitsstudien, Standardisierte Bewertung) trägt die Region Hannover. Für diese Kosten erteilt die Region der mit der Umsetzung beauftragten DB entsprechende Zuwendungsbescheide.

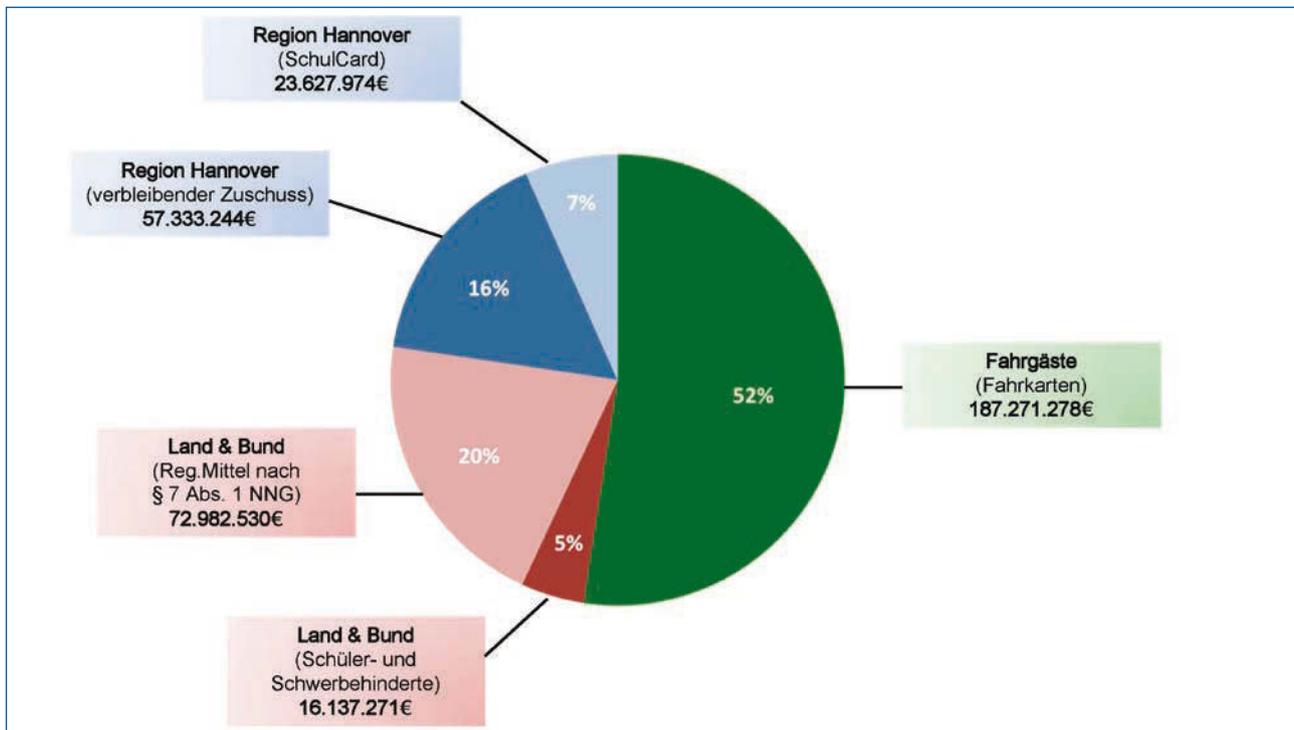
Die durchschnittliche Zuwendungshöhe der Region bei Bauvorhaben der DB AG beträgt bisher ca. 500.000 € pro Jahr.

## 2.3 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 Ausbauvorhaben im Finanzhaushalt und die Mittel für Erneuerungs- und Instandhaltungsvorhaben über den jährlichen Verlustausgleich des infra-Wirtschaftsplanes im Ergebnishaushalt der Region bereitgestellt. Die Umsetzung aller Vorhaben obliegt der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) als Bauherrin und Eigentü-

### 3. Finanzierung des Verkehrsangebots

Abb. F 2: Finanzanteile des Verkehrsangebots in der Region Hannover 2011



#### 3.1 Nutzerfinanzierung durch Fahrkartenverkäufe

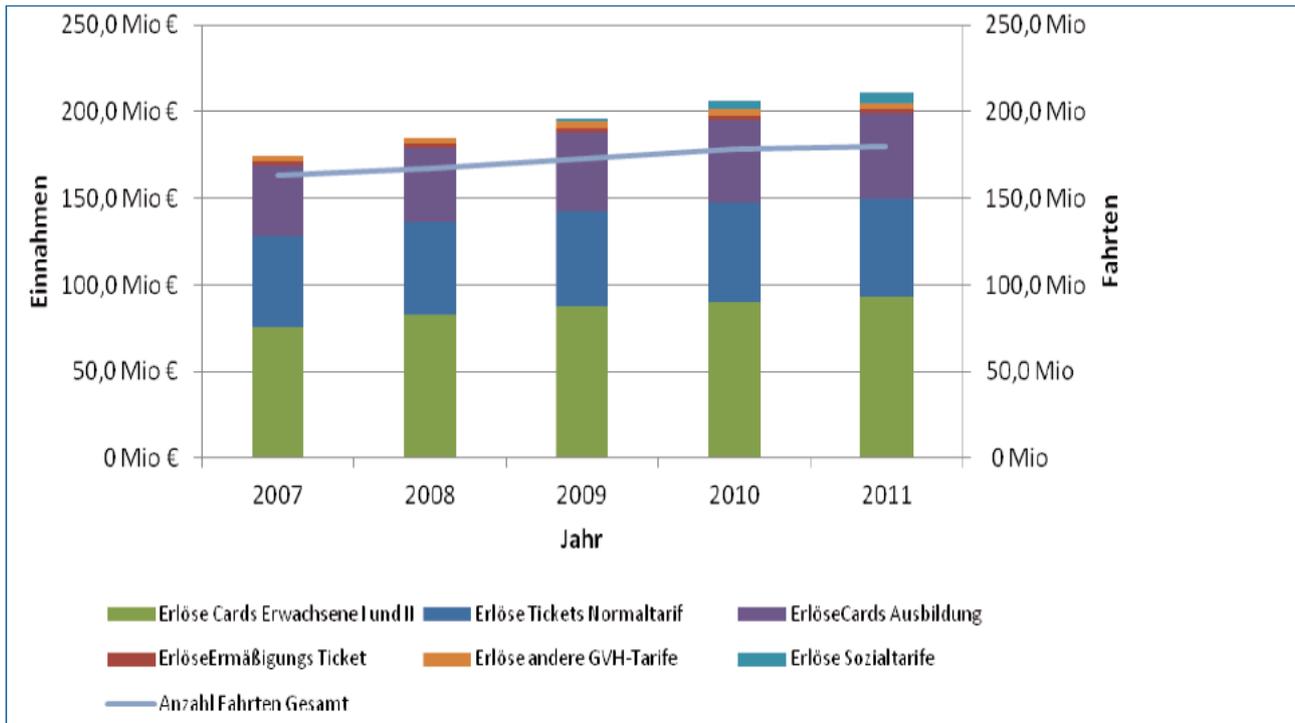
##### Steigende Fahrgastzahlen im GVH

Der überwiegende Anteil (53%) der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes in der Region Hannover wird aus dem Fahrkartenverkauf des GVH-Verbundtarifs gedeckt. Im Jahr 2011 wurden so durch Tickets und Cards unmittelbar etwa 187,3 Mio. € Erlöst. 23,6 Mio. € steuerte die Region Hannover zusätzlich im Rahmen der kostenlosen Beförderung von Schülern für die Ausstellung von GVH-SchulCards in den GVH-Pool bei (siehe 3.3.2). Knapp die Hälfte des gesamten GVH-Umsatzes wird dabei durch den Verkauf von Erwachsenen-Cards, also Monats- und Jahreskarten erzielt. Die Einnahmen lagen hier 2011 bei 93,22 Mio. €. Insgesamt konnten die Fahrkartenerlöse in den letzten Jahren fortlaufend gesteigert und somit das Angebot im ÖPNV gesichert werden. Dies lässt sich neben den jährlich kostenbedingten Fahrgeldanpassungen auch auf eine noch zunehmende Zahl von Nutzern im ÖPNV zurückzuführen. Auch für die Laufzeit dieses NVP geht die Region Hannover von einem weiteren Zuwachs der Nutzerzahlen im GVH aus

##### Verfahren zur Einnahmeaufteilung unter den Verkehrsunternehmen

Die im GVH (Großraum-Verkehr Hannover) erzielten Einnahmen werden gemäß dem Anfang 2013 modifizierten Einnahmeaufteilungsvertrag zwischen den tarifenwendenden Verbundunternehmen üstra, RegioBus, DB Regio, metronom, erixx und NordWestBahn aufgeteilt. Als Kennzahlen für die Höhe der zustehenden Beträge dienen dabei die Anzahl der beförderten Personen und die jeweilige Tariffhöhe. Die dafür erforderlichen Erhebungen erfolgen über Zählungen alle zwei Jahre und über Kundenbefragungen alle vier Jahre. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio, metronom und erixx erzielen zusätzliche Einnahmen aus eigenen Tarifen 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 Einnahmeanteils der EVU am GVH-Tarif von Bedeutung.

Abb. F 3: Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im GVH



### 3.2 Zuwendungen von Land und Bund

#### 3.2.1 Zuweisungen aus Regionalisierungsmitteln nach § 7 NNVG

Gut ein Fünftel der Kosten des ÖPNV-Angebotes in der Region Hannover werden durch Regionalisierungsmittel gedeckt (siehe 1.2). Im Jahr 2010 standen der Region anteilig knapp 73 Mio. € aus dem Regionalisierungstopf der LNVG gem. § 7 Abs. 1 NNVG zu.

#### 3.2.2 Tarifersatzleistungen

Das Land Niedersachsen ergänzt in bestimmten Konstellationen die Zahlungen der Fahrgäste durch öffentliche Gelder. In 2011 flossen den Verkehrsunternehmen rund 16,1 Mio. € zu. Gefördert wird auf diese Weise die Mobilität von Schülern, Auszubildenden und schwerbehinderten Personen.

##### Ausgleichszahlungen für Schülerbeförderung

Der Verbundtarif des GVH sieht rabattierte Zeitfahrausweise, also Wochen-, Monats- und Jahreskarten, für die Beförderung von Schülern, Auszubildenden und Studenten vor. Gemäß § 45a PBefG erstattet das Land Niedersachsen, bzw. in dessen Auftrag die LNVG, den kommunalen Verkehrsunternehmen einen Teil des hierbei entgangenen Umsatzes. Konkret werden

den Betreibern 50 % der nicht gedeckten durchschnittlichen Kosten ausgeglichen, wenn der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Tarifen zur Deckung der Kosten der Schülerbeförderung nicht ausreicht. Weitere Bestimmungen sind zwischen LNVG und den Unternehmen einzelvertraglich geregelt bzw. können bei der Landesgesellschaft auf Antrag gestellt werden. Die Verträge legen die Höhe der Ausgleichszahlungen meist pauschal fest und/oder sehen jahresweise weitere Kürzungsquoten vertraglich vor.

Durch die Ausgleichszahlungen des Landes wird gleichzeitig der Zuschussbedarf der Region an die Verkehrsunternehmen verringert. Insbesondere nehmen die veranschlagten Haushaltsmittel für die vollständige Kostenübernahme der SchulCards ab (vgl. D III 3.3.2). Trotzdem wirken sich die Kürzungen der Landesmittel an die Unternehmen üstra und RegioBus unmittelbar auf die Region aus und beeinflussen die Gestaltung von Tarifen für Schüler und Auszubildende. Gleiches gilt für die Kürzungen der Leistungen gemäß § 6 AEG an die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

### **Erstattungsleistungen für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen**

Die Förderung der Mobilität und Unabhängigkeit behinderter Personen ist gesellschaftlicher Konsens. Aus diesem Grund haben gemäß § 145 SGB IX schwerbehinderten Menschen, die in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt, hilflos oder gehörlos sind, Anspruch auf unentgeltliche Beförderung im ÖPNV. Die dabei entstehenden Fahrgeldausfälle werden den Verkehrsunternehmen auf Grundlage der Verfahren nach § 148 SGB IX bzw. der Richtlinie des Landes Niedersachsen zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr ausgeglichen. Dadurch sinkt auch der Zuschuss der Region Hannover für den ÖPNV.

## **3.3 Zahlungen der Region Hannover an die Verkehrsunternehmen**

### **3.3.1 SPNV**

#### **Eigenmittel der Region möglichst gering halten**

In den vergangenen Jahren konnten trotz der Regionalisierungsmittel die Kosten für die Infrastruktur und den Betrieb des gesamten ÖPNV nur mit zusätzlichen Geldern aus dem Haushalt der Region finanziert werden. Grund waren steigende Betriebskosten der Schienenverkehrsunternehmen und eine Kürzung der Mittel in den Jahren 2005 bis 2007, die nur langsam wieder aufgestockt wurden. Im Jahr 2011 benötigte das Verkehrsangebot im SPNV ein Zuschussvolumen von 76,7 Mio. €.

#### **Einsparpotenziale durch Öffnung des SPNV-Marktes**

Einsparpotenziale für den SPNV ergeben sich primär durch Ausschreibungen von Verkehrsleistungen im europäischen Wettbewerb. Die jeweils von mehreren Aufgabenträgern gemeinsam durchgeführten Vergabeverfahren führen bis heute in den meisten Fällen zu Zuschussreduzierungen für die Aufgabenträger. Die Region Hannover wird während der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans mit Ausnahme der **RE-Strecke Hannover – Bremen/Norddeich** sämtliche Verkehrsangebote auf der Schiene im Rahmen von europaweiten Ausschreibungen vergeben und somit die wettbewerblichen Einsparpotenziale ausgeschöpft haben. Die genannte RE-Strecke wurde im Rahmen einer Direktvergabe an den bisherigen Betreiber DB Regio bis 2022 vergeben, damit der Einsatz der geförderten Fahrzeuge vorgegeben werden konnte.

#### **Region finanziert Angebotsausweitung**

Bis zur Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes des Bundes in 2006 war die Region Hannover in der Situation, dass das gesamte Regelangebot im sogenannten Grundan-

gebot enthalten war und dadurch über die Regionalisierungsmittel finanziert werden konnte. Da das in der Verordnung zum NNVG beziffert Zug-Kilometer-Kontingent noch nicht ausgeschöpft wurde, sind Angebotsausweitungen bis zu einer bestimmten Obergrenze kompensiert worden. Trotz der Novellierung des RegG und des NNVG ist diese Regelung bezüglich zusätzlicher Leistungsbestellung im Grundsatz erhalten geblieben.

#### **Höhe der Zuschüsse vertraglich fixiert**

Regelungen zum Umfang der bestellten Verkehrsleistungen sowie vorgegebene Standards zur Qualität werden in den Verkehrsverträgen festgeschrieben. Sie werden zwischen Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen auf eine vertraglich festgeschriebene Laufzeit geschlossen. Für den Fall, dass Bedienungs- oder Qualitätsstandards nicht eingehalten werden, sehen die Verkehrsverträge Kürzungen der Zuschüsse vor. Im Jahr 2012 unterhielt die Region Hannover Verkehrsverträge mit DB Regio, metronom und erixx. Vergaben erfolgten für die Linie Hannover – Bad Harzburg (DINSO) und die Expresslinie Braunschweig – Hannover –Bielefeld/Rheine (EMIL), deren Betriebsaufnahmen zu den Fahrplänen 2015 und 2016 erfolgen.

#### **Verkehrsverträge mit DB Regio**

Die DB Regio betreibt sowohl das S-Bahn-Netz als auch Angebote im Bereich der Regionalbahn im Regionsgebiet. Seit Dezember 2012 werden die gesamten S-Bahn-Leistungen auf der Grundlage eines neuen Verkehrsvertrages mit 8-jähriger Laufzeit erbracht, der Gegenstand einer europaweiten Ausschreibung war und für die Region eine Reduzierung der Zuschusszahlungen bewirkt hat.

#### **metronom – Gewinner der ersten europaweiten Ausschreibung unter Beteiligung der Region Hannover**

Im Dezember 2005 nahm die metronom Eisenbahngesellschaft mbH den Betrieb auf der Strecke Uelzen – Hannover – Göttingen auf. Das Unternehmen hatte sich zuvor im ersten von der Region mitinitiierten europaweiten Ausschreibungswettbewerb auf der Schiene durchgesetzt. Der im Jahr 2013 auslaufende Vertrag wurde durch Ausübung einer vertraglichen Verlängerungsoption für 2 Jahre verlängert. Ab 2014 werden die Vorbereitungen für die erneute europaweite Ausschreibung der Linie anlaufen. Der entsprechende Verkehrsvertrag wird dann ab Dezember 2015 in Kraft treten.

#### **Mehr Effizienz auf der Heidebahn**

Auch die erixx GmbH trägt dazu bei, die Bedienung des SPNV in der Region Hannover bei deutlicher Qualitätssteigerung wirtschaftlicher zu gestalten. Erixx fährt mit neuen Zügen aus

dem Fahrzeugpool des Landes Niedersachsen auf der Heidebahnstrecke von **Hannover nach Buchholz**. Seit Dezember 2011 ist der zwischen erixx und den Aufgabenträgern Region Hannover und LNVG bestehende Verkehrsvertrag gültig. Seine Laufzeit beträgt acht Jahre.

### 3.3.2 Stadtbahn und Bus

#### Finanzierung der Stadtbahn

Vor dem Hintergrund der bisherigen Kostenabgrenzung insbesondere hinsichtlich der Nutzung der Infrastruktur finanzierte sich der Stadtbahnbetrieb der üstra auch im Jahr 2012 aus Tarif- und Tarifersatzeinnahmen. Zuschüsse seitens der Region sind bisher nicht notwendig. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass große Teile der Aufwendungen für die Stadtbahninfrastruktur über das Geschäftsergebnis der infra finanziert werden.

#### Finanzierung der Buslinienverkehre der üstra und der RegioBus

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, mit denen die beiden Unternehmen im Buslinienverkehr betraut wurden, sind nicht durch Beförderungsentgelte und sonstige anzurechnende Erträge (z.B. Tarifersatzeinnahmen) finanzierbar. RegioBus und der Busbetrieb der üstra hatten im Jahr 2011 einen Zuschussbedarf von rund 46,5 Mio. €. Die Region Hannover hat der üstra zum 1.7.2010 für die Buslinienverkehre einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Form einer gesellschaftsrechtlichen Weisung mit einer Laufzeit von zehn Jahren erteilt.

Die Finanzierungszusage für die Busverkehrsleistungen der RegioBus ist noch bis November 2019 gültig.

### 3.3.3 SchulCard

Neben den vergünstigten Schülerтарifen des GVH-Verbundes, besteht für alle Schülerinnen und Schüler bis Klassenstufe 10 mit Wohnsitz in der Region Hannover ein Anspruch auf kostenfreie Beförderung zur nächstgelegenen Schule, sofern diese weiter als 2km vom Wohnort entfernt ist. Der Anspruch wird in der Region Hannover grundsätzlich durch die Aushängung einer GVH-SchulCard erfüllt, die im Auftrag der Region Hannover – als Trägerin der Schülerbeförderung – im jeweiligen Schulsekretariat ausgestellt wird. Damit können öffentliche Verkehrsmittel im ausgestellten Geltungsbereich kostenlos genutzt werden. Die dafür aufgebrauchten Gelder werden vollständig, ohne Bundes- oder Landesförderung, aus dem Haushalt der Region Hannover finanziert. Im Jahr 2011 waren dafür 23,6 Mio. € veranschlagt. Die gezahlte Summe wird dem GVH-Pool zugeführt und gemäß dem Einnahmeaufteilungsvertrag unter den Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

## 4. Was bezahlt die Region Hannover für den ÖPNV

Neben einer Vielzahl an Finanzierungsquellen von Land und Bund bezuschusst die Region Hannover den Öffentlichen Personennahverkehr mit einem beachtlichen Teil an eigenen Haushaltsmitteln. Diese werden für Finanzierungen sowohl im Infrastrukturbereich bei Bus-, Stadtbahn und SPNV-Vorhaben (incl. Der Umsteigeanlagen) eingesetzt, als auch für das Verkehrsangebot, Marketing und für Verkehrsplanung verwendet.

## 5. Ausblick

Die Finanzierung des ÖPNV in der Region Hannover steht noch während der Laufzeit des hier vorliegenden NVP vor erheblichen Risiken und großen Herausforderungen.

Die von der üstra und der RegioBus im Jahr 2013 vorgelegten Mittelfristplanungen machen deutlich, dass sich der Zuschussbedarf für die Stadtbahn und die Busverkehrsleistungen in der Zeit von 2010 bis 2020 nahezu verdoppelt und dann über 80 Mio. € pro Jahr betragen wird. Ursächlich dafür sind insbesondere neben Kosten für Investitionen z.B. die Finanzierung der neuen Stadtbahnfahrzeuge der üstra.

Die erheblichen Wettbewerbseffekte im SPNV sind unter Berücksichtigung der im gesamten ÖPNV in den Jahren 2013 und 2014 realisierten Angebotsausweitungen bereits im Jahr 2014 ausgeschöpft u.a. für die Leistungsausweitung auf der S-Bahn ab Dezember 2013. Weitere finanzielle Handlungsspielräume sind nicht absehbar.

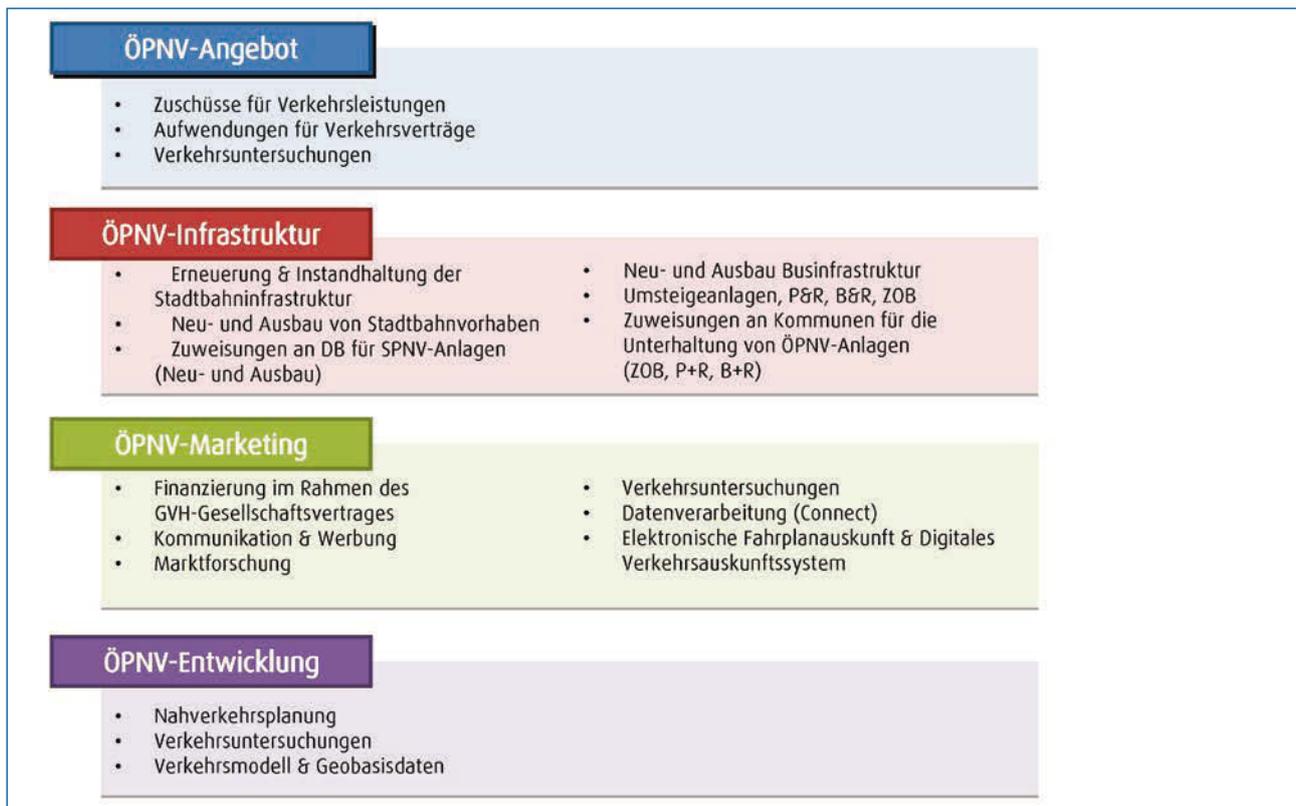
Nachdem mit Ausnahme der RE-Strecke Hannover – Bremen/Norddeich der gesamte SPNV in der Region Hannover im Wettbewerb vergeben wurde, beginnen im Jahr 2014 die Vorbereitungen für die zweite „Ausschreibungswelle“. Die Erfahrungen aus anderen Ausschreibungsräumen belegen, dass kaum weitere kostensenkenden Wettbewerbseffekte zu erwarten sind und nicht auszuschließen ist, dass es zu einem höheren Zuschussbedarf in Folge der weiteren Ausschreibungen kommt.

Der Verkehrsvertrag S-Bahn Hannover endet im Jahr 2020. Zu diesem Zeitpunkt ist dann auch der überwiegende Teil der S-Bahn Fahrzeuge abgeschrieben, die dann ein Alter von 20 Jahren haben. In Vorbereitung auf die erneute Ausschreibung der S-Bahn muss entschieden werden, wie mit den zu unterschiedlichen Zeitpunkten beschafften S-Bahn Fahrzeugen umgegangen werden und wie ein schrittweiser Umstieg auf

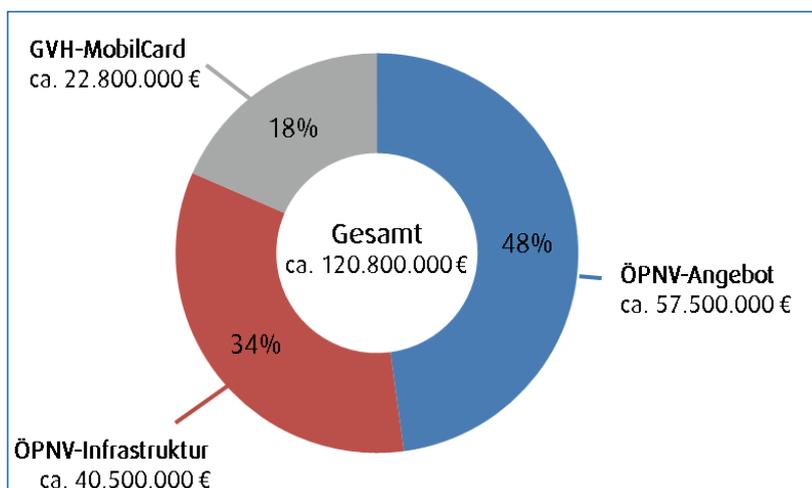
eine neue Fahrzeuggeneration erfolgen soll. Das Investitionsvolumen für eine komplett neue Fahrzeuggeneration auf der S-Bahn Hannover wird nach derzeitiger Einschätzung ca. 400 bis 500 Mio. € betragen. Das Regionalisierungsgesetz sieht zum Jahr 2015 eine Revision der Regionalisierungsmittel vor.

Damit steht die mit ca. 80 Mio. € wichtigste Finanzierungsquelle der Region Hannover für SPNV-Betriebsleistungen auf dem Prüfstand. Das Ergebnis dieser Revision ist derzeit völlig offen und birgt Risiken für die Region Hannover.

**Abb. F 4: Dafür nimmt die Region Hannover Geld in die Hand**



**Abb. F 5: Verwendung eigener Haushaltsmittel im Jahr 2011**





# Impressum

## REGION HANNOVER

Der Regionspräsident

### Redaktion:

Fachbereich Verkehr  
Team Verkehrsentwicklung und  
Verkehrsmanagement  
Dipl.-Ing. Klaus Geschwinder  
Dipl.-Geogr. Melanie Saraval

### Projektgruppe Nahverkehrsplan:

Klaus Geschwinder, Melanie Saraval, Christian Weske,  
Kerstin Tietgens, Torsten Albert, Dr. Solveigh Janssen

### Fotos:

Fotowettbewerb „Perspektive Nahverkehr“,  
Kooperative mit der MultiMedia BBS Hannover, üstra und  
Region Hannover

### Gestaltung:

Region Hannover,  
Team Medienservice & Post

### Druck:

Region Hannover,  
Team Medienservice & Post  
gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

### Weitere Informationen:

Region Hannover  
Team Verkehrsentwicklung  
und Verkehrsmanagement  
Hildesheimer Straße 18  
30169 Hannover

September 2015