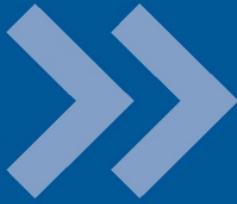
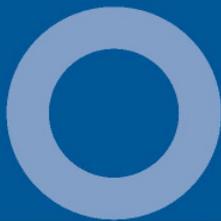


HAN  
NOV  
ER



**ENTWURF**



Fachbereich Verkehr

# NAHVERKEHRSPPLAN 2020

Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 138 / Entwurf März 2020



Region Hannover

# » Vorwort

Die Region Hannover legt nach dem Nahverkehrsplan (NVP) 1997, 2003, 2008 und 2015 den NVP der Fassung 2020 in fünfter 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 1.157.624 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Davon sind 535.603 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 und konkrete Maßnahmenvorschläge, die dazu beitragen, den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Hannover noch attraktiver zu gestalten. Unser Ziel ist ein weiterer Ausbau des ÖPNV, um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Wesentlicher Hebel dabei ist die Erhöhung der Kapazität insbesondere auf der Schiene.



Ulf-Birger Franz

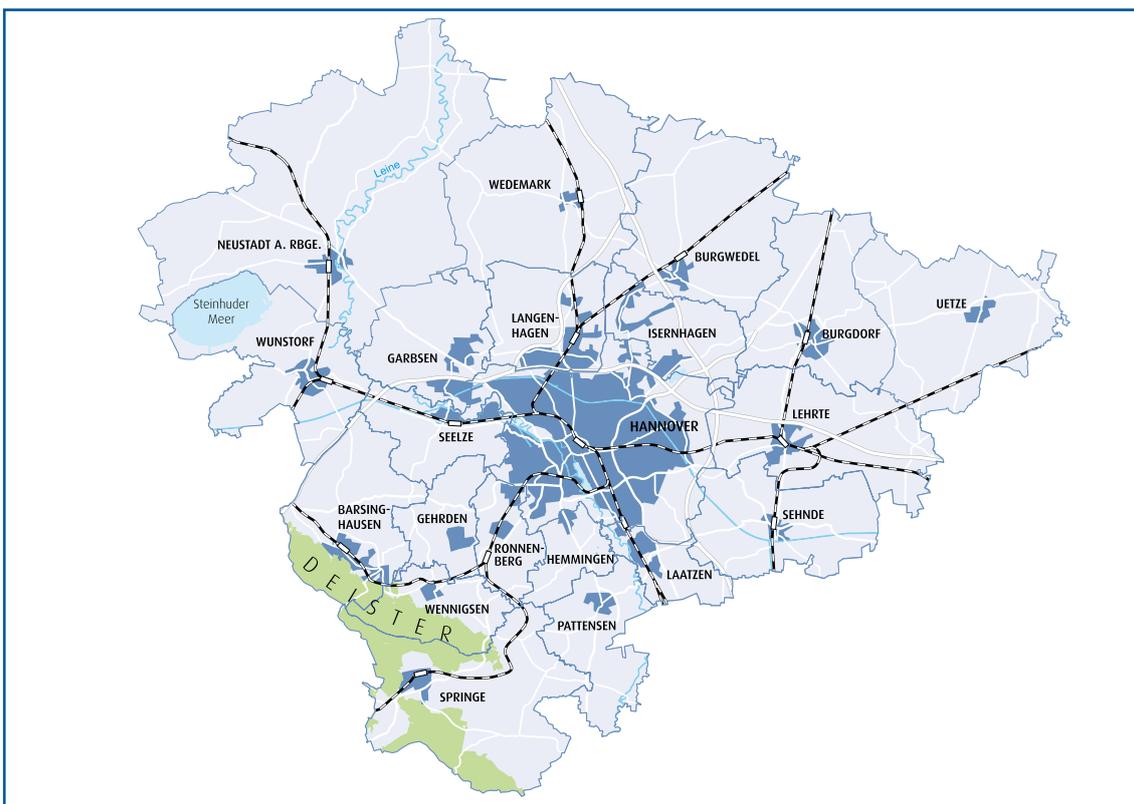
Dezernent für Wirtschaft, Verkehr und Bildung



Conrad Vinken

Fachbereichsleiter Verkehr

## Die Region Hannover



# » Inhalt

<b>1</b>	<b>Ziele und Herausforderungen für den neuen Nahverkehrsplan</b>	<b>8</b>
1.1	Soziale und ökologische Ziele anstreben und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umsetzen	8
1.2	Herausforderungen für die Beteiligten: Mobilitätsbedürfnisse in der Region befriedigen, gesetzliche Anforderungen erfüllen, Finanzmittel sinnvoll einsetzen	9
1.3	Die zunehmende Digitalisierung als Chance nutzen	10
1.4	Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV	10
<b>2</b>	<b>Ein Blick zurück und einer nach vorn: Bilanz und Prognose der Nahverkehrsentwicklung</b>	<b>12</b>
2.1	Haben Angebot und Nachfrage in der Vergangenheit zueinander gepasst?	12
2.2	Verkehrsnachfrage am Wochenende und in der Ferienzeit	16
2.3	Haltestellenbelastung	18
2.4	Entwicklung der Fahrgastzahlen im SPNV	19
2.5	Nachfrageentwicklung nach Verkehrsarten	19
2.6	Kantenbelastung	19
2.7	Welche Entwicklung sind zukünftig zu erwarten	23
2.7.1	Bevölkerungsentwicklung	23
2.7.2	Siedlungsentwicklung	24
2.7.3	Arbeitsplatzentwicklung	27
2.8	Bilanz des Nahverkehrsplans 2015: Was wurde erreicht, was steht noch aus?	30
2.8.1	Die Maßnahmen im SPNV	30
2.8.2	Maßnahmen Stadtbahn	31
2.8.3	Maßnahmen Bus	32
2.8.4	Maßnahmen Park+Ride und Bike+Ride	33
2.8.5	Untersuchungsbedarf Angebot	35
2.8.6	Untersuchungsbedarf Marketing	37
2.9	Was bedeuten diese Ergebnisse für die zukünftige Nahverkehrsplanung?	38
<b>3</b>	<b>Zielstrategie I: Mobilität für alle</b>	<b>40</b>
3.1	Verlässlich von hier nach dort kommen: Das Grundgerüst für den ÖPNV	40
3.1.1	Was kommt „neu“ hinzu?	42
3.1.2	Hannover-Standard und weitere Bedienungs- und Qualitätsstandards aufeinander abstimmen	42
3.1.2.1	Hannover-Standards	42
3.1.2.2	Zusammenfassung der Qualitätsstandards für die vier ÖV-Systeme (SPNV, ÜSTRA Stadtbahn, ÜSTRA Bus, regiobus)	48
3.2	Gleichberechtigter ÖPNV-Zugang: Mobilitätsteilhabe für alle	49
3.2.1	Barrierefreiheit nützt allen	49
3.2.1.1	Standards der Barrierefreiheit Stadtbahn	49
3.2.1.2	Ausbauprogramm für die Stadtbahnhaltestellen	50
3.2.1.3	Stand Ausbau der Stadtbahnhaltestellen	53
3.2.1.4	Standards der Barrierefreiheit an Bushaltestellen	53
3.2.1.5	Stand Ausbau der Bushaltestellen	54
3.2.1.6	Standards der Barrierefreiheit SPNV	55
3.2.1.7	Standards der Barrierefreiheit Park+Ride	55
3.2.1.8	Standards für barrierefreie Information	55
3.2.1.9	Standards zur Barrierefreiheit im Vertrieb und Kundenservice sowie für das Personal	56
3.2.1.10	Fahrgastsicherheit	56
3.2.1.11	AG Barrierefreiheit	57
3.2.2	Zielgruppendifferenzierte Angebotsplanung: ÖPNV-Nutzung auch in besonderen Lebenslagen und bei besonderen Lebensweisen	59
3.2.2.1	Zielgruppenorientierte Ausrichtung des ÖPNV	59
3.2.2.2	LSBTI - Personen mit besonderen Lebensweisen	60
3.2.3	Tarif- und Vertriebssystem: So preiswert wie möglich, so auskömmlich wie erforderlich	60
3.2.3.1	Tarifreform 2020, geplante Einführung von Partner- und Seniorenkarten	60

3.2.3.2	Regional- und Übergangstarife	61
3.2.3.3	Neue Vertriebssysteme	61
3.2.4	Fahrgast-Partizipation: Einbeziehung der Nutzendenperspektive	62
<b>4</b>	<b>Zielstrategie 2: Durch Angebotsverbesserung den Umstieg fördern</b>	<b>66</b>
4.1	Zusätzliche Zielgruppen mit neuen ÖPNV-Angeboten ansprechen und neue Kunden und Kundinnen gewinnen	66
4.1.1	Entwicklung der ÖPNV-Angebote in der Verbindungsebene	66
4.1.1.1	Verkehrsstationen SPNV	66
4.1.1.2	Neue SPNV-Haltestellen Laatzten-Mitte und Springe Deisterpforte - Fortsetzung der Prüfung	67
4.1.1.3	Streckennetz SPNV	67
4.1.1.4	Untersuchung / Planung / Bau von Infrastrukturgänzungen im Stadtbahnnetz bis 2025	70
4.1.1.5	ÖPNV-Kapazitätsreserven: Wie viel „Luft nach oben“ steckt noch im Stadtbahnnetz?	73
4.1.1.6	Für die Entwicklung einer langfristigen Strategie: Masterplan Stadtbahn	74
4.1.2	Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote in der Verknüpfungsebene	74
4.1.2.1	Kundenfreundliche Gestaltung der Bushaltestellen	74
4.1.2.2	Bushaltestelleninfrastruktur Strategie/Ausbaupriorität	76
4.1.2.3	Verbesserungs- und Ausbaupotential (baulich und betrieblich)	77
4.1.2.4	Überplanung Regionalbusliniennetz	78
4.1.2.5	Entwicklung der Stadtverkehre	78
4.1.2.6	Konzepte sprintH-Linien: Schnelle und bequeme Verbindungen in Region und Stadt (Systemgedanke, Elektrifizierung)	79
4.1.2.7	Stadtbahn Hannover	79
4.1.2.8	Nachtverkehr ÜSTRA	80
4.1.3	Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote in der Verteilungsebene (Bedarfsverkehr)	80
4.2	Vernetzung von Verkehrssystemen: Alles hängt mit allem zusammen	81
4.2.1	Digitalisierung der Mobilität	81
4.2.2	Park+Ride und Bike+Ride	82
4.2.2.1	Ausbaustandards	82
4.2.2.2	Strategie für den weiteren Ausbau von Anlagen	82
4.2.2.3	Finanzierung	83
4.2.2.4	Ausblick und Anregung zur Weiterentwicklung von Anlagen	83
4.2.2.5	Park+Ride / Bike+Ride Ausbaukonzept	83
4.2.3	Inter-/multimodale Mobilitätsangebote: Integration und Kooperation unterschiedlicher Mobilitätsanbieter fördern	84
4.2.3.1	Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen	84
4.2.3.2	Carsharing	85
4.2.4	Mobilitätsplattform für alle Anforderungen persönlicher Mobilität	86
4.2.5	Autonomes Fahren	86
4.3	Die Servicequalität verbessern - im Sinne der Fahrgäste	87
4.3.1	Tarifentwicklung	87
4.3.2	Einrichtung einer Zentralen Informations- und Beschwerdestelle	87
4.3.3	Echtzeit-Fahrgastinformation und Störfallmanagement	88
<b>5</b>	<b>Organisation und Finanzierung</b>	<b>90</b>
5.1	Ausschreibungslose SPNV	90
5.1.1	SPNV nach AEG - Ausschreibungslose SPNV	91
5.1.2	ÖPNV nach PBefG: Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) von Stadtverkehr und Regionalverkehr Hannover Bus	92
5.2	Die Rolle des GVH	92
5.3	Infra	94
5.4	Finanzierung	94
5.4.1	Finanzierung der Infrastruktur	94

5.4.1.1 Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) .....	94
5.4.1.2 Finanzierung von Investitionen (ortsfeste Infrastruktur) .....	94
5.4.1.3 Businfrastruktur, Umsteige-, Park+Ride-, Bike+Ride-Anlagen .....	95
5.4.2 Finanzierung der Maßnahmen/des Angebots (konsumtiv) .....	96
5.4.3 Finanzierung der Verkehrsleistungen im GVH .....	97

<b>6 Maßnahmenliste .....</b>	<b>10</b>
-------------------------------	-----------

## » Tabellen

Tabelle 1: Veränderungen in Angebot und Nachfrage am Normalwerktag .....	15
Tabelle 2: Haltestellenbelastungen an ausgewählten Haltestellen am Normalwerktag .....	18
Tabelle 3: Entwicklung der Haltestellenbelastung im SPNV am Normalwerktag .....	19
Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung für die Jahre 2030 und 2040 .....	23
Tabelle 5: Siedlungsgebiete ab 250 Einwohnerinnen und Einwohner .....	25
Tabelle 6: Geplante Gewerbegebiete ab 5 ha Fläche .....	27
Tabelle 7: Prognostizierte Arbeitsplatzentwicklung zwischen 2015 und 2030 .....	29
Tabelle 8: Bilanz SPNV-Infrastrukturmaßnahmen .....	30
Tabelle 9: Bilanz Maßnahmen Stadtbahn .....	31
Tabelle 10: Bilanz Maßnahmen Bus .....	33
Tabelle 11: Bilanz Maßnahmen Park+Ride-Anlagen .....	34
Tabelle 12: Bilanz Maßnahmen Bike+Ride-Anlagen .....	34
Tabelle 13: Bilanz Untersuchungsbedarf Angebot .....	35
Tabelle 14: Bilanz Untersuchungsbedarf Marketing .....	37
Tabelle 15: Bestandserfassung barrierefrei ausgebauter Bushaltestellen in der Region Hannover (Stand 2018) .....	55
Tabelle 16: Barrierefreie Erreichbarkeit der einzelnen Ortsteile einer Kommune (Ortsteileinsatz 2018) .....	76
Tabelle 17: Ausbauprioritäten für Bike+Ride und Park+Ride an SPNV-Stationen .....	83
Tabelle 18: Ausbauklasse Park+Ride von Stadtbahnstationen .....	84
Tabelle 19: SPNV Soll-Leistungen nach Eisenbahnverkehrsunternehmen 2017 .....	91
Tabelle 20: Ausschreibungen im SPNV .....	92
Tabelle 21: Einnahmen im GVH Pool 2017 .....	98
Tabelle 22: Fahrten im GVH nach Fahrgastgruppen 2013 bis 2017 (in Mio.) .....	98
Tabelle 23: GVH Tarifeinnahmen nach Fahrgastgruppen 2013 bis 2017 .....	98

## » Abbildungen

Abbildung 1: NVP 2020 für die Region Hannover - Zielsystem .....	8
Abbildung 2: Betriebsleistungsstatistik 2017 .....	13
Abbildung 3: Verkehrsleistungsstatistik 2017 .....	14
Abbildung 4: Verkehrsaufkommen an Werktagen in der Ferienzeit .....	16
Abbildung 5: Verkehrsaufkommen am Samstag .....	16
Abbildung 6: Verkehrsaufkommen am Sonntag .....	17
Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsnachfrage nach Verkehrsarten gegenüber 2011 .....	19
Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in den Altersklassen von 2025 bis 2030 .....	23
Abbildung 9: Bedienungsebenen - Netzhierarchie .....	40
Abbildung 10: Untersuchungsintervalle .....	42
Abbildung 11: Entwicklung des barrierefreien Ausbaus Stadtbahn .....	53

Abbildung 12: Entwicklung barrierefrei ausgebauter Bushaltestellen .....	54
Abbildung 13: 10-Punkte-Programm der AG Barrierefreiheit (für den NVP) .....	57
Abbildung 14: Standardausstattung einer Bushaltestelle .....	75
Abbildung 15: Merkmale sprintH-Linien .....	79
Abbildung 16: Struktur des GVH .....	94
Abbildung 17: Maximale Förderquoten bei Investitionsvorhaben im ÖPNV in Niedersachsen .....	95
Abbildung 18: Finanzierung des ÖPNV .....	97
Abbildung 19: Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im GVH .....	97

## » Karten

Karte 1.1: Verkehrsnachfrage: Kantenbelastungen im Verbund 2017 Region Hannover .....	20
Karte 1.2: Verkehrsnachfrage: Kantenbelastungen im Verbund 2017 Stadt Hannover .....	21
Karte 1.3: Verkehrsnachfrage: Kantenbelastungen im Verbund 2017 City Hannover .....	22
Karte 2: Siedlungs- und Gewerbeflächen (Stand 2018) .....	24
Karte 3.1: Hannover-Standard-Regional .....	44
Karte 3.2: Hannover-Standard-Städtisch .....	46
Karte 3.3: Hannover-Standard-Städtisch: Burgdorf und Lehrte .....	47
Karte 4: Stadtbahn barrierefreier Ausbau .....	52
Karte 5: Schematisches Liniennetz SPNV Region Hannover 2019 .....	68
Karte 6: Schematisches Liniennetz SPNV Region Hannover 2020plus .....	69
Karte 7: Karte Schiennetz Bestand 2018 und Planung Kernraum Hannover .....	71
Karte 8: Karte Stadtbahn Neu- und Ausbaumaßnahmen .....	72
Karte 9: Liniennetz SPNV mit Beteiligung der Region Hannover .....	90



## Ziele und Herausforderungen für den neuen Nahverkehrsplan



# » Kapitel 1

## 1. Ziele und Herausforderungen für den neuen Nahverkehrsplan

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird insbesondere dem Anspruch eines angepassten ÖPNV-Angebots Rechnung getragen, das sich einbindet in ein multimediales Verständnis von Mobilität. Im Fokus stehen die Belange der Umwelt, die Mobilitätsteilhabe aller und die Möglichkeiten der bestmöglichen Nutzung neuer Technologien.

Übergeordnete Zielgruppen sind die Bürgerinnen und Bürger der Region Hannover, denen mit einem möglichst attraktiven und bedarfsgerechten Verkehrsangebot eine Mobilität auch ohne Pkw ermöglicht werden soll.

Wichtigster Adressat im externen Kreis sind die Verkehrsunternehmen. Nach § 8 Abs. 3 PBefG soll die Aufgabenträgerin die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen im Nahverkehrsplan festlegen. Dabei wird der Nahverkehrsplan fortlaufend mit den Ergebnissen der aktuellen Verkehrsforschung abgeglichen. Die Region Hannover leitet aus ihrer Funktion als wichtigster Finanzgeber für den ÖPNV daraus einen verbind-

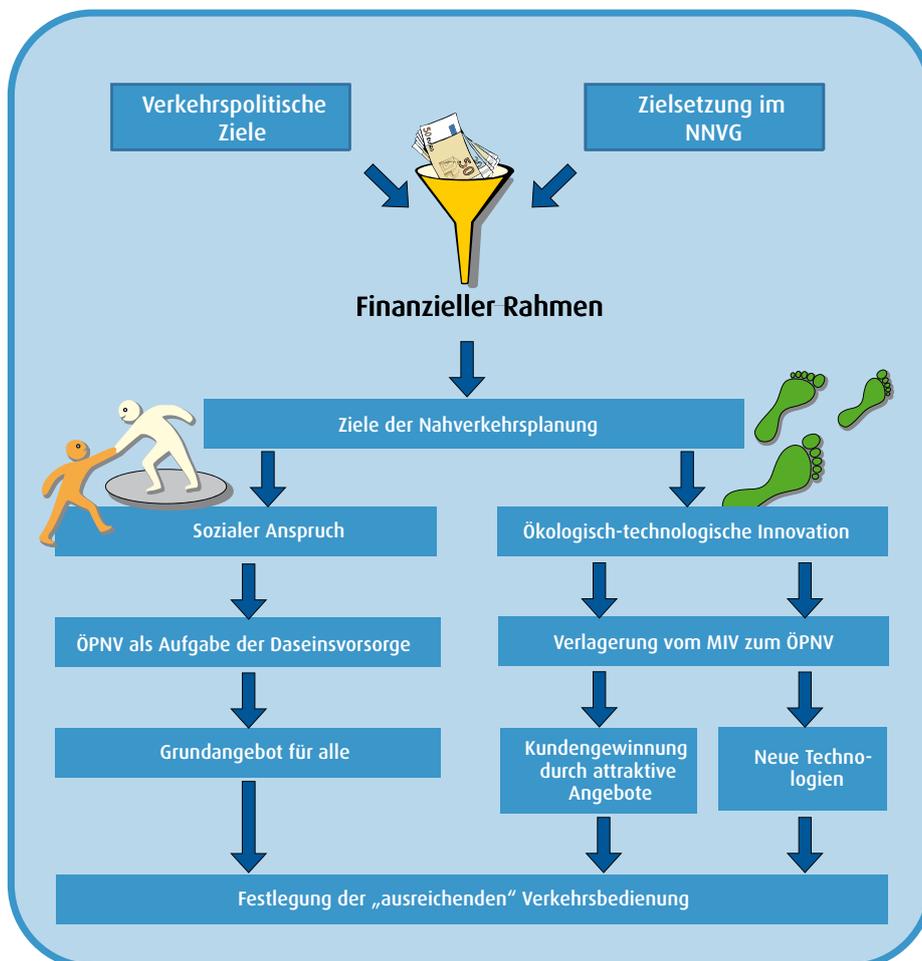
lichen Steuerungsauftrag ab. Im Nahverkehrsplan wird deswegen ein Untersuchungsbedarf mit konkreten Maßnahmen festgelegt, die zur Einhaltung des im Nahverkehrsplan definierten Rahmens notwendig sind.

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. Der Nahverkehrsplan führt alle Planungen auf, die die Region Hannover in eigener Entscheidungsverantwortung umsetzen möchte.

### 1.1 Soziale und ökologische Ziele anstreben und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umsetzen

Der Nahverkehrsplan 2015 hat bereits die wichtigsten Ziele der Planung in der Region Hannover beschrieben. Diese Ziele sollen im Nahverkehrsplan 2020 weiterverfolgt und hinsichtlich neuerer Entwicklungen aktualisiert werden. Nach wie vor steht ein sowohl ökologischer als auch sozialer Anspruch im Vordergrund. Ziel ist der kontinuierliche Ausbau des ÖPNV und vor allem eine deutliche Kapazitätserhöhung, um weiteres Fahrgastwachstum zu ermöglichen.

Abbildung 1: NVP 2020 für die Region Hannover - Zielsystem



Mit der Rückschau werden Maßnahmen und strukturelle Entwicklungen der letzten Jahre in den Blick genommen, um festzustellen, wo die Ziele den realen Entwicklungen entsprechen und wo sie vielleicht verändert werden müssen.

Veränderungen in diesen letzten Jahren sind vor allem auf technologische Entwicklungen zurückzuführen, die neue Möglichkeiten für einen sozialeren oder umweltfreundlicheren ÖPNV bieten. Dies betrifft zum Beispiel die Bedienung im ländlichen Raum, mit der die wirklichen Bedarfe der Bevölkerung besser berücksichtigt werden können und die dennoch dabei im finanziell vertretbaren Rahmen bleibt. An entsprechenden Modellen flexibler Bedienung ist zu arbeiten und eine klare Vorgabe für die Zukunft zu entwickeln. Technische Entwicklungen der digitalen Informationsverarbeitung und der Fahrzeug- und Antriebstechnik bieten neue Chancen, eine ökologisch sinnvollere Mobilität zu planen, aber auch weitere Bevölkerungsgruppen in die Nutzung einzubeziehen.

Hierzu wird das ÖPNV-Netz klarer in Ebenen gegliedert (Verbindungsebene, Verknüpfungsebene, Verteilungsebene), die es erlauben, genauere Standards für die unterschiedlichen Funktionen von ÖPNV-Angeboten zu definieren, zunächst unabhängig vom Verkehrsmittel. Die Verbindungsebene soll die schnelle Bedienung zwischen A und B auf den Hauptachsen mit einer großen Bündelung von Verkehren erlauben. Davon abzweigend und die Zwischenräume bedienend hat die Verknüpfungsebene klare Linienwege und eine gute Bedienungsfrequenz zu realisieren. Für die Verteilungsebene, die vorwiegend die kleinen Orte im Umland bedient, aber auch in Zeiten geringer Nachfrage verkehrt, muss ein Mix aus unterschiedlichen Bedienungsangeboten gefunden werden.

Die Schaffung einer weitreichenden Barrierefreiheit ist ein deutlicher Schwerpunkt dieses Nahverkehrsplans. Hierbei werden die gesetzlichen Vorgaben des PBefG (Personenbeförderungsgesetz) erfüllt, darüber hinaus ist es ein besonderes Anliegen der Region Hannover, möglichst alle Barrieren, die einer Nutzung des ÖPNV entgegenstehen, zu beseitigen oder zu minimieren. Dazu gehören soziale Barrieren, denen durch eine Tarifreform entgegengewirkt wird oder Barrieren, die in Sicherheitsaspekten im Sinne eines subjektiven Unsicherheitsgefühls der Fahrgäste liegen sowie Barrieren, die aus einer zu umständlichen Informations- und Vertriebsgestaltung resultieren.

Die Region Hannover arbeitet gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen an einer Vielzahl von Maßnahmen und Standards, die im Nahverkehrsplan beschrieben sind. Dabei bleibt jedoch immer die Finanzierbarkeit im Blick.

Der vorliegende Nahverkehrsplan dient als Lenkungsinstrument für die Entwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren. Er beinhaltet konkrete Anforderungen, deren Umsetzung noch Feinarbeit in vielen Bereichen erfordert. Die Ziele und Standards des Nahverkehrsplans sollen realistisch erreichbar sein und nicht nur einen Wunschkatalog darstellen.

## 1.2 Herausforderungen für die Beteiligten: Mobilitätsbedürfnisse in der Region befriedigen, gesetzliche Anforderungen erfüllen, Finanzmittelsinnvoll einsetzen

Grundlage für den Nahverkehrsplan ist ein Zielsystem, bei dem sich ökologische, ökonomische und soziale Ansprüche ergänzen, überschneiden oder auch ausschließen.

Die Sicherstellung einer Teilhabe Aller am ÖPNV fordert Bedienungsstandards für den ÖPNV, die jedoch finanzierbar sein müssen. In der Region Hannover gehen wir mit dem „Hannover-Standard“ weit über anderswo übliche Mindestbedienungsstandards hinaus. Ebenso finanzierbar sein müssen die definierten ökologischen Standards zu Klimaschutz, Umweltqualität und der damit verbundene Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Daher wird es für Mindeststandards auch finanzielle Grenzen geben.

Auf der anderen Seite kann die Teilhabe Aller am ÖPNV und – weiter gefasst – ökologisch sinnvoller Mobilität, den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes verändern und damit die Umweltziele unterstützen.

Somit dienen Vorgaben zur Barrierefreiheit sowohl sozialen als auch ökologischen Zielen.

Mit dem Nahverkehrsplan ist eine Reihe von gesetzlichen Aufgaben zu erfüllen. Entsprechend den Vorgaben im PBefG muss er Maßnahmen definieren, die eine vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 sicherstellen oder Ausnahmen definieren, wo dies noch nicht in diesem Zeitraum umgesetzt werden kann. Das PBefG definiert hierbei nicht, was unter vollständiger Barrierefreiheit zu verstehen ist. Die Region Hannover fasst dies sehr weit, um den Gedanken der Teilhabe Aller an der Mobilität zu verfolgen. Die Aussagen zur Barrierefreiheit sind daher im Kapitel 3.2 „Gleichberechtigter ÖPNV-Zugang: Mobilitätsteilhabe für alle“ dargestellt.

Entsprechend dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) trifft der Nahverkehrsplan Aussagen zum Bedienungsangebot im Planungsgebiet, zu Zielvorstellungen, die bei der Gestaltung des ÖPNV verfolgt werden und welche Maßnahmen dafür getroffen werden und zu Investitionen im Schienenverkehr. Der Finanzbedarf wird ebenfalls ausgewiesen.

Der ÖPNV kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Für die ländlichen Räume zeigen sich hier besondere Herausforderungen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt, kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden.

Im Bereich des Versorgungsverkehrs und stärker noch im Bereich des Freizeitverkehrs liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Hier ein finanzierbares aber auch attraktives Angebot anzubieten ist eine besondere Herausforderung. Dazu beschreibt die Region Hannover neue Wege im Umland um Hannover mit der Schaffung eines abgestuften Systems von SPNV, sprintH-Linien und mit Regionalbuslinien mit unterschiedlichen Aufgaben. Dazu kommt ein noch zu entwickelndes flexibles System für Räume und Zeiten schwacher Nachfrage, in denen ein Linienverkehr unwirtschaftlich ist.

Für die Stadt Hannover als wachsender Metropole steht die Entwicklung der Stadtbahn im Vordergrund, sei es durch Bau neuer und Ausbau bestehender Strecken, Bereitstellung ausreichender Gleis- und Platzkapazitäten oder barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Hinsichtlich des Busverkehrs stehen Ausweitungen sowie nach und nach der Einsatz von Elektrobussen im Fokus.

### 1.3 Die zunehmende Digitalisierung als Chance nutzen

Der Begriff „Digitalisierung“ umfasst das weite Feld der Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien, Daten digital zu verarbeiten und den Zugang zu digitalen Medien zu ermöglichen. Für die Entwicklung der Mobilität in der Region Hannover eröffnet die zunehmende Digitalisierung verschiedene Optionen, Mobilität einfach, komfortabel und barrierefrei zu gestalten und damit die Teilhabe aller an der Mobilität sicherzustellen.

Die Nutzung digitaler Möglichkeiten zur Gestaltung des ÖPNV und der intermodalen Mobilität sind in der Region Hannover bereits weit gediehen, jedoch wird ihre Weiterentwicklung in ganz unterschiedlichen Bereichen vorangebracht. Daher nehmen diese Entwicklungen bei der Beschreibung konkreter Projekte und bei der Definition von Standards in vielen Kapiteln des NVP weiten Raum ein. Hierzu gehören Einsatzmöglichkeiten digitaler Datenverarbeitung bei allen Informationskanälen.

Hier sind nicht nur Informationen über stationäre und mobile Endgeräte für den Internetzugang (im Web und als App) gemeint, die stabil und leicht verständlich möglich sein müssen, deren Zugriff dennoch noch nicht durch alle Fahrgäste gegeben ist. Zu den Möglichkeiten digitaler Information gehören auch dynamische Fahrgastinforma-

tionen an Haltestellen und im Fahrzeug mit Echtzeitangaben und im Zwei-Sinne-Prinzip.

Darüber hinaus werden digitale Vertriebsmöglichkeiten weiterentwickelt und aufgebaut. Zudem ist eine digitale Steuerung von Verkehrsströmen zum Beispiel bei Veranstaltungsverkehren zu Park+Ride-Plätzen oder die Lenkung von Fahrgästen bei Kapazitätsengpässen vorgesehen.

Aber auch die Möglichkeiten, über WLAN ins Internet zu gelangen, sind Teil der Digitalisierung.

Im Nahverkehrsplan finden sich konkrete Aussagen zu digitalen Fahrgastinformationen in den Kapiteln 4.1.2.1 und 4.3.3 (Störfallmanagement), zur Mobilitätsplattform in Kapitel 4.2.4, zu WLAN im Fahrzeug in Kapitel 4.1.2.6, zu digital gestütztem Vertrieb in Kapitel 3.2.3.3 und zu verkehrslenkenden Einsatzmöglichkeiten in Kapitel 4.2.1.

### 1.4 Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) plant im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 eine Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV. Ziel der Region Hannover ist es Modellkommune für diese Förderung zu werden.

Zu diesem Zweck wurden für die kommenden Jahre zehn Aktionsfelder definiert:

- Ausweitung der ÜSTRA-Stadtbahnflotte um ein Drittel
- Sanierung und Kapazitätserweiterung der Station Hauptbahnhof
- Neue Stadtbahnstrecken
- Direktbusse in die Innenstadt
- Wasserstoffbusse für die Region Hannover
- Erweiterung des Hauptbahnhof Hannover
- Neue S-Bahn-Stationen und zusätzliche Züge
- 10.000 zusätzliche Bike & Ride-Plätze
- Mehrgeschossige Park & Ride-Anlagen
- Neue Tarifangebote: Senioren-Netzkarte, Partner-Karte und Jugend-Netzkarte für Azubis

Ergänzend zu den 10 Punkten wird die Einführung von Pilotanwendungen für On-Demand Verkehre in der Region Hannover verfolgt.

Eine konsequente Klimapolitik braucht eine Verkehrswende, die nur durch eine Kombination unterschiedlicher Maßnahmen und durch ambitionierte Projekte erfolgreich sein kann. Ein wesentlicher Baustein der Verkehrswende in der Region Hannover ist der konsequente Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Auch die Stärkung der Tangentialverkehre und Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs (z.B. durch weitere Bussonderspuren) gehören dazu.

## Ein Blick zurück und einer nach vorn: Bilanz und Prognose der Nahverkehrs- entwicklung



## Kapitel 2

### 2 Ein Blick zurück und einer nach vorn: Bilanz und Prognose der Nahverkehrsentwicklung

Das Kapitel befasst sich mit den Entwicklungen der letzten Jahre und dem Stand der Umsetzung des Nahverkehrsplan 2015.

Dies umfasst Darstellungen zur Nachfrageentwicklung im ÖPNV und zur strukturellen Entwicklung im Untersuchungsraum. Daraus lässt sich schließen, wo neue Erschließungen notwendig sind oder die Bevölkerungs- oder Arbeitsplatzschwerpunkte wachsen und möglicherweise Verdichtungen des Angebots sinnvoll sind.

In einem zweiten Teil wird der Nahverkehrsplan 2015 hinsichtlich der dort definierten Maßnahmen und deren Umsetzung überprüft und Konsequenzen für die weitere Entwicklung gezogen.

#### 2.1 Haben Angebot und Nachfrage in der Vergangenheit zueinander gepasst?

Zur Ermittlung von 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 2017 beauftragt. Im Nahverkehrsplan 2020 werden einige der darin enthaltenen Darstellungen übernommen.

Die vorliegenden Daten beziehen sich auf einen durchschnittlichen Normalwerktag in der Schulzeit. Dieser Tag ergibt sich als Mittelwert der Zählungen aus den drei Erhebungsperioden Winter, Frühjahr und Herbst. Die Auswertungen beziehen sich auf das GVH-Verbundgebiet. Personenfahrten im ein- und ausströmenden Verkehr wurden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Fahrtabschnitt bis zur letzten Haltestelle im GVH verkürzt.

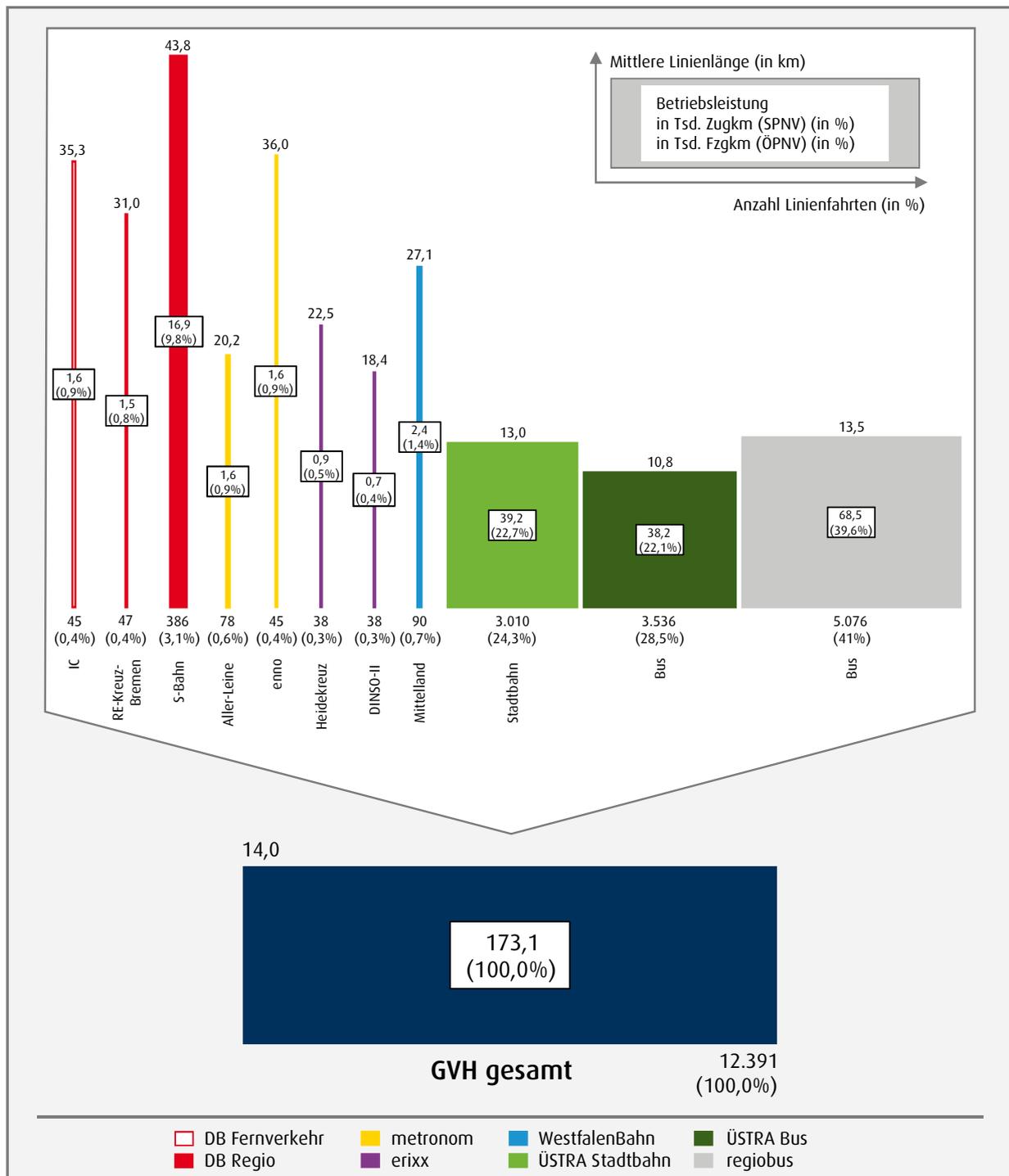
Die Angaben zum SPNV beziehen sich auf folgende Linien:

RE-Kreuz-Bremen: RE1/8: Hannover - Bremen  
 RE 2/3: Uelzen – Hannover - Göttingen  
 RE 30: Hannover - Wolfsburg  
 Heidekreuz: RB 38: Hannover - Buchholz  
 DINSO-II: RE 10: Hannover – Bad Harzburg  
 Mittelland: RE 60/70: Bielefeld/Rheine – Hannover - Braunschweig

Im Vergleich zu 2011 hat sowohl die Betriebsleistung als auch die Anzahl der Linienfahrten bei allen Verkehrssystemen des ÖPNV und des SPNV im Jahr 2017 nochmals leicht zugenommen. Ebenso verhält es sich mit der Verkehrsnachfrage.

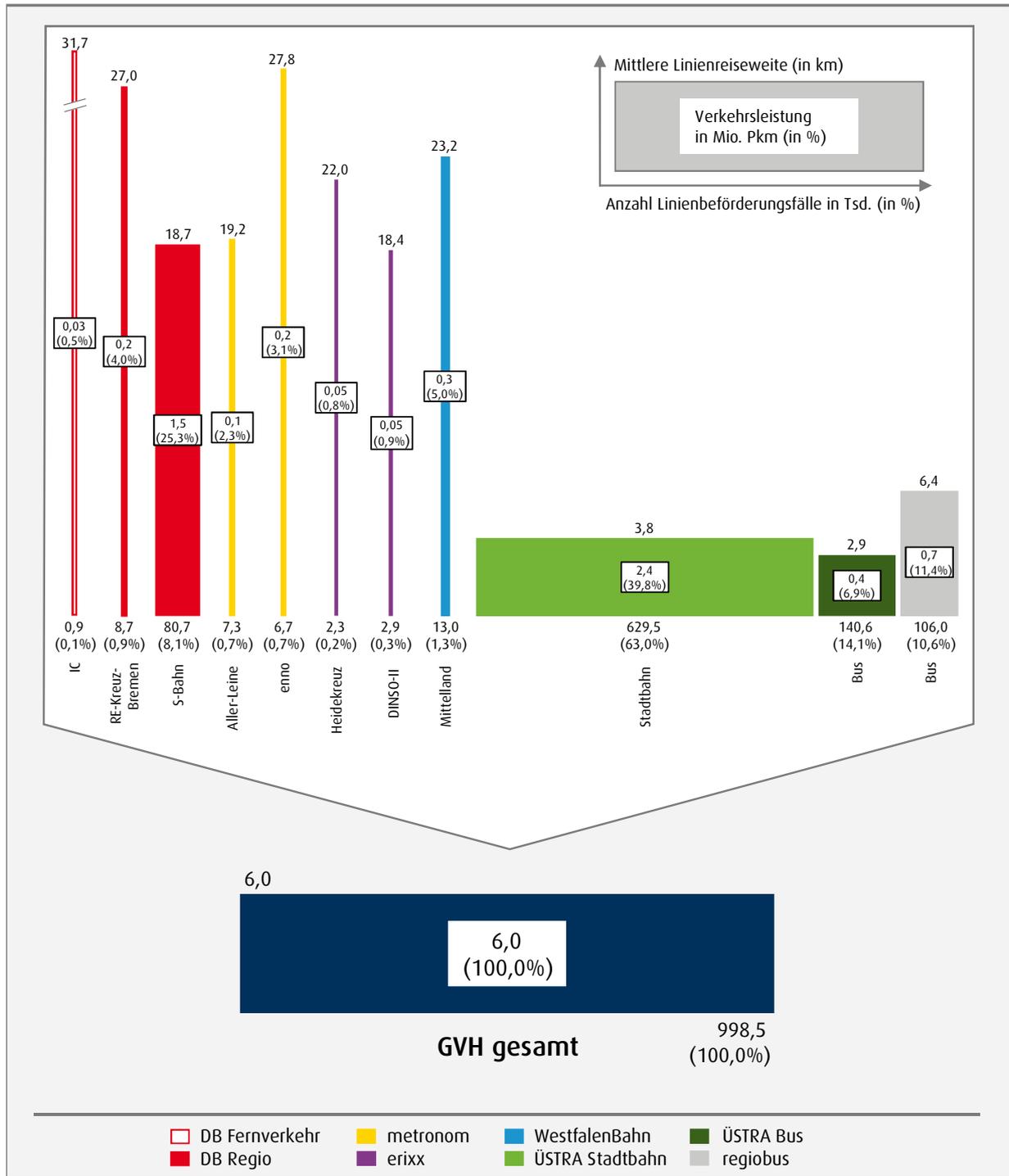


Abbildung 2: Betriebsleistungsstatistik 2017



Grundgesamtheit: Linienfahrten im Verbundgebiet am Normalwerktag (Schulzeit) im Jahr 2017

Abbildung 3: Verkehrsleistungsstatistik 2017



Grundgesamtheit: Linienbeförderungsfälle mit GVH-Tarif im Verbundgebiet am Normalwerktag (Schulzeit) im Jahr 2017

Betrachtet man die langjährige Entwicklung von Angebot und Nachfrage, kann eine unterschiedliche Zunahme der Verkehrsnachfrage registriert werden. Während in den Jahren bis 2011 die größte Steigerung im Bereich des SPNV lag, legte in den Folgejahren besonders die Stadtbahn zu. Diese Entwicklungen sind kompatibel zu den Einwohnerinnen- und Einwohnerentwicklungen, bei denen der langjährige Prozess der Suburbanisierung in den letzten Jahren durch einen Prozess der Reurbanisierung überdeckt wurde. Hierbei zog besonders die Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Hannover deutlich an.

Tabelle 1: Veränderungen in Angebot und Nachfrage am Normalwerktag

Unternehmen	Betriebszweig	Betriebsleistung Montag - Freitag, Schule [Anz. Fzgm in Tsd. km]					Veränderung (2017 zu 2015)
		2007	2011	2013	2015	2017	
DB Fernverkehr	InterCity <sup>1), 2)</sup>	1,8	1,6	1,6	1,6	1,6	-0,9%
DB Regio	R-Bahn <sup>1), 3) - 7)</sup>	9,1	6,3	6,1	5,5	1,5	-73,3%
DB Regio	S-Bahn <sup>1), 5)</sup>	13,3	16,0	16,3	16,9	16,9	0,1%
DB Regio	Gesamt	22,4	22,3	22,3	22,4	18,4	-17,8%
metronom	R-Bahn <sup>1), 6)</sup>	1,5	1,5	1,6	1,6	3,2	103,1%
erixx	R-Bahn <sup>1), 3), 4)</sup>	-	-	0,8	1,6	1,6	0,0%
WestfalenBahn	R-Bahn <sup>1), 7)</sup>	-	-	-	-	2,4	-
Fernverkehr		1,8	1,6	1,6	1,6	1,6	-0,9%
R-Bahn		10,6	7,8	8,4	8,6	8,6	0,8%
S-Bahn		13,3	16,0	16,3	16,9	16,9	0,1%
Summe DB	Gesamt	24,2	23,9	23,9	24,0	20,0	-16,6%
Summe EVU	R-/S-Bahn	23,9	23,9	24,7	25,5	25,6	0,3%
Summe EVU	Gesamt	25,7	25,5	26,3	27,1	27,2	0,3%
ÜSTRA	Stadtbahn	36,6	38,1	38,8	39,3	39,2	-0,1%
ÜSTRA	Bus	38,4	37,7	38,5	38,2	38,2	0,0%
ÜSTRA	Gesamt	75,0	75,9	77,3	77,5	77,4	-0,1%
regiobus	Bus	65,2	65,4	66,8	67,4	68,5	1,6%
Summe GVH	Gesamt	166,0	166,7	170,4	172,0	173,1	0,6%

Unternehmen	Betriebszweig	Fahrgastaufkommen Montag - Freitag, Schule [Anz. LBF in Tsd. P.]					Veränderung (2017 zu 2015)
		2007	2011	2013	2015	2017	
DB Fernverkehr	InterCity <sup>1), 2)</sup>	10,8	1,0	1,0	0,8	0,862	2,9%
DB Regio	R-Bahn <sup>1), 3) - 7)</sup>	50,2	57,5	54,2	48,3	15,944	-67,0%
DB Regio	S-Bahn <sup>1), 5)</sup>	68,4	96,8	96,2	95,4	101,930	6,9%
DB Regio	Gesamt	118,6	154,3	150,4	143,7	117,874	-18,0%
metronom	R-Bahn <sup>1), 6)</sup>	14,1	16,2	17,9	17,4	27,295	57,2%
erixx	R-Bahn <sup>1), 3), 4)</sup>	-	-	3,4	9,9	11,382	15,0%
WestfalenBahn	R-Bahn <sup>1), 7)</sup>	-	-	-	-	24,940	-
Fernverkehr		10,8	1,0	1,0	0,8	0,862	2,9%
R-Bahn		64,2	73,7	75,5	75,6	79,560	5,2%
S-Bahn		68,4	96,8	96,2	95,4	101,930	6,9%
Summe DB	Gesamt	129,4	155,3	151,4	144,5	118,736	-17,9%
Summe EVU	R-/S-Bahn	132,7	170,6	171,7	171,0	181,491	6,2%
Summe EVU	Gesamt	143,5	171,5	172,7	171,8	182,353	6,1%
ÜSTRA	Stadtbahn	551,6	551,4	588,9	618,7	629,527	1,8%
ÜSTRA	Bus	141,0	140,4	148,6	141,8	140,604	-0,8%
ÜSTRA	Gesamt	692,6	691,8	737,5	760,5	770,131	1,3%
regiobus	Bus	113,2	110,1	111,0	111,3	105,954	-4,8%
Summe GVH	Gesamt	949,3	973,6	1.021,1	1.043,6	1.058,438	1,4%

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



2

## 2.2 Verkehrsnachfrage am Wochenende und in der Ferienzeit

Die Verkehrsnachfrage erreicht an Werktagen in der Ferienzeit sowie an Samstagen und an Sonntagen bei fast allen Verkehrsunternehmen nur einen Teil der Nachfrage an Normalwerktagen. Dieser Effekt ist bei den kommunalen Verkehrsangeboten von ÜSTRA und regiobus Hannover deutlich ausgeprägter als beim SPNV. Es lässt sich festhalten, dass sich die Unterschiede zwischen Normalwerktag und Werktag in den Ferien, Samstagen und Sonntagen in 2017 im Vergleich zu 2011 reduziert haben.

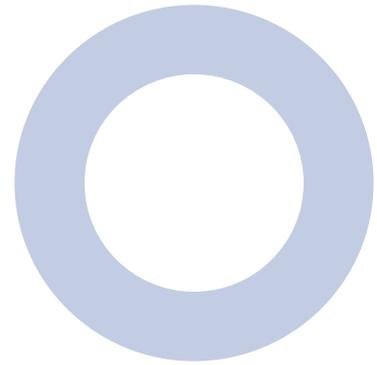


Abbildung 4: Verkehrsaufkommen an Werktagen in der Ferienzeit

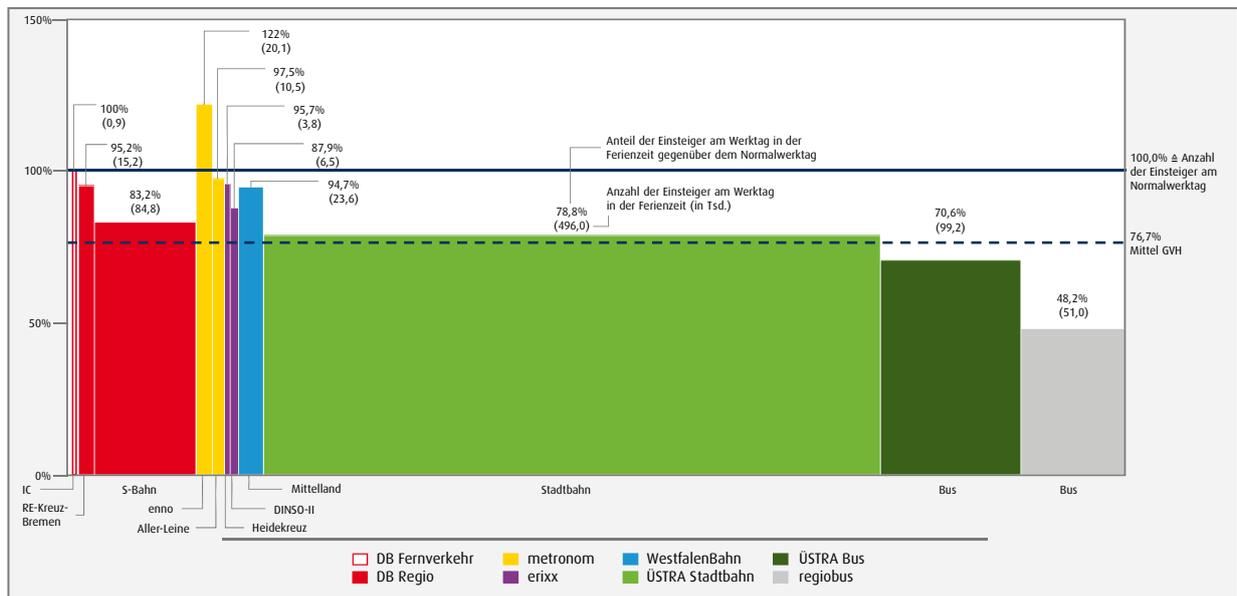


Abbildung 5: Verkehrsaufkommen am Samstag

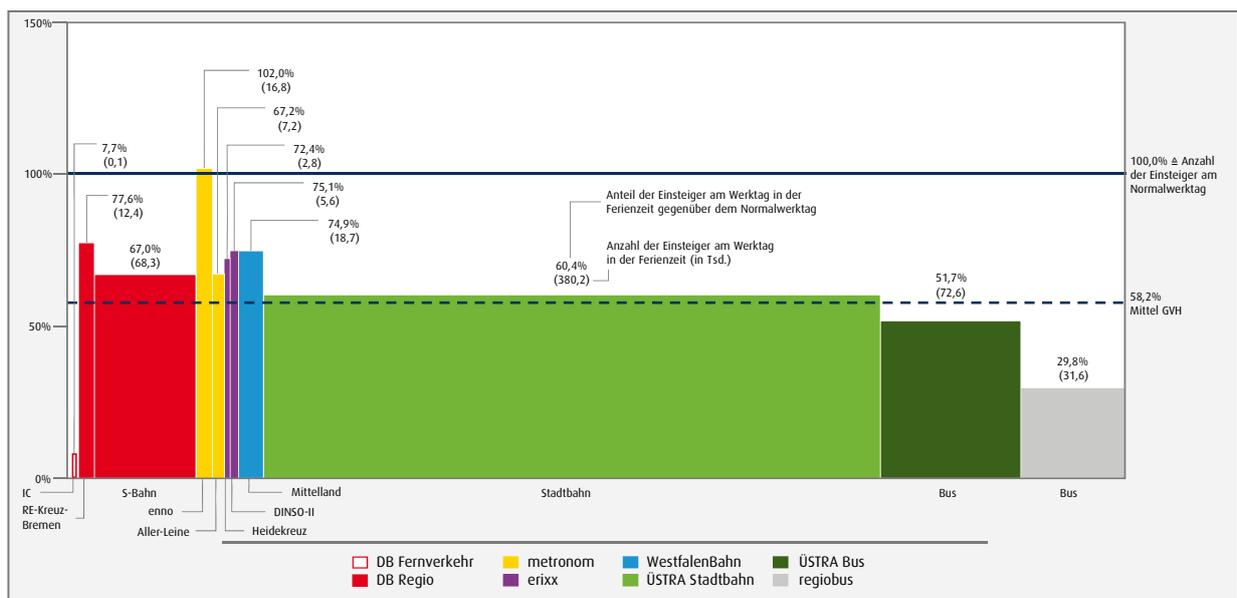
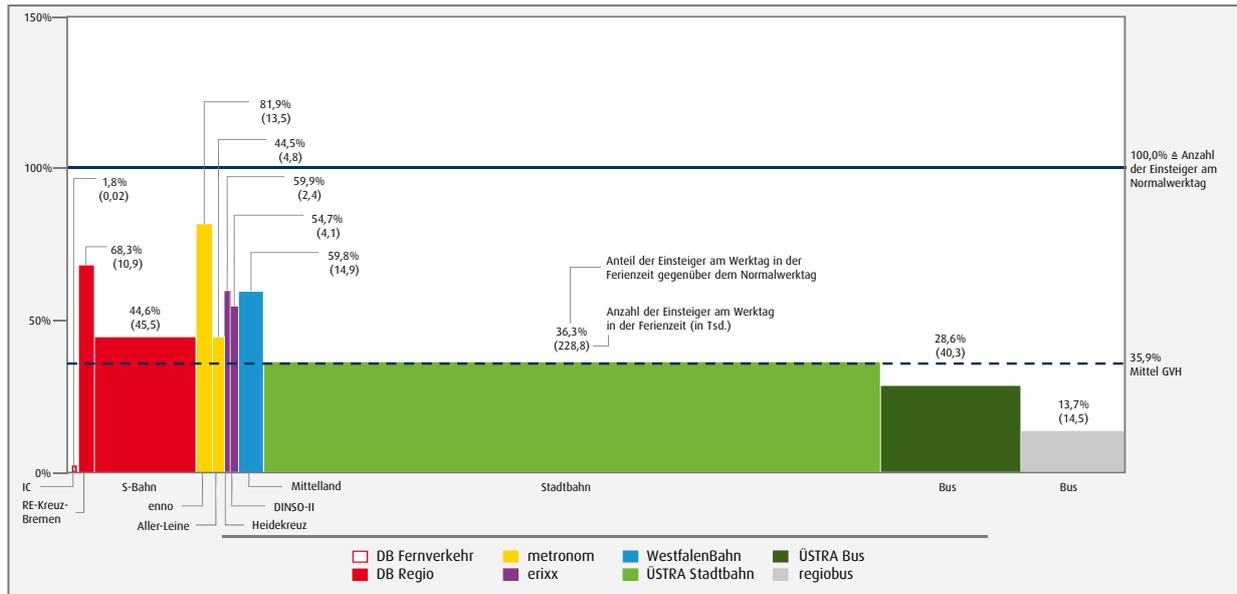


Abbildung 6: Verkehrsaufkommen am Sonntag



## 2.3 Haltestellenbelastung

Die folgende Tabelle führt die 35 Haltestellen in der Region Hannover mit der höchsten Anzahl von Ein- und Aussteigerinnen und Ein- und Aussteigern auf (umsteigende Fahrgäste werden mit aufsummiert).

Die Tabelle verdeutlicht die allgemeine Steigerung der Verkehrsnachfrage im Stadtbahnsystem. Der einzige nennenswerte Rückgang ist der Verlagerung der Stadtbahnstrecke D vom Ernst-August-Platz in den Posttunnel geschuldet.

**Tabelle 2: Haltestellenbelastungen an ausgewählten Haltestellen am Normalwerktag**

Haltestelle	Summe Ein- und Aussteigende [Tsd. Personen]		Veränderung in %
	2011	2017	
H.-Kröpcke	136,5	171,3	25,5%
H.-Hbf (SPNV)	128,8	145,0	12,5%
H.-Hbf (ZOB/Stadtbahn)	128,2	139,8	9,0%
H.-Aegidientorplatz	86,2	95,2	10,5%
H.-Steintor	46,6	45,4	-2,7%
H.-Lister Platz	25,3	27,3	7,8%
H.-Hbf (Ernst-August-Platz)	32,5	24,7	-23,7%
H.-Bf Linden/Fischerhof	15,7	18,0	15,1%
H.-Noltmeyerbrücke	17,4	17,9	3,0%
H.-Peiner Straße	16,5	16,0	-3,3%
H.-Marienstraße	15,8	16,0	1,4%
H.-Vier Grenzen	13,7	15,9	16,4%
H.-Altenbekener Damm	14,0	15,2	8,1%
H.-Langenhagen Zentrum	11,0	13,8	25,2%
H.-Mühlenberger Markt	10,8	13,5	25,1%
H.-Misburger Straße	9,4	13,4	42,6%
H.-Königsworther Platz	11,0	13,3	21,2%
H.-Waterlooplatz	12,9	13,2	2,1%
H.-Am Küchengarten	12,1	13,1	8,6%
H.-Braunschweiger Platz	11,5	12,9	12,2%
Bahnhof Wunstorf	12,4	12,8	3,7%
H.-Kopernikusstraße	11,6	12,8	9,8%
H.-Vahrenwalder Platz	11,7	12,6	8,3%
H.-Spannhagengarten	10,8	12,3	14,1%
Bahnhof Lehrte	10,9	11,7	7,7%
H.-Sedanstraße/Lister Meile	9,9	11,7	18,7%
H.-Schlägerstraße	9,2	11,6	25,5%
H.-Schwarzer Bär	8,6	11,4	33,1%
H.-Christuskirche	8,8	11,3	28,6%
H.-Geibelstraße	9,9	11,1	12,3%
H.-Allerweg	9,9	11,0	11,1%
H.-Wallensteinstraße	10,7	10,7	0,3%
H.-Niedersachsenring	9,3	10,3	10,4%
H.-Herrenhäuser Markt	6,9	10,1	45,6%
H.-Pelikanstraße	8,3	10,1	21,9%
<b>in Summe</b>	<b>904,7</b>	<b>1012,5</b>	<b>11,9%</b>

## 2.4 Entwicklung der Fahrgastzahlen im SPNV

Die folgende Tabelle zeigt die Ein- und Aussteigendenzahlen an SPNV-Stationen differenziert für folgende räumliche Bereiche:

- H-Hbf: Hannover Hauptbahnhof
- H-Rest: Übrige Stationen im Bereich der LHH
- U/R: Stationen in der Region Hannover ohne LHH
- RG: Stationen in den umliegenden Landkreisen

Die Verkehrsnachfrage hat sich mit der Einführung der S-Bahn vor 20 Jahren sehr dynamisch entwickelt. In den ersten Jahren gab es die größten prozentualen Steigerungen bei Stationen in den umliegenden Landkreisen und auf dem Stadtgebiet in Hannover. Durch die Modernisierung der Stationen und der Angebote konnte hier ein großes Nachfragepotential aktiviert werden. In den letzten Jahren entwickelt sich die Nachfrage homogen.

## 2.5 Nachfrageentwicklung nach Verkehrsarten

Die folgende Abbildung zeigt die prozentuale Entwicklung der Verkehrsnachfrage für folgende Verkehrsarten:

- » Stadtverkehr Hannover: ÜSTRA Stadtbahn, ÜSTRABus, S-Bahn (nur innerstädtische Verkehre)
- » Stadt-Umland-Verkehr: SPNV (ohne innerstädtische S-Bahn Verkehre), Linien 300, 500, 700 und 370
- » Regionaler Busverkehr: Fahrgäste der regiobus Hannover (ohne 300, 500, 700)

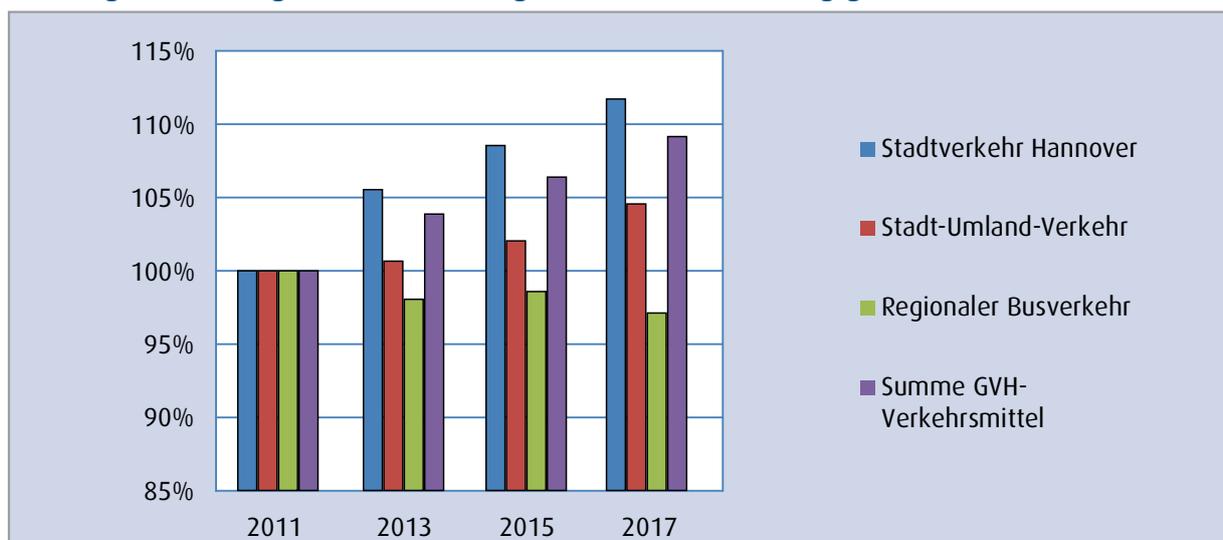
Demnach ergeben sich folgende Ergebnisse:

- » Die Nachfrage in der Region Hannover hat sich insgesamt kontinuierlich erhöht.
- » Die prozentual größte Zunahme kann im Stadtverkehr der LHH festgestellt werden.
- » Deutliche Zunahmen gab es auch im Stadt-Umland Verkehr
- » Die Nachfrage im regionalen Busverkehr ging leicht zurück.

Tabelle 3: Entwicklung der Haltstellenbelastung im SPNV am Normalwerktag

Bf-Typ	Ein- und Aussteigenden [in Tsd]						Veränderung Ein- und Aussteigenden 2017 zu 1999		Veränderung Ein- und Aussteigenden 2017 zu 2011		Veränderung Ein- und Aussteigenden 2017 zu 2015	
	1999	2003	2007	2011	2015	2017	[in Tsd]	[%]	[in Tsd]	[%]	[in Tsd]	[%]
H-HBF	75,9	94,9	102,8	127,9	136,3	145,0	69,1	91,0%	42,2	33,0%	8,6	6,3%
H-REST	4,1	16,2	19,3	21,4	27,7	30,0	25,9	631,0%	10,7	49,9%	2,3	8,4%
U/R	78,7	91,9	94,7	111,9	117,9	125,9	47,2	59,9%	31,2	27,9%	8,0	6,8%
2 RG	19,9	46,2	64,2	97,0	86,7	92,3	72,4	363,6%	28,1	28,9%	5,6	6,5%
<b>Gesamt</b>	<b>178,6</b>	<b>249,2</b>	<b>281,0</b>	<b>358,2</b>	<b>368,6</b>	<b>393,1</b>	<b>214,5</b>	<b>120,1%</b>	<b>112,1</b>	<b>31,3%</b>	<b>24,5</b>	<b>6,6%</b>

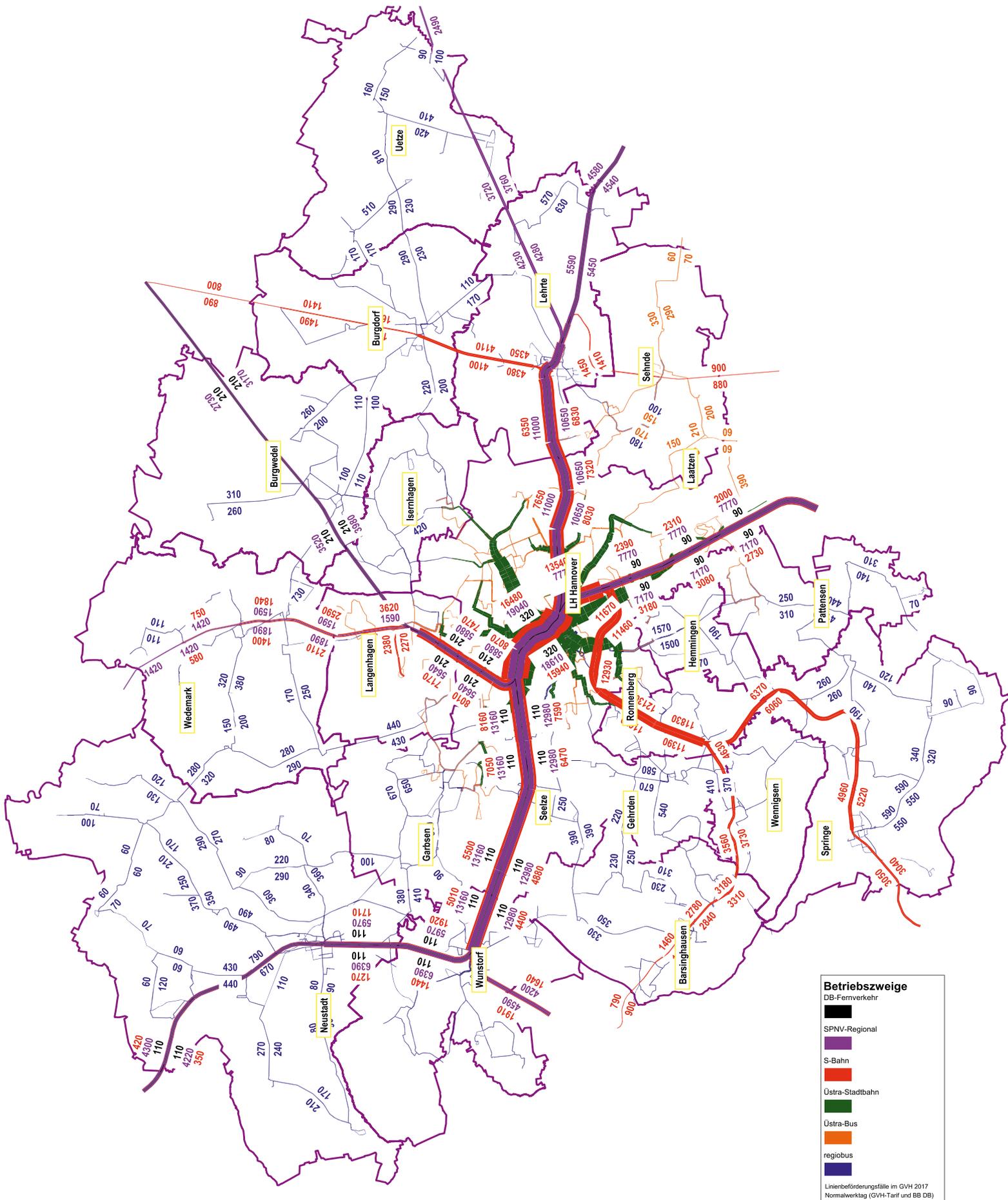
Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsnachfrage nach Verkehrsarten 2017 gegenüber 2011



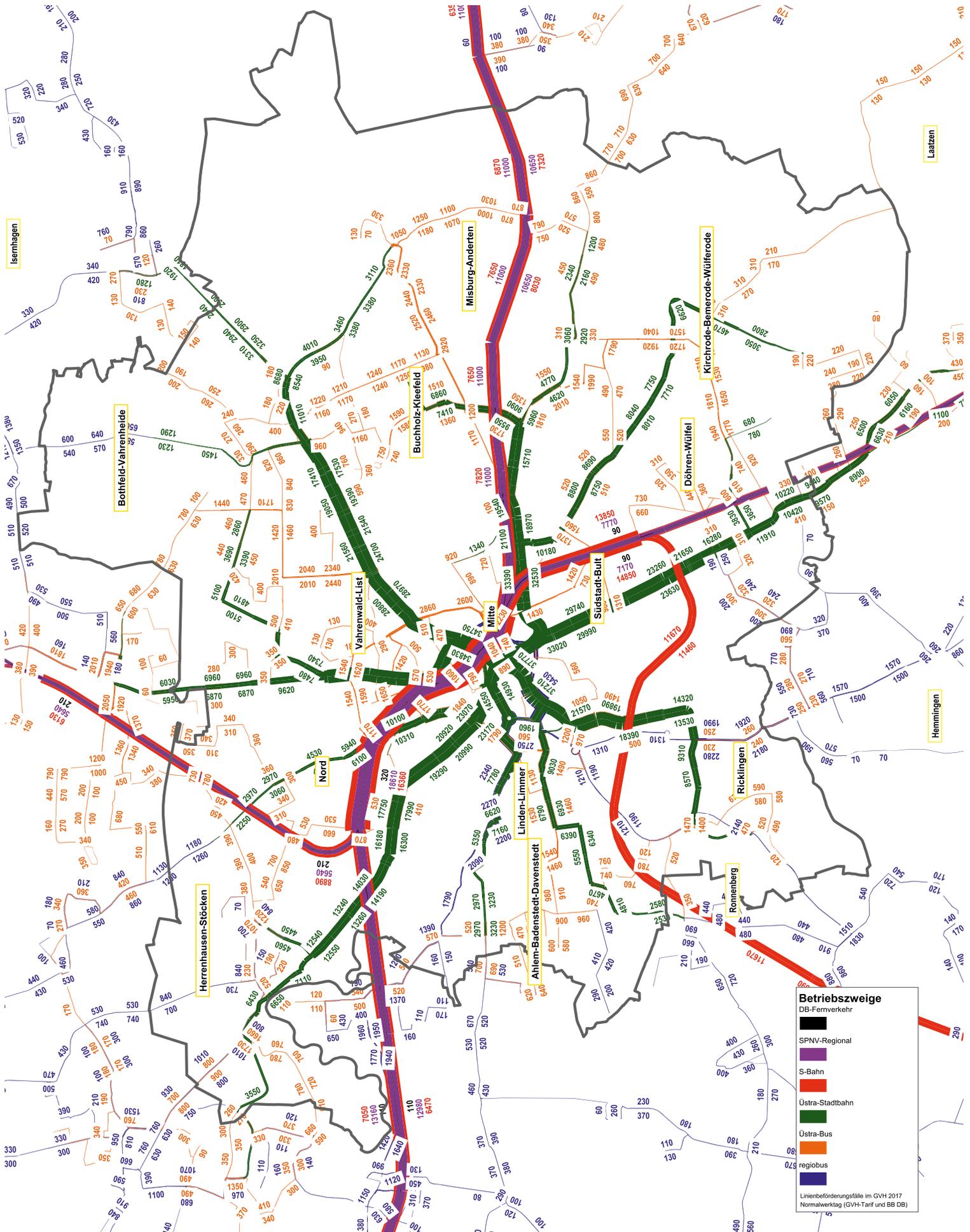
## 2.6 Kantenbelastung

Die Karten mit den Kantenbelastungen zeigen die Belastungen im Liniennetz des GVH im Jahr 2017 differenziert nach Betriebszweigen in vier Kartenausschnitten.

Karte 1.1: Verkehrsnachfrage: Kantenbelastungen im Verbund 2017 Region Hannover



Karte 1.2: Verkehrsnachfrage: Kantenbelastungen im Verbund 2017 Stadt Hannover

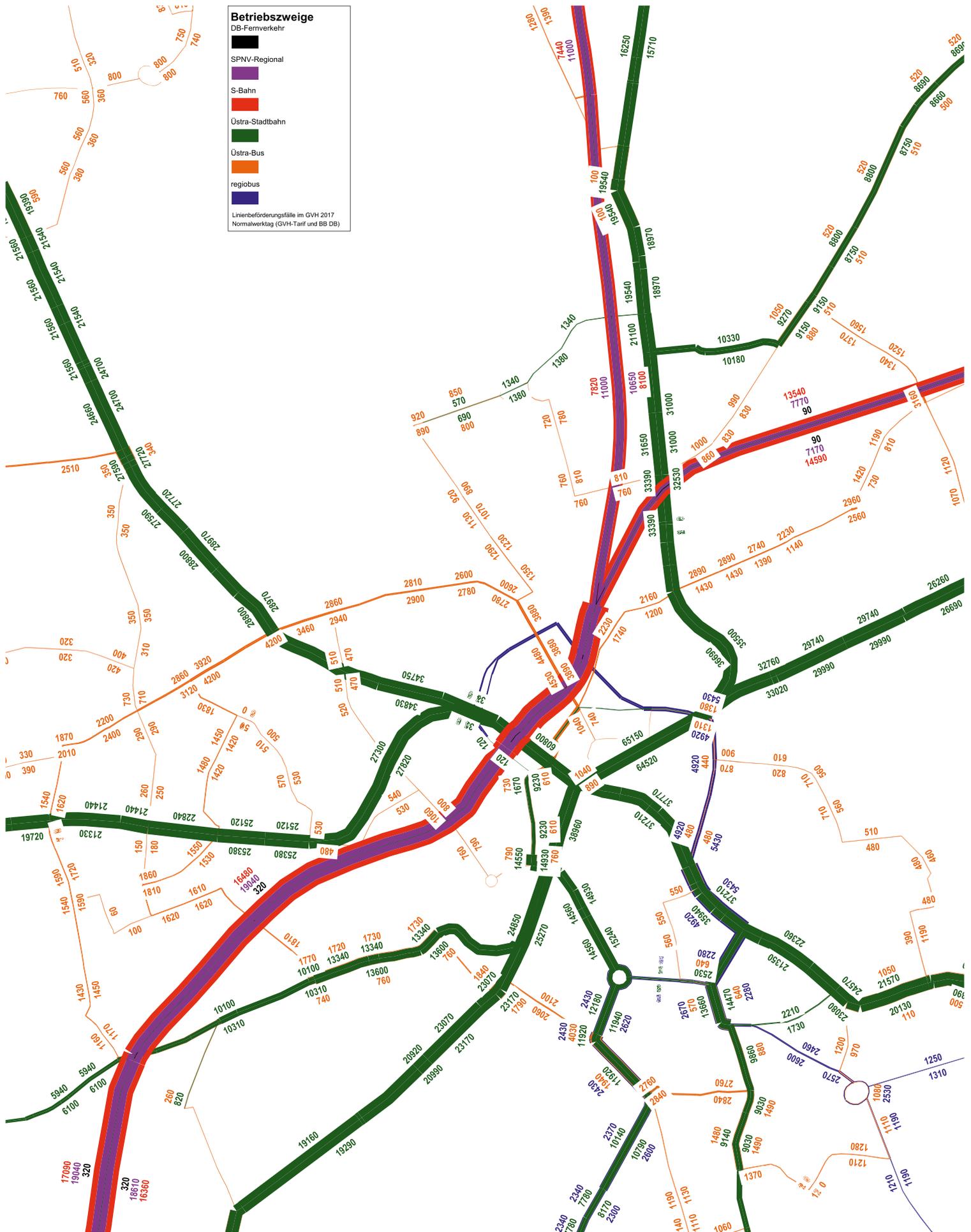


**Betriebszweige**

- DB-Fernverkehr
- SPNV-Regional
- S-Bahn
- Ustra-Stadtbahn
- Ustra-Bus
- regiobus

Linienbeförderungsfälle im GVH 2017  
Normalwerktag (GVH-Tarif und BB DB)

Karte 1.3: Verkehrsnachfrage: Kantenbelastungen im Verbund 2017 City Hannover



## 2.7 Welche Entwicklungen sind zukünftig zu erwarten?

### 2.7.1 Bevölkerungsentwicklung

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung für die Jahre 2030 und 2040

	RH		RH ohne LHH		LHH	
2015	100,0%	1.189.000	100,0%	643.000	100,0%	546.000
2030	99,6%	1.184.000	97,7%	628.000	101,8%	556.000
2040	95,0%	1.130.000	92,2%	593.000	98,4%	537.000

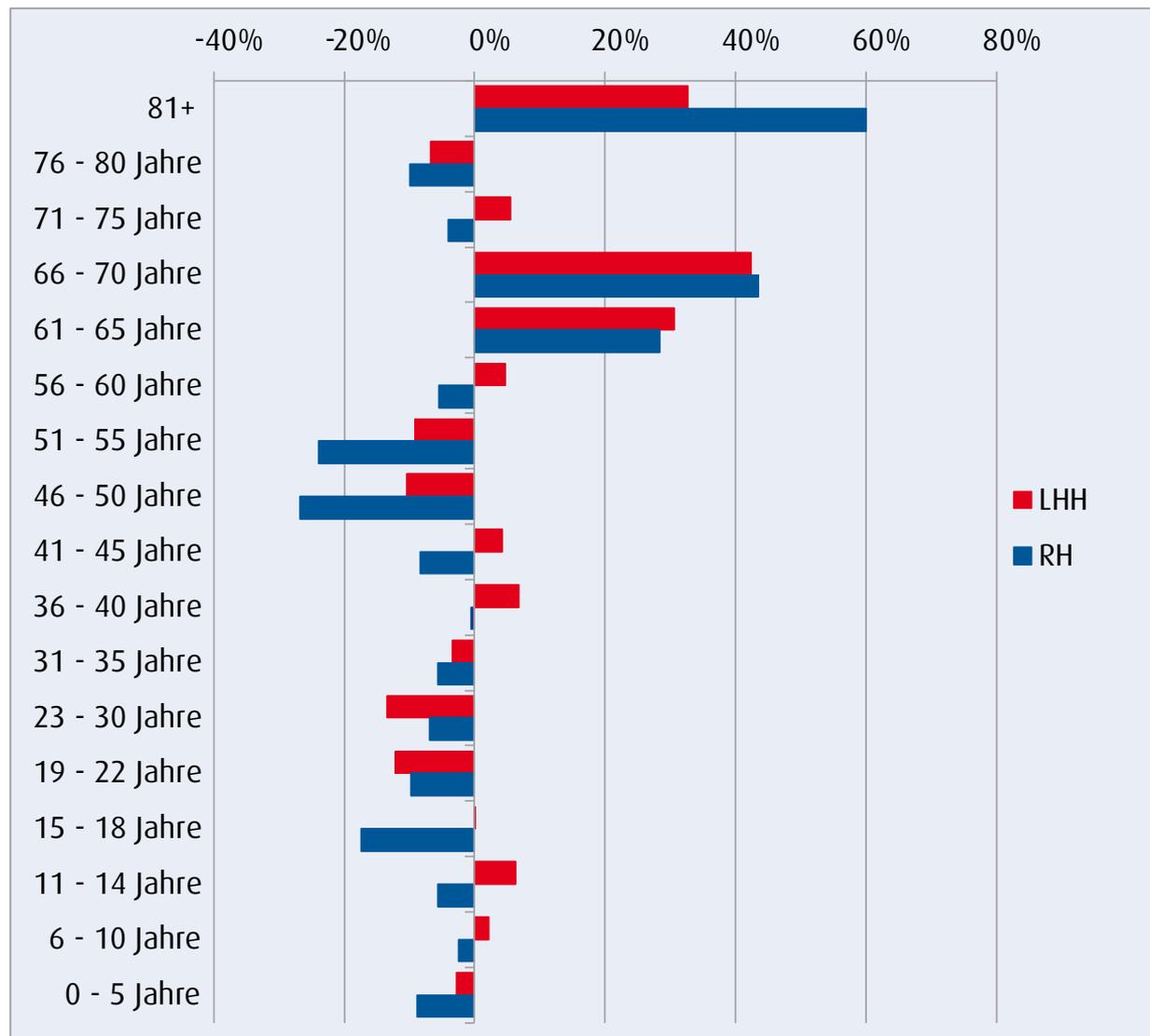
Quelle: eigene Hochrechnung des FB Verkehr auf Basis der offiziellen Bevölkerungsprognose von Stadt und Region Hannover (Stand 30.06.2015)

Der Fachbereich Verkehr hat die gemeinsame Bevölkerungsprognose von Stadt und Region Hannover aus dem Jahr 2015 für das Jahr 2030 fortschreiben lassen und somit einen Ausblick auf das Jahr 2040 auf Grundlage der natürlichen Entwicklungsprozesse abschätzen lassen. Demnach stagniert die Einwohnerzahl ungefähr auf dem aktuellen Stand. In der Landeshauptstadt steigt die Einwohnerzahl geringfügig an und sinkt leicht außerhalb Hannovers. Die hier ausgewiesenen Rückgänge im Hin-

blick auf das Jahr 2040 stellen ein Szenario des demografischen Wandels ohne große Wanderungsgewinne dar. Sollten die Wanderungsbewegungen stabil bleiben, wäre auch eine weitere Stagnation zwischen 2030 und 2040 denkbar.

Abbildung 8 zeigt, dass die Gesellschaft insgesamt älter wird. Da gerade die heutige und zukünftige ältere Generation eher monomodal im Straßenverkehr unterwegs ist, erschwert die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung somit die Durchdringung eines multimodalen und intermodalen Lebensstils, für den eher jüngere Menschen aufgeschlossen sind.

Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in den Altersklassen von 2025 bis 2030

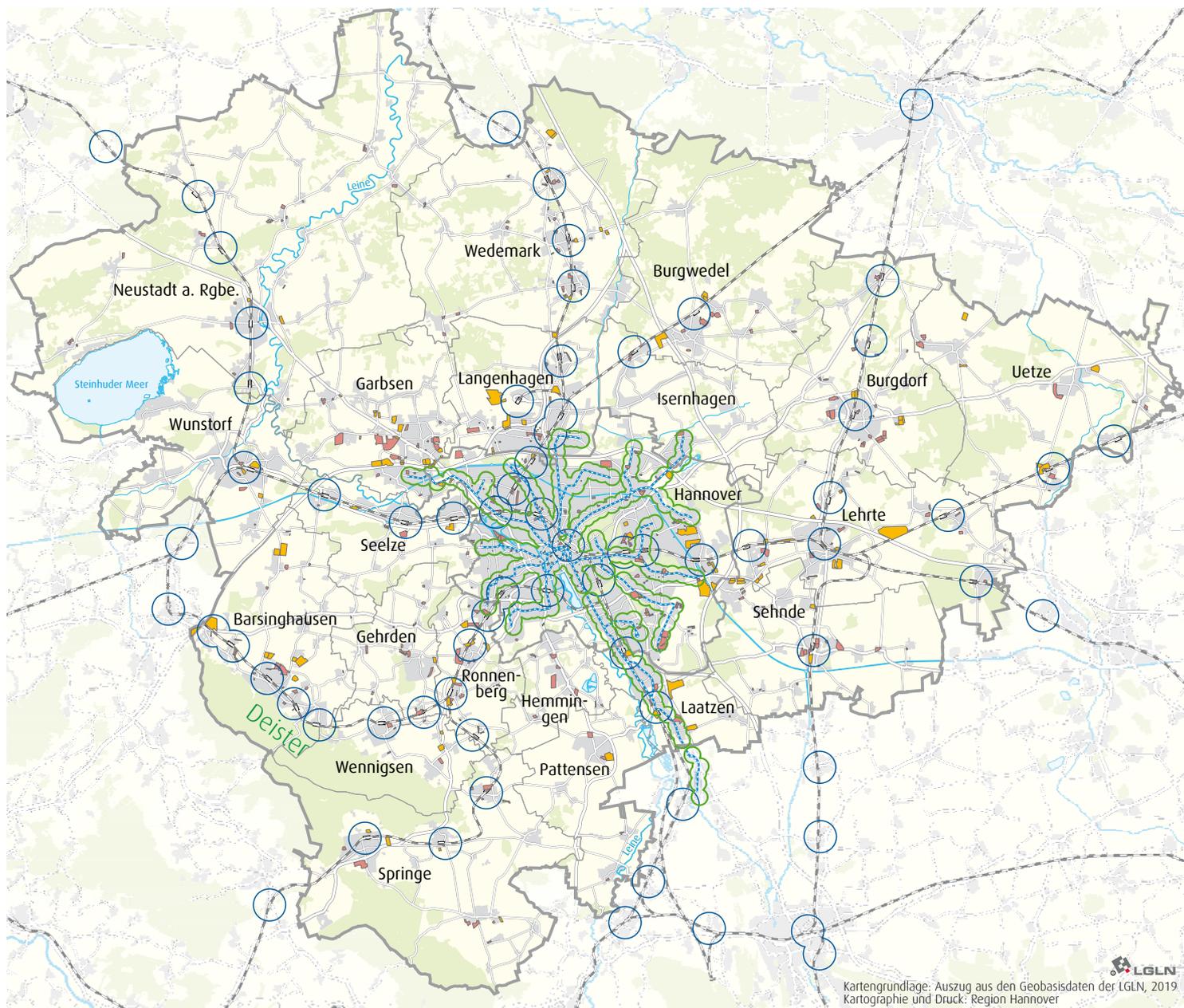


## 2.7.2 Siedlungsentwicklung

Karte 2 zeigt die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung verortet in der Region Hannover. Es kann eingesehen werden, dass viele dieser Entwicklungen in Schienennähe erfolgen. Das begünstigt langfristig die Marktchancen des attrak-

tiven Schienensystems in der Region Hannover und stellt die Grundlage für einen hohen Verkehrsmittelanteil im ÖPNV dar.

Karte 2: Siedlungs- und Gewerbeflächen (Stand 2018)



Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2019  
Kartographie und Druck: Region Hannover

-  Bahnhofstabelle - SPNV Einzugsradius 1000m
-  Stadtbahnhaltestelle - Stadtbahn Einzugsradius 500m
-  geplante Siedlungsfläche
-  geplante Gewerbefläche
-  Schiene
-  Stadtbahn



In der folgenden Tabelle 5 sind geplante Siedlungsgebiete, die mehr als 250 Einwohnerinnen und Einwohner aufweisen, dargestellt.

Sie wurden entsprechenden Informationen der Kommunen entnommen. Die Erschließung dieser Gebiete mit dem ÖPNV ist sicherzustellen.

**Tabelle 5: Siedlungsgebiete ab 250 Einwohnerinnen und Einwohner**

Stadt - /Gemeindeteil	Name Baugebiet	Geschätzte Einwohnende	Geplante Realisierung
Barsinghausen	Fillinghäuser Feld I (13)	774	
Barsinghausen	Fillinghäuser Feld II (14)	367	2035
Burgdorf	Wohnen in der Landschaft	350-400	2020
Burgdorf, Ehlershausen	nördlich Trakehnerweg, südl. Weidendamm	390	2030
Burgdorf	westl. Ahrbergenweg/Rohrkampsweg	885	2025
Burgdorf	westl. Rohrkampsweg	448	2035
Burgdorf	westl. Peiner Weg	275	2030
Burgwedel, Großburgwedel	Ost (Mühlenberg)	675	bis 2025
Garbsen, Berenbostel	Im Hespe	300	bis 2025
Garbsen, Berenbostel	Berenbostel - Wohnen 2020 Teilfläche 1	975	bis 2025
Garbsen, Berenbostel	Berenbostel - Wohnen 2020 Teilfläche 2	1275	bis 2035
Garbsen, Berenbostel	Berenbostel - Wohnen 2020 Teilfläche 3	288	bis 2030
Garbsen, Garbsen-Mitte	Wohnquartier Europa-Allee	575	bis 2020
Garbsen, Garbsen-Mitte	Neue Mitte Garbsen	400	bis 2025
Garbsen, Garbsen-Mitte	westlich Zentrum	1125	50% bis 2020 30% bis 2025 20% bis 2035
Garbsen, Horst	Im Stühe	380	50% bis 2025 50% bis 2035
Garbsen, Meyenfeld	Meyenfeld Südost	375	50 bis 2025 150 bis 2030
Garbsen, Meyenfeld	Meyenfeld Südwest	550	100 bis 2020 200 bis 2025
Gehrden	Vorwerkstr.	400	2021
Hemmingen, Hemmingen-W.	Fläche 60	450	2020
Hemmingen, Arnum	West, abhängig von Stadtbahnbau und B3 neu	600	2020-2030
Hemmingen, Arnum	Süd/Ost	350	2020
Isernhagen, Altwarmbüchen	Wietzeau 2. Abschnitt	330	2020
Isernhagen, Isernhagen HB	ehem. Färberei Bode	100 + 130	2020
Isernhagen, Kirchhorst	„neue Ortsmitte“ Arbeitstitel	NN	ab 2020
Isernhagen, Kirchhorst	„nördlich Hinter Pastors Hofe“ Arbeitstitel	NN	nach 2030
Isernhagen, Kirchhorst	„Heinholzwiese“ Arbeitstitel	NN	ab 2020
Laatzen	nördliches Heidfeld	450	2016-2025
Laatzen, Gleidingen	Sehlwiese C	325	2025

Langenhagen, Kaltenweide	östl.Erweiterung Weiherfeld	1050	2030
Langenhagen	Mitte/Baulücken	405	2030
Langenhagen, Engelbostel	Baulücken	257	2030
Langenhagen, Kaltenweide	Baugebiet Weiherfeld	423	2025
Langenhagen	Eichenpark	285	2020
Langenhagen, Godshorn	Godshorn West (Hohes Feld)	360	2030
Langenhagen, Godshorn	Erweiterung Vorortsiedlung	368	2030
Langenhagen, Godshorn	Erweiterung Vorortsiedlung	420	2030
Langenhagen, Engelbostel	Südrand Engelbostel	1260	2030
Lehrte	Manskestraße Nord-West	506	2019
Lehrte	Tiefe Straße / Gartenquartier	300	2020
Lehrte	Erweiterung Lehrte Südost: Im Knick/ Im Reubeek	3864	2035
Lehrte	Lehrte Südost: Hornäcker	1932	2025
Lehrte	Am Westring	529	2030
Lehrte, Ahlten	Breite Riede, 2. BA	483	langfristig
Lehrte, Ahlten	Hannoversche Str. Nord-Ost	265	2018
Neustadt	Westlich Heidland	290	ab 2020 -2025
Neustadt	Hüttengelände	495	2025-2035
Pattensen	Pattensen -Mitte, Nord		bis 2018
Pattensen	Steintorfeld		ungeklärt
Ronnenberg	Flächen 2-5	1000	bis 2030
Ronnenberg, Weetzen	Zuckerfabrik	345	bis 2025
Ronnenberg, Weetzen	Großes Seefeld	320	nach 2030
Seelze	Seelze-Süd, 3.BA	550	2020
Sehnde, Sehnde -Nord	Maschwiese-Süd	345	2019-2025
Sehnde	Maschwiese -Nord	250	2025-2030
Sehnde	Beekfeld I	415	2022-2028
Sehnde	Beekfeld II	390	2022-2028
Springe	Südwest	783	bis 2035
Springe, Bennigsen	Zur Schille	250	bis 2030
Sehnde, Sehnde – Ost	Wohnpark Keramische Hütte	290	2020-2025
Sehnde, Rethmar	Rethmar – West Backhausfeld, Vorwerks Garten	570	2019-2030
Uetze	West (Südlicher Ring I; Süd)	538	2030
Wedemark, Bissendorf	Diersrahe	0	bis 2025
Wedemark, Wennebostel	Am Krähenberg		bis 2025
Wennigsen	Klostergrund	500	2018-2023
Wunstorf	ehem. VION -Gelände	580	bis 2025
Wunstorf	König -Ludwig/Plantagenweg	265	bis 2025
Wunstorf	Baulücken verstreut	310	Bis 2025

## 2.7.3 Arbeitsplatzentwicklung

Geplante Gewerbegebiete erfordern ebenfalls eine rechtzeitige Erschließung durch den ÖPNV, damit sie vor allem von Beschäftigten, aber auch BesucherInnen und KundInnen gut erreicht werden können.

In der folgenden Tabelle 6 sind geplante Gewerbegebiete von über 5 ha Fläche ausgewiesen.

**Tabelle 6: Geplante Gewerbegebiete ab 5 ha Fläche**

Stadt - /Gemeindeteil	Gewerbegebiet	Fläche (ha)	Realisierung
Barsinghausen	Brunslöhe Ost (17)	7,0	2020
Barsinghausen, Groß Munzel	Spielburg	7,0	2030
Barsinghausen, Bantorf	Nord (72)	39,0	2012
Barsinghausen, Großgoltern	TRW (101)	10,0	2035
Barsinghausen, Eckerde	Schacht 4 (121)	17,0	2025
Barsinghausen	Calenberger Kreisel	8,0	2020
Barsinghausen	Calenberger Kreisel II	9,7	2025
Barsinghausen, Groß Munzel	Logistik	17,0	2020
Barsinghausen, Bantorf	Westlich BAB A2	13,0	2025
Burgdorf	Gewerbepark NW, 2. BA	8,0	2020
Burgdorf	Gewerbepark NW, 3. BA	8,0	2020
Burgdorf, Hülptingsen	östl. Färberstr.	6,2	2030
Burgdorf, Hülptingsen	östl. Lohgerberstr.	7,0	2040
Burgwedel, Großburgwedel	Gewerbegebiet VIII	31,0	2019
Burgwedel, Kleinburgwedel	Im Horn	11,5	2019
Garbsen, Berenbostel/Osterwald O.E.	Erweiterung Gewerbestandort Garbsen-Nord-Heinrich Nordhoff Ring	8,9	Nord bis 2025 Süd bis 2030
Garbsen, Garbsen-Mitte	östlich Gutenbergstr.	16,0	bis 2030
Garbsen, Garbsen-Mitte	westlich Gutenbergstr. / 1. BA	14,0	bis 2030
Garbsen, Garbsen-Mitte	östlich Walter-Koch-Straße	6,0	bis 2025
Garbsen, Garbsen-Mitte	westlich Schönebecker Allee neu: westlich An der Universität	15,0	ab 2017 bis 2020
Garbsen, Garbsen-Mitte	Erweiterung des Produktionstechnischen Zentrums	11,0	bis 2020
Garbsen, Osterwald UE	GE-Gebiet Garbsen Nord-West, östlich Molkereistraße, nördl. Koppelknechtsdamm	21,0	bis 2025
Garbsen, Osterwald U.E. / Meyenfeld	Gewerbegebiet Farrel	19,0	k.A.
Hannover, Stadtbezirk 5, Stadtteil Misburg Nord	Deurag-Nerag-Nordgelände nördlich Stichkanal	45,0	2035
Hannover, Stadtbezirk 5, Stadtteil Misburg Süd	Deurag-Nerag-Südgelände Kreisstraße	25,0	2035
Hannover, Stadtbezirk 5, Stadtteil Anderten	Höversche Straße	11,7	2025
Hannover, Stadtbezirk 5, Stadtteil Anderten	Kronsberg Nord, südlich B 65	56,0	2035
Hannover, Stadtbezirk 3, Stadtteil Lahe	Gewerbegebiet Alte Peiner Heerstraße, Kirchhorster Straße	13,6	2025

Hannover, Stadtbezirk 5, Stadtteil Anderten	Owiefeldstraße Lohweg / Hägenstraße	5,1	ab 2020
Hannover, Stadtbezirk 4, Stadtteil Großbuchholz	Stadtfelddamm I	5,4	nicht sofort
Hannover, Stadtbezirk 4, Stadtteil Großbuchholz	Stadtfelddamm III	10,1	nach 2019
Laatzten, Rethen	West	9,0	2025
Laatzten, Rethen	Ost (südl. B 443)	35,0	2025
Langenhagen, Schulenburg	Airport West II	36,4	2025
Langenhagen, Krähenwinkel	Westlich Krähenwinkel (Dienstleistungsstandort)	16,2	2030
Langenhagen, Godshorn	Schwabenstraße	6,0	2025
Langenhagen, Kaltenweide	Kiebitzkrug (Siehe F-Plan - Änderung 42)	8,0	2030
Langenhagen, Langenhagen	Handelshof (Zentrum), siehe Wohnbebauung	Ca. 1.200 m <sup>2</sup> Einzelhandelsfläche Ca. 4.200 m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche Gewerbe/ Büros	k.A.
Lehrte, Ahlten	Ahlten-Süd (West)	5,6	bis 2022
Lehrte, Ahlten	Ahlten-Süd (Ost)	6,0	bis 2022
Lehrte, Aligse	Erweiterung Gewerbegebiet Lehrte -Nord 3	17,0	2019
Lehrte, Immensen	Tönjeskamp/ Allerbeck	100,0	langfristig
Neustadt	Erw. Gewerbegebiet Ost	9,0	2014
Pattensen	Gewerbepark Süderweiterung	16,3	ungeklärt
Ronnenberg, Empelde	Kreuzkamp	7,0	bis/nach 2030
Ronnenberg, Empelde	Nordost	12,5	2025
Ronnenberg, Empelde	Nordwest	7,0	bis/nach 2030
Ronnenberg, Weetzen	B-Plan 105 Gewerbegebiet Weetzen Süd	9,3	2030
Ronnenberg, Weetzen	Studie Gewerbeflächen Weetzen: hier Weetzen Nord	7,9	2030
Seelze, Letter	Erw. Letterholz	11,5	1. BA 2015 - 2020
Seelze, Lohnde	Hafenstr.	7,0	bis 2025
Seelze, Letter	Letterholz Erw.II	7,0	bis 2025
Sehnde	Bismarckstrasse/ Kaliwerk Friedrichshall	18,8	2025
Sehnde, Höver	Höver Nord	8,5	2020-2030
Sehnde, Höver	Höver Nord (Behrenskamp)	20,0	2025-2035
Sehnde, Ilten	Schnedebruch	5,1	2020-2025
Sehnde, GE Sehnde - Ost		16,0	2020-2025
Springe	Gewerbegebiet östl. Osttangente	10,0	bis 2030
Uetze, Uetze	Uetze - Nord	11,0	2020
Uetze, Hänigsen	Altmerdingser Str.	6,0	2020-2030
Uetze, Hänigsen	Riedel	6,0	2020
Uetze, Dollbergen	West	22,0	2020
Uetze, Dollbergen	Nord-West	7,0	bis 2035
Wedemark, Mellendorf	Industriestraße -Ost	8,0	bis 2025
Wedemark, Gailhof	Neuer Hessenweg -Nord	12,0	bis 2025
Wennigsen, Evestorf	Zwischen östlicher Ortsgrenze und Bundesstraße 217	6,0	bis 2025
Wunstorf, Luthe	Niedere Wanne Süd	7,8	bis 2025

Wunstorf, Luthe	Funkturm, G3	6,3	bis 2035
Wunstorf, Luthe	2. BA Niedere Wanne Süd	7,0	bis 2030
Wunstorf, Luthe	3. BA Niedere Wanne Süd	13,0	bis 2050
Wunstorf, Luthe	B 6-39 Luther Forst West	14,5	bis 2020
Wunstorf, Luthe	1. BA GE Wunstorf-Süd	28,0	bis 2025
Wunstorf, Luthe	2. BA GE Wunstorf-Süd	33,0	2035

Tabelle 7 zeigt die prognostizierte Arbeitsplatzentwicklung bis zum Jahr 2030. Demnach wird die absolute Zahl an Arbeitsplätzen leicht steigen. Das trifft insbesondere für die Gebiete außerhalb Hannovers zu, wohingegen es in Hannover voraussichtlich zu einem geringfügigen Rückgang kommen wird. Somit findet zu einem Teil eine Wanderung der Arbeitsplätze in die Randbereiche des Ballungskerns statt, in Bereiche also, in denen der ÖPNV nicht das attraktive Angebot wie im Ballungskern vorhalten kann.

**Tabelle 7: Prognostizierte Arbeitsplatzentwicklung zwischen 2015 und 2030**

	Arbeitsplätze gesamt		Landwirtschaft		produzier. Gewerbe		Handel, Gaststätten, Verkehr		priv. Dienstleistungen		öffentl. Dienst	
	RH ohne LHH	LHH	RH ohne LHH	LHH	RH ohne LHH	LHH	RH ohne LHH	LHH	RH ohne LHH	LHH	RH ohne LHH	LHH
2015	234.400	417.500	2.900	200	49.000	62.100	78.000	70.200	44.200	131.600	60.400	153.420
2030	263.900	406.700	2.700	200	55.900	53.000	86.900	62.800	55.300	131.400	63.100	159.400
Diff. [%]	12,6%	-2,6%	-6,9%	0,0%	14,1%	14,7%	11,4%	10,5%	25,1%	-0,2%	4,5%	3,9%



## 2.8 Bilanz des Nahverkehrsplans 2015: Was wurde erreicht, was steht noch aus?

Der Nahverkehrsplan 2015 beinhaltet eine Reihe von Maßnahmen aus den unterschiedlichen Bereichen des ÖPNV und der damit verbundenen Mobilitätsangebote. Zu prüfen ist, welche der Maßnahmen umgesetzt werden konnten und welche noch nicht angegangen wurden. Dafür kann es unterschiedliche Gründe geben, von Verzögerungen über Entwicklungen, die eine andere Ausrichtung der Maßnahmen nach sich zogen, bis hin zu neuen Erkenntnissen, aufgrund derer die Maßnahmen nicht mehr sinnvoll umgesetzt werden können. Die Bilanz des Nahverkehrsplans 2015 beinhaltet daher sowohl die Rückschau auf erfolgreich umgesetzte Maßnahmen als auch die Entscheidung, ob noch nicht angegangene Maßnahmen in den neuen Nahverkehrsplan übernommen werden sollen.

### 2.8.1 Die Maßnahmen im SPNV

Im Angebotsbereich wurden in den vergangenen Jahren bestehende Fahrplangebote durch Angebotsverdichtungen schrittweise ausgebaut (z.B. Nachtsternverkehr S-Bahn).

Zum Fahrplan 2014 wurden entsprechend des SPNV-Zielnetzes die Sprinterlinien S 21 und 51 eingeführt. Seit Dezember 2018 folgte der nächste Schritt, bei dem der RE zwischen Braunschweig und Hannover durchgängig im 30-min Takt verkehrt.

Tabelle 8: Bilanz SPNV-Infrastrukturmaßnahmen

Kapitel NVP 2015	Maßnahme	Planungszeitraum	Stand
<b>Stationsausbauten</b>			
E II 3.3	S- Bahn		abgeschlossen
E II 3.3	außerhalb des S - Bahnnetzes	2015 - 2019	teilweise abgeschlossen
<b>Stationsneubauten</b>			
E II 3.4	Springe Deisterpforte	2013-2019	im Prozess
E II 3.4	Laatzen -Mitte	2013-2019	im Prozess
<b>Verknüpfungsanlagen</b>			
E II 3.3	Waldhausen (Döhrener Turm)	Wiederaufnahme in 2013	im Prozess
E II 3.3	Braunschweiger Platz	Realisierung abhängig von betrieblichen Randbedingungen	aufgeschoben
<b>Untersuchungen</b>			
E 11 1	Bahnknoten Hannover	2013-2014	abgeschlossen

## 2.8.2 Maßnahmen Stadtbahn

Die Maßnahmen im Bereich der Stadtbahn (Tabelle 9) umfassen sowohl Neu- und Ausbaustrecken als auch neue Haltestellen und vor allem den barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen. Alle Maßnahmen des NVP 2015 sind weiterhin relevant, in der Regel sind sie im Planungs- oder Bauprozess.

**Tabelle 9: Bilanz Maßnahmen Stadtbahn**

Kapitel NVP 2015	Maßnahme	Planungszeitraum gemäß NVP 2015	Bauzeitraum gemäß NVP 2015	abgeschlossen	im Prozess
	<b>Neubaustrecken</b>				
E III 2.3.1	Hemmingen	Seit 1997	2015-2019		x
E III 2.3.1	Garbsen -Mitte	Seit 2011	NN		x
E III 2.3.1	Hbf/ Raschplatz	Seit 2009	2016-2018	x	
	<b>Ausbaustrecken</b>				
E III 2.3.2	Badenstedter Straße	2011-2015	2016-2017		x
E III 2.3.2	Empelder Straße	2012-2016	2017-2019		x
E III 2.3.2	Glocksee - Ernst-August - Pl.	2012-2014	2015-2019		x
E III 2.3.2	Rethen	2012-2016	2017-2018		x
E III 2.3.2	Schulenburger Landstraße	2014-2016	2017-2018		x
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		Planung beginnt 2. Jahreshälfte 2018
	<b>Aufzüge</b>				
E III 3.3.1	abgeschlossen			x	
	<b>Hochbahnsteige</b>				
E III 3.3.2	Laatzen	2011-2015	2016/17	x	
E III 3.3.2	Großer Hillen	2011-2013	2015/16	x	
E III 3.3.2	Schaumburgstraße	2012-2014	2015	x	
E III 3.3.2	Rethen/ Bahnhof	2012-2014	2016	x	
E III 3.3.2	HCC	2012-2016	2017		x

E III 3.3.2	Am Soltekampe	2013-2015	2018	x	
E III 3.3.2	Am Küchengarten	2013-2017	2019		x
E III 3.3.2	Wunstorfer Straße	2014-2016	2020	x	
E III 3.3.2	Krepenstraße	2014-2015	2021	x	
E III 3.3.2	Kurze-Kamp-Straße	2014-2016	2022		x
E III 3.3.2	Leinaustraße	2015-2017	2023		x
E III 3.3.2	Alter Flughafen	2016-2018	2024		x
E III 3.3.2	Wiesenu	2016-2018	2025		x
E III 3.3.2	Eichenfeldstraße	2015-2017	2026		x
E III 3.3.2	Bothfeld	2016-2017	2027		x
E III 3.3.2	Humboldtstraße	2016-2018	2028		x
E III 3.3.2	Bahnhof Nordstadt	2016-2018	2029		x
E III 3.3.2	Rethen/Steinfeld	2016-2018	2030		x
	<b>Untersuchungen</b>				
E III 2.3.1	Zweigstrecke Ahlem-Nord/ Wasserstadt Limmer (Aktualisierung)	2014/2015	NN	x	(weiterhin im Prozess)
E III 3.3.3	zusätzliche Haltestellen	2015	-		x
E III 2.4	Verlängerung Alte Heide-Bothfeld	2016	NN		x
E III 3.3.1	2. Aufzug Aegidientorplatz	2015	-		x



### 2.8.3 Maßnahmen Bus

Infrastrukturmaßnahmen im Busbereich (Tabelle 10) betrafen im NVP 2015 vorwiegend die Haltestellen aber auch die Busbeschleunigung. Alle Maßnahmen sind weiterhin relevant, in der Regel sind auch sie noch im Umsetzungsprozess.

Tabelle 10: Bilanz Maßnahmen Bus

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum	abgeschlossen	im Prozess
	<b>Strecke</b>				
E IV 2.3	Busbeschleunigung	ab 2013	ab 2013		x
	<b>Haltestellen</b>				
E IV 3.3.1	Verbesserung der Grund - und Zusatzausstattung (Barrierefreier Ausbau und Neubau/Austausch von Witterungsschutzeinrichtungen)	ab 2013	ab 2013		Zwischenziel: Mind. eine barrierefreie Bushaltestelle pro Ortsteil noch nicht erreicht
E IV 3.3.1	Komfortausstattung (Dynamische Fahrastinformation)	ab 2013	ab 2015		x
	<b>ZOB</b>				
E IV 3.3.2	ZOB Neustadt	ab 2007	ab 2014	x	
	ZOB Springe	NN	NN		

### 2.8.4 Maßnahmen Park+Ride und Bike+Ride

Die Verknüpfung des privaten Kfz-Verkehrs mit dem schienengebundenen Personennahverkehr über die Einrichtung eines Park+Ride-Systems wird in der Region Hannover bereits lange verfolgt. Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP 2015 verfügte die Region über etwa 6.200 Park+Ride-Stellplätze an den SPNV- und Stadt-bahnstationen.

Daneben bestand bereits ein Bike + Ride-System. Anlagen bestanden bereits an allen Stationen der Bedienungsebene 1 sowie an weiteren Standorten. Mindeststandards hierfür waren zumindest Fahrradanhänger im Abstand von 1,00-1,20 m Abstand voneinander. Höhere Qualitätsstufen beinhalteten auch Überdachungen und Fahrradgaragen, in denen Fahrräder gesichert abgestellt werden können. Insgesamt betrug die Bike+Ride Stellplatzkapazität in der Region Hannover rund 6.700 Fahrradabstellplätze.

Im Zuge der Analyse wurde festgestellt, dass sowohl Park+Ride- als auch Bike+Ride-Anlagen teilweise überlastet sind und einige sich in ungenügendem Zustand befinden. Im Nahverkehrsplan wurde daher ein Maßnahmenkonzept festgelegt. Ein Teil davon konnte umgesetzt werden, wie die folgenden Tabellen erläutern.

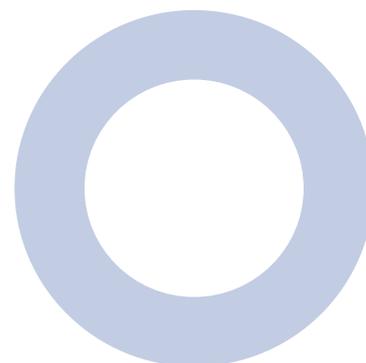


Tabelle 11: Bilanz Maßnahmen Park+Ride-Anlagen

Kapitel NVP 2015	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum	abgeschlossen	im Prozess
E V 1	Lehrte	2012/2013	ab 2014	eigene Maßnahme Parkhausgesellschaft Lehrte	
	Wunstorf			x	
	Neustadt	2012/2013		P+R teilweise realisiert, stadteigene Maßnahme (Parkdeck) steht noch aus	x
	Langenhagen Mitte	NN	NN		x
	Bennemühlen	NN	NN		
	Völksen/ Eldagsen	2012	2013	x	
	Dollbergen	2011	2019/20		x
	Hämelerwald	Neue Planung 2016	2019/2020	x	
	Springe	2012	2019		x
	Langenhagen Pferdemarkt	NN	2019		
	Eilvese	NN	NN		x

Tabelle 12: Bilanz Maßnahmen Bike+Ride-Anlagen

Kapitel NVP 2015	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum	abgeschlossen	im Prozess
	Burgdorf	2013	2014	x	
	Dollbergen	NN	NN		x
	Langenhagen Mitte	2016	2019/2020		x
	Langenhagen Pferdemarkt	2019	abhängig von Förderung2020		x
	Lehrte	NN	NN		x
	Neustadt	2012	2014	x	
	Otze	2012	2013	x	
	Wunstorf	2012	2013	x	
	Empelde	2012	2013	x	
	Holtensen / Linderte	2012	2013	x	
	Eilvese	NN	NN		x
E V 4	Prüfung zur Einrichtung zusätzlicher Fahrradstationen	2018	NN	x	

## 2.8.5 Untersuchungsbedarf Angebot

Für eine Reihe planerischer Anliegen wurden Prüfaufträge für weitergehende Untersuchungen im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2015 formuliert. Dies betraf sowohl die Aufstellung von Standards als auch konkrete Linienplanungen. Fast alle Untersuchungen wurden erfolgreich abgeschlossen oder befinden sich noch im Planungsprozess.

Im Jahr 2017 hat die Region Hannover das Regionalbusliniennetz überplant. Es wurden Stärken und Schwächen des Angebots nach räumlichen, zeitlichen und qualitativen Kriterien untersucht. Des Weiteren wurden Bedienungsstandards und die Kosten des Angebots überprüft.

Auf Grund des sich abzeichnenden zunehmenden Zuschussbedarfs bei der regiobus wurde im Rahmen der Überplanung die Angebotseffizienz durch Einsparung von nicht effizienten und wenig genutzten Angeboten unter Einhaltung des Hannover-Standards erhöht. Durch Angebotsverbesserungen an sinnvollen Stellen sollen laut dem Gutachten gleichzeitig Fahrgäste gewonnen werden, um die Erlössituation zu verbessern (vgl. Kap. 4.1.2.6 Einführung von sprintH-Linien im Regionalbusverkehr).

**Tabelle 13: Bilanz Untersuchungsbedarf Angebot**

Kapitel NVP 2015	Handlungsbedarf	bis wann	abgeschlossen	im Prozess
0 1 1.1.1	Neukonzeption der Linie 120 in der Innenstadt Hannovers	Fahrplan 2016		x
0 1 2	Entwicklung von Standards im Schülerverkehr	2017		
0 1 2.1	Umsetzung Hannover-Standard-Regional Schillerslage	Fahrplan 2016	x	
0 1 2.2	Umsetzung Hannover-Standard-Städtisch für Burgdorf-West in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung	Fahrplan 2018		x
0 1 2.2	Umsetzung Hannover-Standard-Städtisch Lehrte Neubaugebiet Am Sülterberg in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung	Fahrplan 2018	x	
0 1 2.2	Umsetzung Hannover-Standard-Städtisch Lehrte Breite Lade in Abhängigkeit der Entwicklung des GVZ	Fahrplan 2018		x
0 11 7.2.1	Überplanung Teilbereich Hannover (Linien 129, 130, 133, 631)	Fahrplan 2018		
D 11 7.2.1	Überplanung Teilbereich Laatzen/Pattensen (Linien 340, 341, 346)	Fahrplan 2018	x	
D 11 7.2.1	Überplanung Teilbereich Garbsen/Marienwerder (Linien 126, 420)	Fahrplan 2018		x
D 11 7.2.1	Prüfung zur Einrichtung einer Äußeren Ringlinie	Laufzeit NVP		
D 11 7.2.2	Überplanung Teilbereich Sehnde (Linien 371, 372, 330)	Fahrplan 2018	x	
D 11 7.2.2	Überplanung Burgdorf Stadtverkehr (Linien 905, 907)	Fahrplan 2018		x
D 11 7.2.2	Überplanung Burgdorf, Lehrte, Uetze (Linien 946, 948, 963)	Fahrplan 2018	x	

D 11 7.2.2	Überplanung Lehrte Stadtverkehr (Linien 964, 965)	Fahrplan 2018		x
D 11 7.2.2	Überplanung Langenhagen, Wedemark 460, 461, 697	Fahrplan 2018	x	
D 11 7.2.2	Überplanung Wunstorf 701, 760, 780, 790, 835	Fahrplan 2018	x	
D 11 7.2.2	Überplanung Neustadt Stadtverkehr (Linien 802, 803)	Fahrplan 2018		x
D 11 7.2.2	Überplanung Gehrden, Ronnenberg, Hemmingen, Barsinghausen (Linien 350, 360, 510, 533)	Fahrplan 2018	x	
D 11 7.2.2	Überplanung Barsinghausen Stadtverkehr	Fahrplan 2018		x

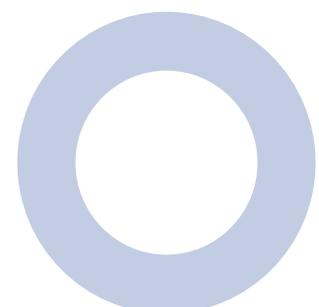
### 2.8.6 Untersuchungsbedarf Marketing



Maßnahmen im Marketingbereich (Tabelle 14) des NVP 2015 wurden alle entweder abgeschlossen oder die Prozesse dafür wurden aufgenommen.

**Tabelle 14: Bilanz Untersuchungsbedarf Marketing**

Kapitel NVP 2015	Handlungsbedarf	bis wann	Durch wen	abgeschlossen	im Prozess
DIV 2.1.4	Tarifzonenstruktur harmonisieren		GVH	x	
DIV 2.2.3	GVH-Erweiterung	Umsetzung der Einführung vom Bartarif im GVH-Regionaltarif bis 2016	Region Hannover in Zusammenarbeit mit GVH und Gebietskörperschaften		x
DIV 3.2	Einführung von Kassensystemen in Vertriebsstellen im gesamten GVH-Gebiet prüfen	Machbarkeitsprüfung bis Ende 2015	GVH	x	
DIV 4.4	neues Tarifzonensystem kommunizieren	2020	GVH		x
DIV 4.4	Handy-Ticket-Einführungskampagne durchführen	2014/2015	GVH		x
DIV 5.3	Verbundweites Beschwerdemanagement erarbeiten	Bis Ende 2014	Verkehrsunternehmen, GVH		x
DIV 6.1	Ausweitung der Fahrradmitnahmekapazitäten in den S-Bahnen	Bis zum Ende der Laufzeit des NVP	GVH	x	
DIV 6.2	Entwicklung einer Multimodalen Mobilitätsplattform	Bis Ende 2015	Üstra		x



## 2.9 Was bedeuten diese Ergebnisse für die zukünftige Nahverkehrsplanung?

Die Bilanz des Nahverkehrsplans 2020 zeigt, dass eine Vielzahl von Projekten untersucht und umgesetzt wurde oder sich noch im Prozess befinden.

Laufende Prozesse für Maßnahmen, die entweder zur Umsetzung viel Zeit benötigen (wie technische Neuerungen zu Vertrieb oder die Bereitstellung von Informationssystemen) oder die lange Vorplanungszeiten und Umsetzungszeiten haben, sollen weitergeführt und zu einem guten Abschluss gebracht werden. Hierzu gehören eine Reihe von Ausbaustrecken, Neubaustrecken sowie Haltepunkte im SPNV und im Bereich der Stadtbahn. Auch der Ausbau mit Hochbahnsteigen ist weit gediehen, viele Maßnahmen sind bereits abgeschlossen oder im Prozess. Dies war auch hinsichtlich des Zeitplans im NVP 2015 so vorgesehen.

Lange notwendige Vorlaufzeiten betreffen auch Maßnahmen des Marketings wie die Einführung einer Mobilitätsplattform. Die inzwischen gegebenen technischen Möglichkeiten und Erkenntnisse der Umsetzung gehen in den vorliegenden Nahverkehrsplan ein und werden weiterentwickelt.

Die Einrichtung von Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen ist teilweise bereits umgesetzt, in einigen Fällen bestehen Verzögerungen gegenüber dem im NVP vorgesehenen Zeitplan, jedoch sind sie im Prozess der Planung.

Nur in sehr wenigen Fällen vorgesehener Maßnahmen wurden diese bislang nicht angegangen. Hier soll geprüft werden, ob ihre Realisierung noch sinnvoll ist oder ob sich inzwischen neue Bedingungen ergeben haben, die sie nicht mehr notwendig erscheinen lassen.

Dies gilt auch für die Angebotskonzeption. Einige der für den Fahrplan 2016-2018 vorgesehenen Änderungen wurden noch nicht angegangen, dazu gehören auch die Standards im Schülerverkehr.

Es muss an dieser Stelle aber auch deutlich gemacht werden, dass die realisierten Maßnahmen lediglich eine relativ geringfügige Steigerung der Nachfrage ermöglichen. Sollte die Verkehrsnachfrage im ÖPNV im Zuge der angestrebten Verkehrswende deutlich zunehmen, müssen die Anstrengungen im Vergleich zu denen in der Vergangenheit, aber auch zu denen, die im aktuell vorliegenden Nahverkehrsplan aufgeführt werden, nochmals deutlich intensiviert werden.



## Zielstrategie 1: Mobilität für alle



# Kapitel 3

3

## 3. Zielstrategie 1: Mobilität für alle

### 3.1 Verlässlich von hier nach dort kommen: Das Grundgerüst für den ÖPNV

Das Verkehrsangebot wird gemäß den spezifischen Ansprüchen der Fahrgäste in drei Bedienungsebenen unterteilt. Ziel ist es dabei immer, die geeigneten Angebotsformen für spezifische Fahrtwünsche der Fahrgäste vorzuhalten und den damit verbundenen Aufgaben der Angebote im Verkehrsraum Rechnung zu tragen. Wichtiges Unterscheidungsmerkmal ist die Diskrepanz zwischen der Forderung nach schnellen und direkten Angeboten und der nach feiner Erschließung der Bedienungsräume.

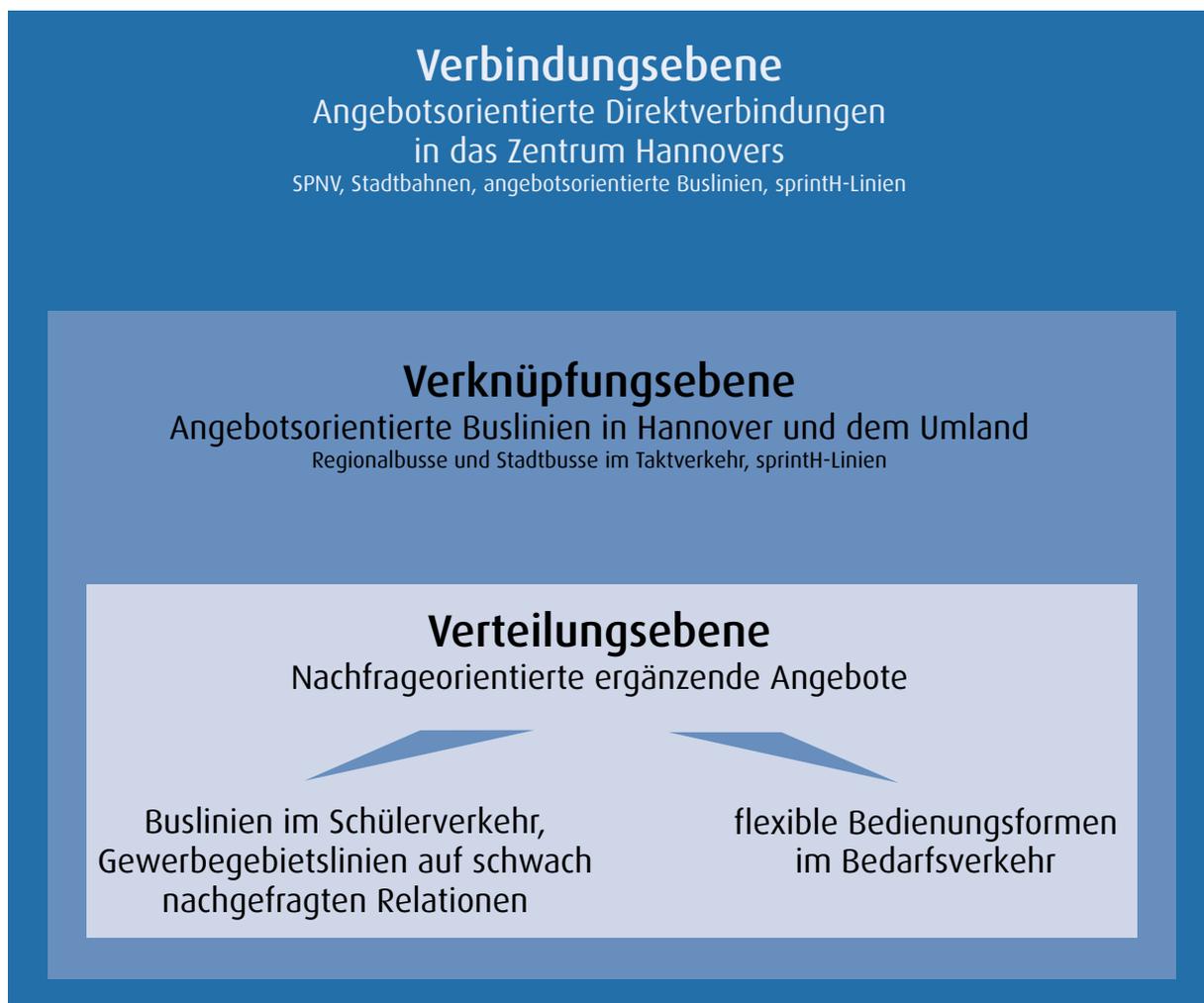
Abbildung 9: Bedienungsebenen - Netzhierarchie

Die im Folgenden beschriebenen Ebenen werden unterschieden:

#### Verbindungsebene

Die Region Hannover hat mit dem Oberzentrum Hannover eine ausgeprägte monozentrale Struktur, daher bestimmen vor allem radiale Verkehrsströme von und nach Hannover die Verkehrsnachfrage. Die stärksten Verkehrsströme verbinden das Zentrum Hannovers sowohl mit den hannoverschen Stadtbezirken als auch mit den umliegenden Städten und Gemeinden.

Das Zentrum Hannovers ist durch die vier Haupthaltstellen Hannover Hauptbahnhof, Kröpcke, Aegidientorplatz und Steintor an den öffentlichen Verkehr angebunden. Aufgrund des beschriebenen hohen Nachfrageaufkommens wird eine Bedienung auf der Schiene (SPNV, Stadtbahn) angestrebt. Der Schienenverkehr bietet im Vergleich zum straßengebundenen Verkehr die größeren Kapazitäten, höhere Geschwindigkeiten und höheren Reisekomfort. Er ist deutlich schneller und weniger stör anfällig, da er weitgehend über eigene Trassen verfügt.



Auf Relationen zum Zentrum ohne Schienenverbindungen ersetzen bedarfsweise Buslinien den Schienenverkehr, hier ist jedoch auf eine ebenfalls hohe Qualität mit ausreichender Kapazität und Taktfrequenz zu achten. Soweit im Straßenverkehr möglich, ist auch hier eine hohe Geschwindigkeit durch geeignete Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs anzustreben.

Für die Verbindungsebene werden folgende **Standards** definiert:

#### Beförderungszeit:

- » Die Erreichbarkeitszeiten zwischen den Stadtbezirken und Hannover City dürfen 20 Minuten nicht überschreiten,
- » Die Erreichbarkeitszeiten zwischen den regionalen Zentren und Hannover City sollen maximal 30 Minuten betragen.

#### Taktung und Verkehrszeiten:

Alle Linien der Verbindungsebene sollen ganztägig vertaktet verkehren.

Es sollen möglichst nur zwei Zeitprofile bestehen. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Nebenverkehrszeit (NVZ) soll das gleiche Angebotsniveau eingehalten werden, eine Ausdünnung ist nur in der SVZ (früh morgens und abends) möglich.

#### Betriebszeit:

Die Bedienung soll ganztägig bis mindestens 24:00 Uhr gewährleistet sein.

#### Weitere Vorgaben:

Um die Erreichbarkeit des Stadtzentrums in Hannover zu gewährleisten, ist von den entsprechenden Linien mindestens eine der Haltestellen Hannover Hauptbahnhof, Kröpcke, Aegidientorplatz und/oder Steintor zu bedienen. Darauf ist auch bei der Planung von Buslinien zu achten (zum Beispiel Linie 120).

#### Verknüpfungsebene

Die Verknüpfungsebene dient auf Relationen, die nicht der Verbindungsebene zuzurechnen sind, aber ausreichend Nachfrage aufweisen. Dazu zählen angebotsorientierte buslinien in Hannover und dem Umland. Diese Funktionen können sowohl von Regionalbussen im Umland als auch von Stadtbussen im Taktverkehr in Hannover und anderen Städten und Gemeinden erfüllt werden. Darüber hinaus sind auch die sprintH-Linien (siehe Kapitel 4.1.2.6) dieser Ebene zuzuordnen. Diese dienen dazu, eine besondere Qualität auf wichtigen Relationen sicherzustellen und eine hohe Attraktivität des ÖPNV zu gewährleisten. Für die Verknüpfungsebene werden folgende Standards definiert:

#### Linienweg:

Die Buslinien in Stadt und Umland weisen eine eindeutige Linienführung mit möglichst keinen oder nur wenigen Linienwegvariationen auf.

Linienvariationen treten üblicherweise bei Regionalbusverkehren, häufig bei „historisch“ gewachsenen Linien auf, die immer neue Aufgaben, zum Beispiel die Bedienung von Schulen oder Betrieben auf einzelnen Fahrten übernehmen und betrieblich optimiert danach angepasst wurden. Fahrgastseitig ist dies jedoch ein deutlicher Nachteil, da die Übersichtlichkeit der Linien und die Verlässlichkeit einer durchgehenden Taktung darunter leiden. Daher sollen sie vermieden werden.

#### Taktung und Verkehrszeiten:

Alle Linien der Verknüpfungsebene sollen ganztägig vertaktet verkehren. Auch hier sollen möglichst nur zwei Zeitprofile bestehen. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Nebenverkehrszeit (NVZ) soll das gleiche Angebotsniveau eingehalten werden, eine Ausdünnung ist nur in der SVZ (früh morgens und abends) möglich.

#### Betriebszeit:

Die Bedienung soll ganztägig bis in den späten Abend hinein - mindestens bis 23:00 Uhr - gewährleistet sein.

#### Umweltfreundlicher Antrieb:

In der **Stadt Hannover** sollen Buslinien kontinuierlich auf Elektrobetrieb umgestellt werden.

Bereits mit dem Verkehrsentwicklungsplan pro Klima 2011 wurde beschlossen, dass die ÜSTRA nur noch Busse mit alternativen Antrieben beschaffen wird. Hierfür werden zunächst hauptsächlich Hybridbusse eingesetzt, da sie keine Probleme mit Ladeengpässen aufweisen. Es soll auf Elektroantrieb umgestellt werden, sobald eine verbesserte Verfügbarkeit der Fahrzeuge und bessere Kapazitäten der Batterien gesichert sind.

Ein Testbetrieb der ÜSTRA mit drei Elektrobussen wurde inzwischen erfolgreich abgeschlossen. Geplant ist daher, 48 weitere E-Busse anzuschaffen. Hierfür erhält die ÜSTRA eine Förderung aus Bundesmitteln.

Im **Umland** von Hannover ist ein Einstieg in die Elektromobilität primär zunächst bei den Linien mit Bedienung in der Landeshauptstadt Hannover vorzusehen.

Bei der regiobus hatte eine Machbarkeitsstudie zum Einsatz von E-Bussen auf den Sprinterlinien ein positives Ergebnis. Es wurde empfohlen, zunächst zehn E-Fahrzeuge auf den Linien 500, 700 und später auch 300 einzusetzen. In naher Zukunft soll jedoch auch der Einsatz von E-Bussen auf weiteren Linien angegangen werden. Grundsätzlich sollen alternative Antriebe nicht dem städtischen Verkehr vorbehalten sein. Ziel ist es daher auch für die Regionalverkehre alternative Antriebsformen einzusetzen, die klimafreundlich sind und zur Luftreinhaltung beitragen. In einer Studie wird derzeit die geeignete Antriebstechnik dafür ermittelt.

#### Weitere Vorgaben:

Zum Fahrplanwechsel 2020 werden zunächst sieben sprintH-Linien mit zusätzlichen Qualitätskriterien (siehe Kapitel 4.1.2.6) eingeführt.

**Verteilungsebene**

Die Verteilungsebene beinhaltet das ÖPNV-Angebot für alle Relationen, auf denen die Nachfrage eher gering ist. Dies betrifft insbesondere die Erschließung kleinerer Orte und dispers besiedelter Gemeinden, in denen die Nachfrage weder zeitlich noch räumlich bündelbar ist, um einen regelmäßigen attraktiven Linienverkehr zu rechtfertigen. Zudem fallen darunter Angebote mit Linienverkehr, die in Tagesrandlagen nur schwach ausgelastet sind. Zur Bedienung dieser speziellen Nutzerwünsche müssen entsprechende Angebote entwickelt werden, die wirtschaftlich vertretbar sind. Dies betrifft insbesondere Schul-, Berufs-, Freizeit- und Versorgungsverkehre.

Für die Verteilungsebene werden folgende Standards definiert:

Der Hannover-Standard (siehe Kapitel 3.1.2) ist einzuhalten. Die Region Hannover plant derzeit eine Qualitätsoffensive für die Verteilungsebene. Bisher stand hier primär der Kostenfaktor im Fokus, da diese Verkehre in der Regel defizitär sind und einen besonderen Zuschussbedarf aufweisen. Zukünftig soll dieses Angebot jedoch ebenfalls durch eine hohe Attraktivität Kunden und Kundinnen binden. In einem besonderen Planungsprozess wird derzeit untersucht, inwiefern moderne On-Demand Angebote Perspektiven für die Transformation der Verteilungsebene aufzeigen können. Insbesondere wird dabei geprüft, wenig nachfragestarke Linienverkehre in moderne und attraktivere Bedarfsverkehrsangebote überführt werden können.

Dies wird während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ein wichtiger Handlungsschwerpunkt sein (siehe Kapitel 4.1.3).

**3.1.1 Was kommt „neu“ hinzu?**

Zusammenfassend lassen sich schwerpunktmäßig zwei neue Produkte des ÖPNV-Angebots nennen, die für die Bedienung im Umland geplant sind. Dabei ist eine stärkere Differenzierung des Angebots entsprechend den Strukturen und zu erwartenden Nachfrageströmen vorgesehen.

**Abbildung 10: Untersuchungsintervalle**

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 MF																					
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  
 OT = Ortsteil  
 MF = Montag/Freitag

Ergänzend zum Rückgrat der Verbindungsebene mit dem SPNV wird vorgesehen, auf der Verknüpfungsebene auf den nachfragestärksten Relationen Premium-Linien als „sprintH“ einzuführen. Außer einem dichten Takt und einer schnellen, direkten Linienführung sind besondere Qualitätsmerkmale vorgesehen, wie eine vorrangige durchgehende Barrierefreiheit und hochwertig ausgestattete Haltestellen und Fahrzeuge. Die sprintH-Linien werden in Kapitel 4.1.2.6 beschrieben.

Auch in der Verteilungsebene soll eine stärkere Differenzierung stattfinden. Ziel ist es, für Fahrgastwünsche, die zeitlich und räumlich nicht gebündelt und damit wirtschaftlich mit einem Linienverkehr bedient werden können, differenzierte Angebote zu entwickeln. Hier ist der Prozess erst am Beginn. Es soll ein System entwickelt werden, das barrierefrei ist, einfach zu handhaben ist und eine näher am Bedarf orientierte Bedienung sicherstellt als die heutige Bedarfsbedienung. Dies wird im Kapitel 4.1.3 näher erläutert.

**3.1.2 Hannover-Standard und weitere Bedienungs- und Qualitätsstandards aufeinander abstimmen**

**3.1.2.1 Hannover-Standards**

Der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge bietet den Einwohnenden der Region Hannover ein Mindestangebot an Mobilität. Das Mindestangebot wird definiert mit Hilfe von Standards (Hannover-Standard). Sie stellen damit Vorgaben für die Angebotsplanung dar. In begründeten Einzelfällen kann eine Unterschreitung zulässig sein.

**Hannover-Standard-Regional:**

Alle Ortsteile der Region Hannover (ohne Landeshauptstadt Hannover) sollen mindestens alle zwei Stunden, zur Hauptverkehrszeit mindestens jede Stunde bei einer vertretbaren Reisezeit an ihr Gemeindezentrum und an das Zentrum der Landeshauptstadt Hannover angebunden sein. Der Bedienungszeitraum variiert dabei je nach Richtung und Tagesart (siehe Abbildung 10),

unterschieden wird zudem nach Bedeutung der Quell-Ziel-Relationen, um ein nachfrageangepasstes Angebot darzustellen. Diese werden in der Region Hannover entsprechend dem zentralörtlichen System definiert. Angestrebt wird ein Zielerreichungsgrad von mindestens 90%.

#### **Hannover-Standard-städtisch:**

Innerhalb der Landeshauptstadt Hannover und der zentralen Bereiche der Mittelzentren in der Region Hannover soll die Erschließung dahingehend gewährleistet sein, dass in maximal 500 m Luftlinie (Bus- und Bedarfsverkehr) bzw. in maximal 750 m Luftlinie (SPNV und Stadtbahn) alle bedeutenden Siedlungsbereiche (mind. 250 Einwohnerinnen und Einwohner) an eine Haltestelle mit einem ausreichenden Bedienungsangebot angebunden sind.

#### **Standard im Freizeitverkehr und für private Erledigungen:**

Orte von Kultur-, Freizeit- und Sport- sowie Sozialeinrichtungen mit überörtlicher Bedeutung sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln dem Bedarf entsprechend erreichbar sein.

**Standard für Schulen und Hochschulen:** Zur Berücksichtigung der Belange des Schulverkehrs ist eine Abstimmung zwischen der Region Hannover, den Schulen, den Kommunen und den Verkehrsunternehmen erforderlich. Schulen und Hochschulen sind unter Berücksichtigung der Einhaltung notwendiger Anschlüsse möglichst entsprechend den Unterrichts-/ Lehrzeiten anzubinden. Die Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung der Region Hannover sind zu berücksichtigen. Hier werden unter anderem Regelungen zur zumutbaren Fahrdauer getroffen.

**Bedienung für Gewerbegebiete:** Aufgrund der unterschiedlichen Wohnorte der Beschäftigten und KundInnen und der unterschiedlichen Zeiten der nötigen Beförderung sind Verkehre von/zu Gewerbegebieten häufig schwer bündelbar. Deswegen werden hier generelle Vorgaben für die Bedienung von Gewerbegebieten festgelegt. Die jeweiligen Gegebenheiten wie zum Beispiel Beschäftigtenanzahl, Schichtzeiten und Lage im Netz sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen, die Entwicklung der jeweiligen Gebiete ist zu beobachten und die Bedienung bei Bedarf anzupassen.

#### **Analyse der Umsetzung Hannover-Standard-Regional**

Für die Analyse, inwieweit die Vorgaben des Hannover-Standards eingehalten werden, wurde folgende Methodik gewählt:

Das ÖPNV-Angebot von jedem der 207 Ortsteile in der Region Hannover (außer Landeshauptstadt Hannover) in das zugehörige Gemeinde- oder Stadtzentrum einerseits und in die Innenstadt von Hannover als Oberzentrum andererseits wurde untersucht. Die Analysen wurden für alle vier Tagesarten (Montag bis Freitag an Schultagen, Montag bis Freitag an Ferientagen, Samstag, Sonn- und

Feiertag) für beide Fahrtrichtungen und für die in der Abbildung 17 dargestellten zeitlichen Untersuchungsintervalle durchgeführt.

Für jedes Untersuchungsintervall wird ermittelt, ob (mindestens) eine akzeptable Fahrtmöglichkeit besteht. Hierfür werden je Quell- und Zielort (Ortsteil (OT), Gemeindezentrum (GZ) oder Oberzentrum (OZ)) bis zu drei zentral gelegene Haltestellen ausgewählt. Die Analysen basieren auf dem Projekt-Jahresfahrplan 2020 inklusive der Maßnahmen aus dem Regionalbusgutachten.

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

- » sie nicht länger als 60 Minuten (Ortsteil – Gemeindezentrum) oder 90 Minuten (Ortsteil/ Gemeindezentrum - Oberzentrum) dauert und
- » höchstens zwei Umstiege mit maximal 30 Minuten Wartezeit notwendig sind und die ÖPNV-Fahrtzeit-Fahrtzeit nicht mehr als das Vierfache der kürzesten auf dieser Relation bestehenden MIV-Fahrtzeit beträgt.

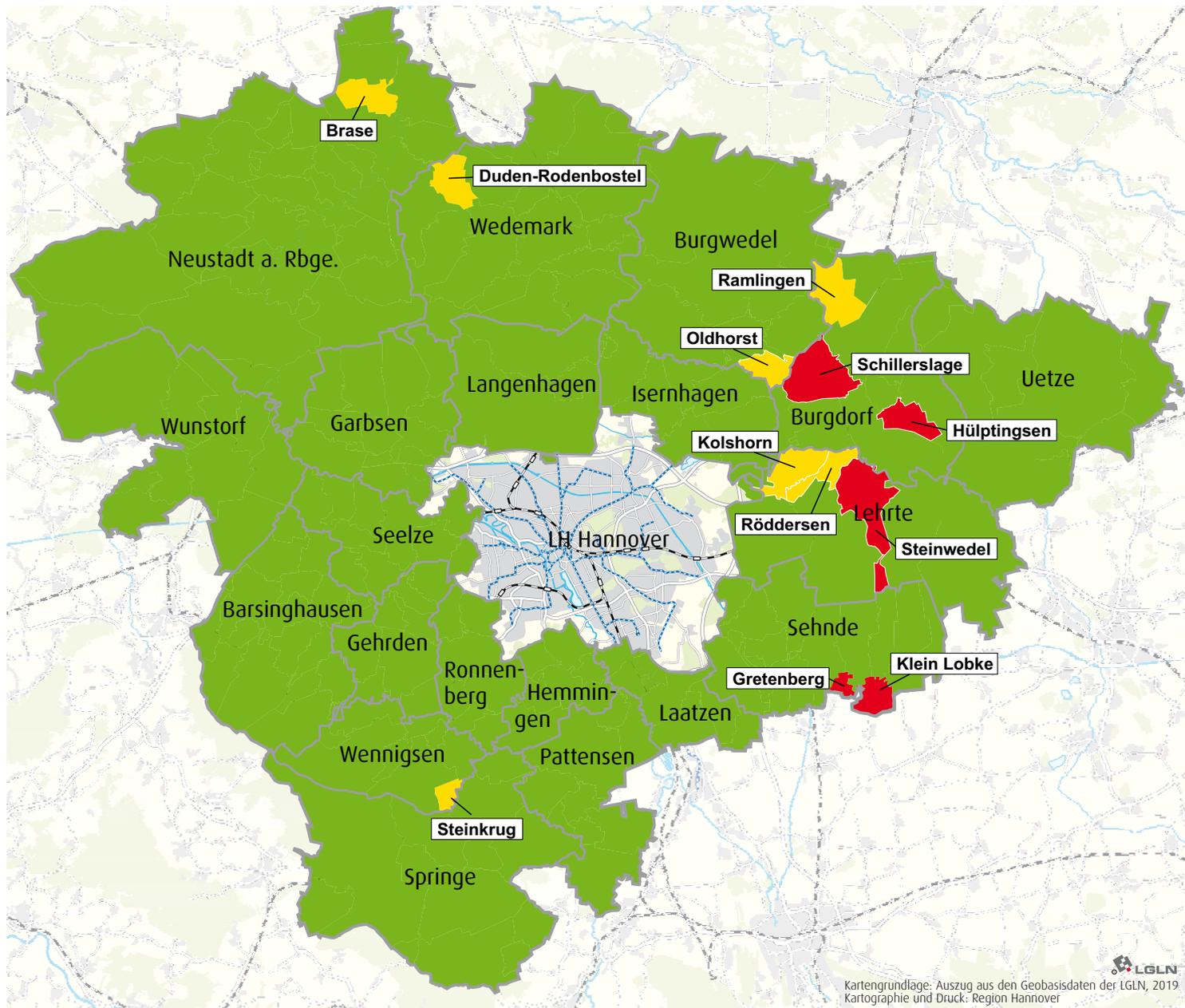
#### **Durchführung der Analyse**

In der Analyse werden für jeden Ortsteil die Zielerreichungsgrade hinsichtlich der Verbindungen zum Gemeindezentrum einerseits und zum Oberzentrum andererseits berechnet. Der Zielerreichungsgrad ist dabei als der Anteil der jährlichen Untersuchungsintervalle mit akzeptabler Bedienung an der Gesamtzahl der Untersuchungsintervalle im Jahr definiert. Im Gegensatz zum NVP 2015 ist der Hannover-Standard für einen Ortsteil erfüllt, wenn beide Zielerreichungsgrade mindestens 90 % betragen. Der zu erfüllende Zielerreichungsgrad wurde von 80 % auf 90 % erhöht. Die Fahrplanmaßnahmen im Rahmen des Regionalbusgutachtens wurden noch auf Basis der 80%igen Zielerreichung geplant.

#### **Analyseergebnisse**

Lediglich in 13 von 207 Ortsteilen der Region Hannover (ohne LHH) erreicht das ÖPNV-Angebot nicht den definierten Hannover-Standard. Der Grund für den Anstieg von acht (NVP 2015) auf 13 Ortsteile ist die Erhöhung des Standards beim Zielerreichungsgrad von 80% auf 90%.

Karte 3.1: Hannover-Standard-Regional



Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2019  
 Kartographie und Druck: Region Hannover

Der angestrebte Hannover-Standard ist erfüllt

Mangel des Hannover-Standard akzeptiert

Handlungsbedarf

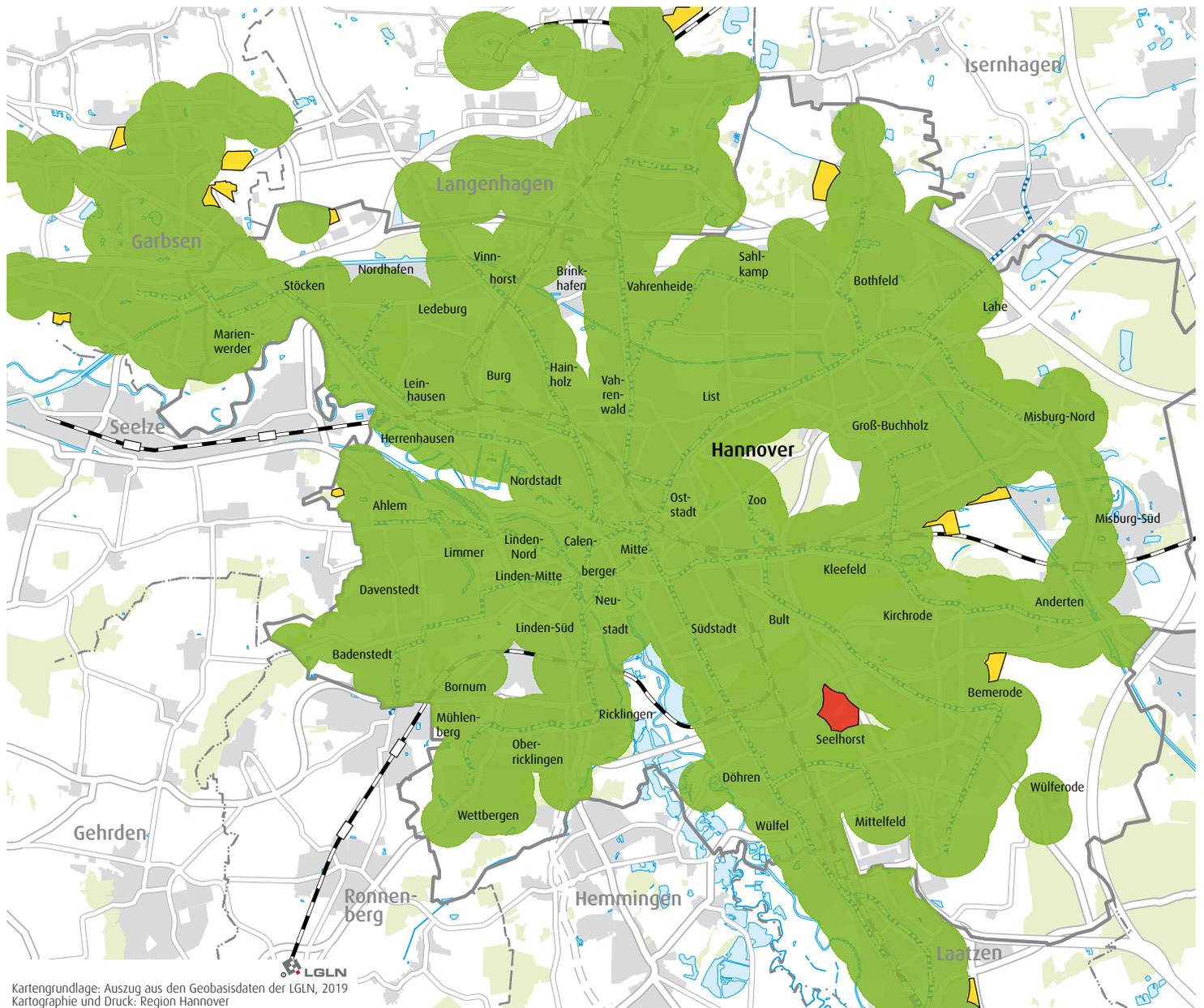
(Projektfahrplan 2020: Ergebnisse der Bedienungsanalyse gem. des Hannover-Standard, erstellt am: 19.12.2018)



**Region Hannover**

- » Burgdorf, OT Hülptingsen (1.134 Einwohnende): Beim Ortsteil Hülptingsen fehlt ein Angebot am Samstag nachmittag und am Sonntag.
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert, eine Anpassung des Angebotes, eventuell im Bedarfsverkehr, ist umzusetzen.
- » Burgdorf, OT Ramlingen (ca. 550 Einwohnende): Beim Ortsteil Ramlingen fehlt ein Angebot in der Schwachverkehrszeit. Eine RufTaxi-Bedienung war in der Vergangenheit vorhanden, wurde aber mangels Nachfrage eingestellt.
  - » Die Nichterfüllung ist akzeptiert.
- » Burgdorf, OT Schillerslage (922 Einwohnende): Für das Nichterreichen des Hannover-Standards sind Lücken am Wochenende verantwortlich. Zwar wurde bereits in der Vergangenheit das Angebot am Wochenende verbessert. Mit der Erhöhung des Zielerreichungsgrades von 80% auf 90% ist jedoch der Hannover-Standard nicht erreicht.
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert. Eine Anpassung des Angebotes, eventuell im Bedarfsverkehr, soll umgesetzt werden.
- » Burgwedel, OT Oldhorst (129 Einwohnende): Die schlechte Anbindung Oldhorsts resultiert vor allem aus dem am Wochenende fehlenden Angebot, aber auch montags bis freitags bestehen Angebotslücken. Aufgrund der äußerst geringen Einwohnendenzahl ist ein deutlich schlechterer Zielerreichungsgrad vertretbar.
  - » Die Nichterfüllung ist akzeptiert.
- » Lehrte, OT Röddensen (230 Einwohnende): Grund für das Nichterreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot nach 18:30 Uhr (den Nachtverkehr mit der Linie N94 ausgenommen). Die Nachfrage in der Schwachverkehrszeit wird als äußerst gering eingeschätzt.
  - » Die Nichterfüllung ist akzeptiert.
- » Lehrte, OT Kolshorn (359 Einwohnende): Grund für das Nichterreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot nach 18:30 Uhr (den Nachtverkehr mit der Linie N94 ausgenommen). Die Nachfrage in der Schwachverkehrszeit wird als äußerst gering eingeschätzt.
  - » Die Nichterfüllung ist akzeptiert.
- » Neustadt am Rübenberg, OT Brase (112 Einwohnende): Der Ort hat wenige Einwohnende. Bei Mitbetrachtung des Angebotes an der Haltestelle Brase/Abzweig (Entfernung zum Ortszentrum ca. 700 Meter) ist der Mindestbedienungsstandard erfüllt.
  - » Die Nichterfüllung ist akzeptiert.
- » Lehrte, OT Steinwedel, OT Kolshorn (1.738 Einwohnende): Grund für das Nichterreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot nach 19:00 Uhr am Wochenende.
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert. Eine Anpassung des Angebotes, eventuell im Bedarfsverkehr, soll umgesetzt werden.
- » Sehnde, OT Gretenberg (138 Einwohnende): Grund für das Nichterreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot Sonntagsmorgens und -abends, sowie montags bis freitags nach 20:00 Uhr.
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert. Eine Anpassung des Angebotes, eventuell im Bedarfsverkehr, soll umgesetzt werden.
- » Sehnde, OT Klein Lobke (245 Einwohnende): Grund für das Nichterreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot Sonntagsmorgens und -abends, sowie montags bis freitags nach 20:00 Uhr.
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert. Eine Anpassung des Angebotes, eventuell im Bedarfsverkehr, soll umgesetzt werden.
- » Wennigsen, Splittersiedlung Steinkrug (194 Einwohnende): Haltstellenlage am Ortsrand, Erschließung durch Linie 382 (und 383 sowie 521 im Schulverkehr), Bedienung stündlich Montag-Freitag 6:00 bis 20:00 Uhr, Samstag und Sonntag 8:00/9:00 Uhr oder 9:00/10:00 Uhr bis 17:00/18:00 Uhr oder 19:00 Uhr.
  - » Die Nichterfüllung ist akzeptiert.
- » Wedemark, OT Duden-/Rodenbostel (109 Einwohnende): Bei der Überplanung des Regionalbuslinien-netzes waren Vorschläge zu Einsparungen gefordert. Bei der Linie 697 wurden die 8 Fahrtenpaare werktags über Duden-/Rodenbostel gestrichen. Bislang war der Standard trotz Lücken im Angebot, insbesondere an Ferientagen, erfüllt. Betroffen von der Streichung sind 20 Ein- und Aussteigende. Die Maßnahme wurde im Zuge der Beschlussdrucksache Regionalbusgutachten beschlossen. Ein Hinweis auf Nichteinhaltung des Hannover-Standards war in der Beschlussdrucksache gegeben.
  - » Die Nichterfüllung ist akzeptiert.

### Karte 3.2: Hannover-Standard-Städtisch



- Der angestrebte Hannover-Standard ist erfüllt
- Mangel Hannover-Standard akzeptiert
- Handlungsbedarf

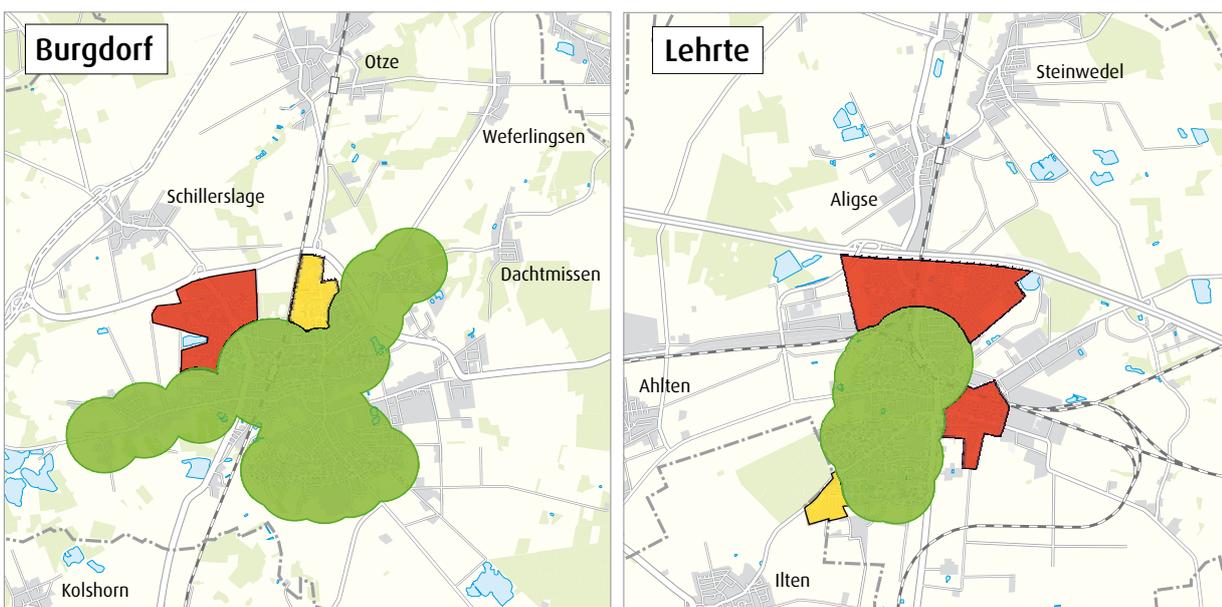
(Projektfahrplan 2020: Ergebnisse der Bedienungsanalyse gem. Hannover-Standard, erstellt am: 19.12.2018)

Im Folgenden werden die Schwachstellen in den Stadtteilen mit einem Zielerreichungsgrad unter 90% und Handlungsbedarf bewertet und Maßnahmen für die Erfüllung der Zielerreichung definiert.

Die genannten Einwohnendenzahlen entsprechen dem Stand 31.12.2016

- » Burgdorf Nord-West (3065 Einwohnende): Grund für das Nichterreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot sonntags.
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert, eine Anpassung des Angebotes, evtl. im Bedarfsverkehr ist umzusetzen.
- » Hannover, Bereich Wülfeler Bruch (831 Einwohnende): Grund für das Nichterreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot in Tagesrandlagen, vor allem am Wochenende
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert, eine Anpassung des Angebots ist umzusetzen.
- » Lehrte Nord (4758 Einwohnende): Grund für das Nichterreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot an Wochenend-Abenden.
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert, eine Anpassung des Angebotes, evtl. im Bedarfsverkehr ist umzusetzen.
- » Lehrte Ost (992 Einwohnende): Grund für das Nicht erreichen des Hannover-Standards ist das fehlende Angebot an Samstagabenden und sonntags.
  - » Die Nichterfüllung ist nicht akzeptiert, eine Anpassung des Angebotes, evtl. im Bedarfsverkehr ist umzusetzen

Karte 3.3: Hannover-Standard-Städtisch: Burgdorf und Lehrte



LGLN  
Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2019  
Kartographie und Druck: Region Hannover

### 3.1.2.2 Zusammenfassung der Qualitätsstandards für die vier ÖV-Systeme (SPNV, ÜSTRA Stadtbahn, ÜSTRA Bus, regiobus)

Die von den Verkehrsunternehmen zu erbringenden Qualitäten sind für den SPNV in den Verkehrsverträgen und für das Linienbündel Hannover Stadtverkehr im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Hannover 2015-2038 in den Anlagen 1 und 2 definiert. Für das Linienbündel Regionalverkehr Hannover Bus sind die Qualitäten in der Vorabbekanntmachung für Öffentliche Dienstleistungsaufträge und folgend im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag Regionalverkehr Hannover Bus definiert. Daher werden sie im Nahverkehrsplan nur noch in zusammengefasster Form dargestellt.

Folgende Anforderungen zu Qualitäten werden in den genannten Verkehrsverträgen/ -aufträgen definiert

- » Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Anschlüsse, Fahrgastinformation, Fahrzeugzustand (Sauberkeit und Funktion) - zusätzlich im SPNV: Zugbildung und Zugausfall, Fahrscheinkontrollen, Busnot-, Schienenersatzverkehr, Zugbegleitpersonal
- » Anforderungen an die Fahrzeuge: Alter, Barrierefreiheit, Standards bei Neufahrzeugen, Fahrgastinformation im und am Fahrzeug und außen am Fahrzeug, Umweltstandards CO<sub>2</sub>, technische Ausstattung, Sitz- und Stehplätze
- » Anforderungen an das Personal, Sozialstandards und Tariftreue
- » Anforderungen an Haltestellen: Fahrgastinformation, weitere Ausstattungsmerkmale an Haltestellen

Ziel der Region Hannover ist es, den ÖPNV und SPNV in der Region Hannover noch attraktiver, kundenfreundlicher und barrierefrei zu gestalten und dazu die zur Verfügung stehenden Finanzmittel optimal einzusetzen, um eine nachhaltige Verbesserung der Mobilität für alle herzustellen.

Darüber hinaus werden zukünftig außerdem die folgenden Qualitätsmerkmale eingefordert.

#### Fahrzeugausstattung

Bei Neubeschaffung und Nachrüstung von Fahrzeugen sind über die Vorgaben in den Verkehrsverträgen bzw. Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen hinaus folgende Qualitäten vorgesehen:

- » Einsatz von verfügbarer Fahrzeugtechnik zur Erreichung der Umweltziele der Region Hannover, zum Beispiel
  - » Fahrzeugtechnik zur Optimierung der Energieeffizienz
  - » Fahrzeugtechnik zur Verringerung der Schadstoffemissionen
- » Einsatz von verfügbarer Fahrzeugtechnik zur Erreichung der Verkehrssicherheitsziele der Region Hannover (zum Beispiel Bremsassistent, Kollisionswarner,

Abbiegeassistent)

- » Barrierefreie Fahrzeuge oder barrierefreier Umbau nach neuesten Standards in Abstimmung mit den Verbänden für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (siehe dazu auch Kapitel 3.2.1)
- » Angebote zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Fahrgäste bei vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand
- » Gestaltung der Fahrzeuginnenräume unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Nutzendengruppen.

#### Umweltfreundlicher SPNV

Die Strecken in der Region Hannover sind zu nahezu 100 % elektrifiziert. Dieselfahrzeuge unter Oberleitungen entsprechen nicht den umweltpolitischen Zielen der Region Hannover.

Es besteht kein unmittelbarer Einfluss durch die Region Hannover, aber die Region Hannover unterstützt die technische Umstellung auf umweltfreundlichere Fahrzeuge (Dieselhybrid, Brennstoffzellen, Wasserstoff oder Batterie).

Darüber hinaus unterstützt die Region Hannover Initiativen zur Elektrifizierung von Strecken. Die S-Bahn ist ab Betriebsaufnahme 2021/2022 mit Ökostrom unterwegs. Für sonstige elektrifizierte Linien gilt, dass bei den anstehenden Ausschreibungen in Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern der Einsatz von Ökostrom vorgeschrieben werden soll.

#### Autonomes Fahren SPNV

Schienenverkehrsmittel haben die besten Voraussetzungen, auf automatischen Betrieb umgestellt zu werden. Das Personal kann besser im Bereich der Kundenbetreuung eingesetzt werden. Außerdem kann dem bundesweit festzustellenden Personalmangel begegnet werden. Die Region Hannover unterstützt Projekte zur Umstellung auf den automatisierten Betrieb.

#### Angebote zur Verbesserung der Fahrgastinformation und -kommunikation

Hierzu gehören auch Maßnahmen für den erleichterten Zugang zur Mobilität, wie sie in Kapitel 3.2 beschrieben werden.

#### Neue Technologien

Die Erprobung neuer Technologien zur Qualitätsverbesserung wird bei vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand von der Region Hannover grundsätzlich unterstützt.

#### Werbung an Fahrzeugen des ÖPNV

An Fahrzeugen des SPNV ist keine Außenwerbung gestattet.

Werbung auf Türen und Fensterflächen im übrigen ÖPNV muss ebenfalls im Interesse aller Fahrgäste vermieden werden, um eine visuell kontrastreiche Gestaltung der Fahrzeugeingänge (Barrierefreiheit) und eine ungehinderte Sicht aus dem Fahrzeug von allen Steh- und Sitzplätzen zu gewährleisten.

## 3.2 Gleichberechtigter ÖPNV-Zugang: Mobilitätsteilhabe für alle

Um einen komfortablen ÖPNV für alle Menschen zu gewährleisten, sind spezifische Anforderungen von potenziellen und bereits ÖPNV-nutzenden Fahrgästen zu berücksichtigen. Ziel ist es, eine Mobilitätsteilhabe aller Menschen zu ermöglichen und dabei alle Schwellen abzubauen.

Dazu gehören neben der Barrierefreiheit auch Aspekte des subjektiven Sicherheitsempfindens, der Vermeidung von Diskriminierung sowie der soziale Aspekt der Bezahlbarkeit des ÖPNV. Um alle Bedarfe und Vorbehalte zu erkennen, ist eine enge Einbeziehung der Fahrgäste in die Planungsprozesse notwendig.

In den folgenden Punkten werden die dazu notwendigen Schritte und Maßnahmen beschrieben. Für den Nahverkehrsplan wurden sowohl mobilitätseingeschränkte Personen als auch ein Querschnitt aller Fahrgäste in den Prozess einbezogen.

Die Barrierefreiheit steht dabei in besonderem Fokus des Nahverkehrsplans, dient aber nicht nur mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, sondern auch den übrigen Nutzenden durch einen höheren Komfort. Letztlich ist jeder Fahrgast zumindest gelegentlich in seiner Mobilität eingeschränkt und sei es durch schweres Gepäck, das er mit sich führt.

Barrierefreiheit dient insbesondere folgenden Gruppen von Menschen:

- » Rollstuhlnutzenden Fahrgästen beim Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig, beim Einstieg ins Fahrzeug, hinsichtlich der Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen und bei der Erreichbarkeit von Bedienelementen und Informationstafeln
- » Rollatornutzenden und gehbehinderten Fahrgästen zur Vermeidung von langen Wegen und langem Stehen, von Stufen. Auch hier dienen ausreichende Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen und ausreichende Sitzgelegenheiten der besseren Nutzbarkeit.
- » Fahrgästen mit Einschränkungen der Arme und Hände zur erleichterten Bedienung von Tasten, Automaten und der Festhaltungsmöglichkeiten
- » Seheingeschränkten und blinden Fahrgästen mit Hilfen zum erleichterten Auffinden der Haltestelle,
- » Orientierungsmöglichkeiten an Bordsteinkanten, Auffinden der Einstiegstüren, der Automaten und Bedienelemente. Dazu gehören die Möglichkeiten der Informationen über das Zwei-Sinne-Prinzip.
- » Höreingeschränkten und gehörlosen Fahrgästen durch Informationen über das Zwei-Sinne-Prinzip
- » Fahrgästen mit kognitiven Beeinträchtigungen durch einfache Darstellung von Informationen mit dem Zwei-Sinne-Prinzip
- » Kleinwüchsigen Fahrgästen und Kindern durch eine gute Erreichbarkeit von Tasten, Fahrscheinautomaten, Festhaltungsmöglichkeiten und Informationstafeln (Linien- / Fahrpläne etc.)

- » Fahrgästen mit Kinderwagen (in der Mehrzahl immer noch Frauen) und sperrigem Gepäck durch Vermeidung von Stufen, die Verfügbarkeit von Abstellplätzen mit Sitzgelegenheiten
- » Fahrgästen mit Orientierungsschwierigkeiten und Ortsunkundigen durch gute Informationen an komplexen Haltestellen, erleichterte Auswahl der richtigen Linie und der richtigen Fahrtrichtung sowie dem Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle
- » Letztlich dient die Barrierefreiheit durch höheren Komfort allen Fahrgästen

Im PBefG mit Stand 01.01.2013 wird in § 8 gefordert: „(...) Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Das Erreichen dieser Barrierefreiheit erfordert eine Reihe von Voraussetzungen, die im Hinblick auf Fahrzeuge, Wegeketten, Informationen und Haltestellen bearbeitet und eingefordert werden. Schwerpunkt ist jedoch der Ausbau der Haltestellen, da hier die umfangreichsten Auswirkungen der barrierefreien Umrüstung liegen und entsprechende Ausnahmen im Nahverkehrsplan gemäß dem PBefG definiert werden sollen.

### 3.2.1 Barrierefreiheit nützt allen

In der Regel nützen alle technischen Einrichtungen, die die Barrierefreiheit gewährleisten, allen Fahrgästen durch einen verbesserten Komfort. Im Folgenden werden die angestrebten Standards beschrieben.

#### 3.2.1.1 Standards der Barrierefreiheit Stadtbahn

##### Gestaltung der Haltestellen

Die Stadtbahnhaltestellen erhalten in der Regel 70 m lange Hochbahnsteige für den Einsatz von 3-Wagen-Zügen der Fahrzeugtypen TW2000 und TW3000 bzw. 2-Wagen-Zügen des Typs TW6000. Ausnahmen bilden die von der Linie 10 bedienten Haltestellen mit je 45 m Länge (2-Wagen-Züge TW2000 und TW3000 bzw. Einzelwagen TW6000) sowie alle Tunnelstationen und Haltestellen der Messelinien 8 und 18.

Bei einer Bahnsteighöhe von 81,5 cm über Schienenoberkante betragen die Regelbreiten für Seitenhochbahnsteige 2,50 m und für Mittelhochbahnsteige 4,00 m, in Ausnahmefällen bei beengten Platzverhältnissen mindestens 2,30 m bzw. 3,80 m und in Fällen hoher Fahrgastnachfrage auch mehr als die Mindestbreite. Die Spaltbreite zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugeinstieg soll nicht mehr als 5 cm betragen.

Alle neuen und auszubauenden Haltestellen sind barrierefrei nach den geltenden Standards zu errichten. Dies gilt sowohl für den Bahnsteig als auch für die Erreichbarkeit der Bahnsteige aus dem angrenzenden öffentlichen Straßenraum und für den Einstieg in die Fahrzeuge. Langfristiges Ziel ist die barrierefreie Gestaltung aller Stadtbahnhaltestellen.

### Haltestellenzugänge

Alle Haltestellen werden grundsätzlich mit mindestens zwei Zugängen ausgestattet, die beide barrierefrei als Rampen mit einer maximalen Neigung von 6 % und Zwischenpodesten oder mit Aufzügen ausgeführt werden sollen, soweit die örtlichen Bedingungen dies mit einem nicht unverhältnismäßig hohen Aufwand zulassen. Nur in Ausnahmefällen kann einer der Zugänge ausschließlich als Treppe errichtet werden.

Sofern barrierefreie Zugänge vorhanden sind, müssen diese im Verlauf der Zugangswege ebenfalls barrierefrei erreichbar sein, z.B. über signalisierte Überwege mit optischen und akustischen Signalgebern, Leitelementen im Bodenbelag, abgesenkten Borden mit einem Bereich mit 0 cm und einem mit 6 cm Bordhöhe sowie ggf. Überquerungshilfen. Die Zugangswege schließen in der Regel auch den Umsteigeweg zu unmittelbar zugeordneten Bushaltestellen ein.

### Grundausstattung der Stationen

Folgende Grundausstattungs-elemente sollen die Funktionen Warten, Informieren sowie Ein- und Aussteigen auch für Menschen mit Rollstuhl und kleinem Wuchs nutzbar (erreichbar/sichtbar/bedienbar) gestalten:

Warten:

- » Transparenter Witterungsschutz
- » Sitzgelegenheiten
- » Beleuchtung
- » Abfallbehälter

Informieren:

- » Sprechstellen (für Notruf und Information)
- » Statische Beschilderung
- » Dynamische Fahrgastinformation mit Zugankündiger und ggf. weiterer Fahrgastinformation
- » Lautsprecher für akustische Ansagen
- » Informationsvitrine mit Fahrplan, Tarifinformation, Liniennetzplan schematisch und auf Stadtplanbasis, Umgebungsplan, Zusatzinformationen
- » Uhr

Ein- und Aussteigen:

- » Fahrausweisautomat
- » Leitelemente im Bodenbelag mit optischem Kontrast und ertastbarem Trapezprofil gemäß DIN 32984 (Bodenindikatoren im Raum)

### Ergänzende Ausstattung der Haltestellen

Ergänzend zur Grundausstattung sind insbesondere bei Tunnelstationen, Umsteigeanlagen und / oder Haltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen folgende zusätzlichen Ausstattungselemente notwendig oder sinnvoll:

- » Aufzüge (obligatorisch, wenn Bahnsteige nicht höhengleich oder über reguläre Rampen erreichbar sind)
- » Fahrtreppen mit Zweirichtungsschaltung (Zusatzangebot, wenn Bahnsteige nicht höhengleich erreichbar sind)
- » Videoüberwachung (nur in Tunnelstationen und sicherheitsrelevanten Einzelfällen)
- » Zusätzliche Dynamische Fahrgastinformation, z.B. Hinweise zu Buslinien oder Gleisbelegung
- » Zusätzlicher Witterungsschutz bei hohem Fahrgastaufkommen
- » Spiegel zum Bahnsteigüberblick für Fahrpersonal

### Sicherheit, Sauberkeit, Unterhaltung, Instandsetzung

Alle Haltestellen müssen den Bedürfnissen der Fahrgäste bezüglich Sauberkeit und Sicherheit entsprechen. Dazu gehört eine helle, übersichtliche Gestaltung und regelmäßige Reinigung in Abhängigkeit vom Verschmutzungsgrad je nach Fahrgastaufkommen. Die Reinigung ist in einem Instandhaltungsvertrag zwischen infra (Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH) und Üstra geregelt. Notwendige Erneuerungsmaßnahmen werden in den Wirtschaftsplan der infra eingestellt und nach dessen Genehmigung sukzessive von der infra in Auftrag gegeben.

## 3.2.1.2 Ausbauprogramm für die Stadtbahnhaltestellen

Für das Ausbauprogramm der Stadtbahnhaltestellen wurde eine Priorisierung durchgeführt, nach der der Ausbau vorgenommen werden soll. Die Umsetzung wurde bereits begonnen und wird in den kommenden Jahren fortgeführt mit dem Ziel, im Durchschnitt drei bis fünf Haltestellen pro Jahr fertigzustellen.

### Priorisierungskriterien Stadtbahnhaltestellenausbau

Im Nahverkehrsplan 2015 wurden bereits Prioritäten anhand von sechs Kriterien festgestellt. Sie werden im Folgenden dargestellt und um ein 7. Kriterium ergänzt.

- » **1. Kriterium: Fahrgastfrequenz:** Berücksichtigung der Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste
- » **2. Kriterium: Netzzugang:** Berücksichtigung der Entfernung zur nächstgelegenen barrierefreien Haltestelle
- » **3. Kriterium: öffentliche Einrichtungen:** Berücksichtigung der Haltestellenbedeutung bei der Erreichbarkeit von Einrichtungen, die von allen Fahrgastgruppen, insbesondere auch mobilitätseingeschränkten Personen aufgesucht werden
- » **4. Kriterium: Umsteigepunkte:** Berücksichtigung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- » **5. Kriterium: Grunderneuerung:** Berücksichtigung ohnehin anstehender Baumaßnahmen für Gleiserneuerungen zwecks Bündelung des Bauablaufs
- » **6. Kriterium: Betriebswirtschaftlichkeit:** Berücksichtigung von Auswirkungen, die der Haltestellenausbau auf den Fahrzeugeinsatz hat (Fahrzeugtyp, Anzahl benötigter Fahrzeuge etc.)

- » 7. Kriterium (neu): **Realisierbarkeit:** Berücksichtigung der Möglichkeiten einer möglichst zeitnahen Umsetzung der Planungen (Beeinflussung durch angrenzende Projekte Dritter, Leitungsbau, Grunderwerb, politische Entscheidungen etc.)

Aufgrund der in den vergangenen Jahren gemachten Erfahrungen werden keine konkreten Zeithorizonte für die Inbetriebnahme von Hochbahnsteigen genannt. Zahlreiche externe Einflüsse führen immer wieder zu Verzögerungen, denen seitens der Region Hannover und der infra nicht entgegengewirkt werden kann (insbesondere Leitungsbau, zeitliche und planerische Abhängigkeit von angrenzenden Projekten Dritter, erforderliche Planungsänderungen aufgrund von Entscheidungen der Lokalpolitik, begrenzte Ressourcen bei allen Planungsbeteiligten sowie Auslastung der Bauwirtschaft).

#### Prioritäten Stadtbahnhaltestellenausbau

Die noch auszubauenden Haltestellen werden anhand der Bewertung nach den genannten sieben Kriterien in Prioritätsklassen eingestuft und wie folgt festgelegt:

**Priorität 0: Vorhaben in Planung oder im Bau:** Diese

- » 22 Haltestellen werden mit Stand August 2019 zur Realisierung während der Laufzeit des NVP 2020 vorgesehen:

Bothfeld

- Hermann-Ehlers-Allee
- Rethen/Galgenbergweg
- Kurze-Kamp-Straße
- Hannover Congress Centrum
- Humboldtstraße
- Riechersstraße (Eichenfeldstr.)
- Glocksee
- Pattenser Straße (Rethen/Nord)
- Rethen/Steinfeld
- Safariweg
- Ungerstraße
- Alter Flughafen
- Wiesenau
- Am Küchengarten
- Leinaustraße
- Bahnhof Nordstadt
- Berliner Platz
- Gleidingen/Nord (Orpheusweg)
- Kabelkamp
- Fasanenkrug
- Laatzen/Park der Sinne

**Priorität 1: Vordringliche Vorhaben:** Für diese vier

- » Haltestellen ist die Realisierung teilweise während der Laufzeit des NVP 2020 vorgesehen:

Nieschlagstraße

- Bernhard-Caspar-Straße
- Lindener Marktplatz
- Bothfelder Kirchweg
- 

**Priorität 2: Bedeutsame Vorhaben (fünf Haltestel-**

- » len):

Langenhagen/Angerstraße

- Harenberger Straße
- Sarstedt (nachrichtlich; Zuständigkeit liegt beim Landkreis Hildesheim)
- Windausstraße
- Stadtfriedhof Bothfeld

**Priorität 3: Nachrangige Vorhaben (acht Haltestel-**

- » len):

Gleidingen/Am Leinkamp

- Gleidingen/Thorstraße
- Heisede/Marienburger Straße (nachrichtlich; Zuständigkeit liegt beim Landkreis Hildesheim)
- Sarstedt/Röntgenstraße (nachrichtlich; Zuständigkeit liegt beim Landkreis Hildesheim)
- Heisede/Langer Kamp (nachrichtlich; Zuständigkeit liegt beim Landkreis Hildesheim)
- Sarstedt/Am Boksberg (nachrichtlich; Zuständigkeit liegt beim Landkreis Hildesheim)
- Laatzen/Rethener Winkel
- Lindener Hafen
- 

#### Strategie Stadtbahnhaltestellenausbau:

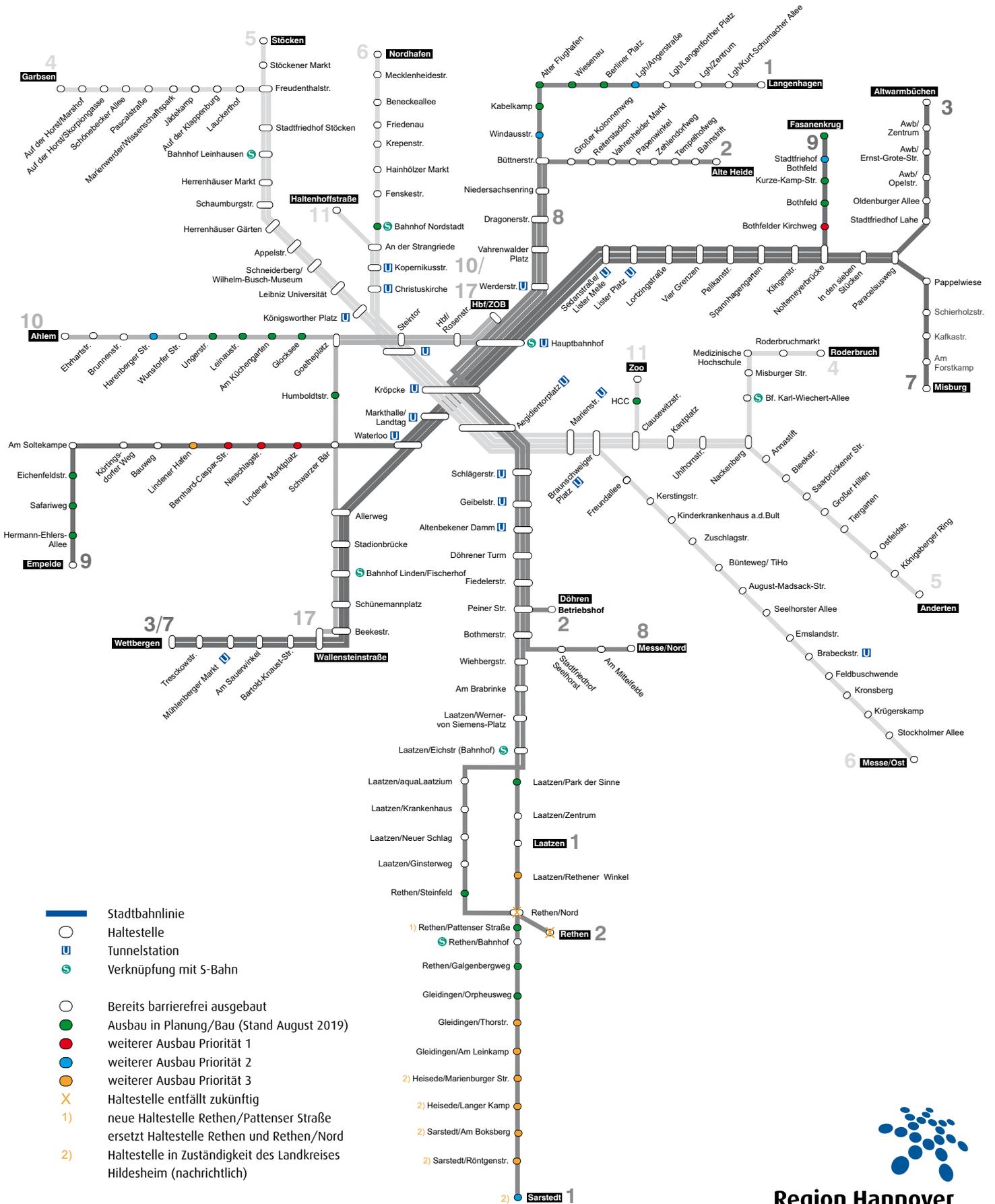
Ziel ist es, eine deutliche Steigerung der Planungsaufträge zu erwirken, um den Ausbau zu forcieren (Übersteuerung). Dabei wird angestrebt, die notwendigen Baugenehmigungen frühzeitig zu erlangen. Hinsichtlich der Entscheidung über die Realisierung soll eine höhere Flexibilität erreicht werden, das heißt, zuerst baureife Vorhaben werden auch zuerst realisiert.

Ziel ist hierbei eine Verstetigung der jährlichen Ausbaquote und die Vermeidung von Zeitverlusten bei Verzug einzelner Vorhaben.

Darüber hinaus wird eine Vereinbarung mit dem Landkreis Hildesheim zu Ausbau, Instandhaltung und Betrieb des außerhalb der Region Hannover verlaufenden Streckenabschnitts der Linie 1 zwischen Gleidingen und Sarstedt angestrebt.

Der Abschluss des Hochbahnsteigprogramms im Stadtbahnnetz ist bis etwa 2030 vorgesehen.

Karte 4: Stadtbahn barrierefreier Ausbau



### 3.2.1.3 Stand Ausbau der Stadtbahnhaltestellen

Von insgesamt 195 Stadtbahnhaltestellen sind 155 Ende 2018 barrierefrei ausgebaut, das entspricht einer Quote von 79%. Bis Ende 2021 werden voraussichtlich 164 von dann 194 Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein, damit wird eine Quote von 83% erreicht.

Seit Inbetriebnahme der ersten Tunnelstrecke mit den ersten Hochbahnsteigen im Jahr 1975 wurden durchschnittlich 3,5 Haltestellen pro Jahr barrierefrei ausgebaut. Dabei gab es eine große Streuung an jährlicher Fertigstellung.

Das produktivste Jahr war das Jahr 1999 mit 26 Haltestellen als Vorbereitung auf die Expo 2000, in manchen Jahren konnte aber auch keine Haltestelle ausgebaut werden. Die Streuung der fertiggestellten Haltestellen pro Jahr zeigt, dass eine feste Anzahl pro Jahr nicht festgelegt werden kann, da hier verschiedene Einflüsse zum Tragen kommen, die in Gänze nicht absehbar sind.

Bei Fortsetzung des Hochbahnsteigprogramms gemäß Kapitel 3.2.1.2 wird der barrierefreie Ausbau etwa 2030 vollständig abgeschlossen sein. In diesem Zeitraum werden voraussichtlich auch die letzten Fahrzeuge mit Klapptrittstufen ausgemustert, so dass keine Haltestelle vom Ausbau ausgenommen wird.

Eine nennenswerte Steigerung der Anzahl fertiggestellter Haltestellen pro Jahr über diesen Ansatz hinaus sind aufgrund der begrenzten Ressourcen bei allen Beteiligten ist (Region, infra, Ingenieurbüros, Gutachter, Leitungsträger, Stadt- und Gemeindeverwaltungen, Fördergeber, Baufirmen) nicht realistisch.

Neue Haltestellen, die im Zusammenhang mit Streckenverlängerungen und Neubaustrecken eingerichtet werden, werden generell barrierefrei ausgeführt.

Die Entwicklung in den Jahren seit 1975 ist in Abbildung 21 dargestellt.

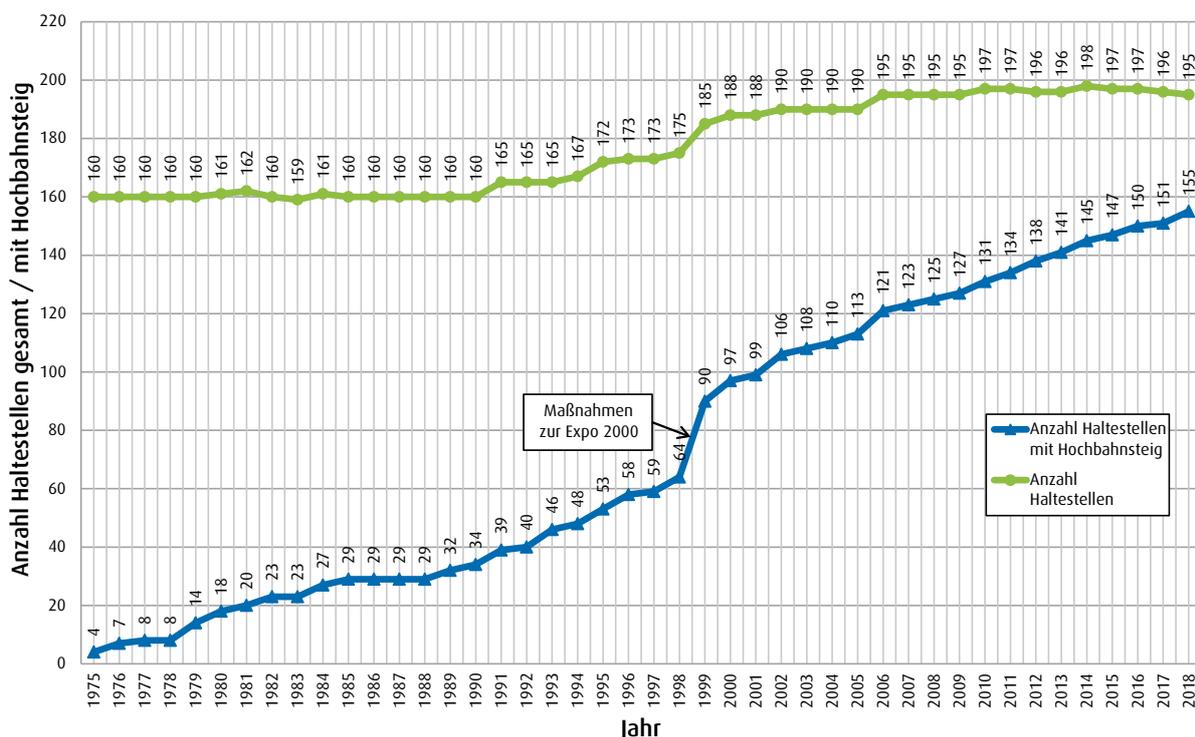
### 3.2.1.4 Standards der Barrierefreiheit an Bushaltestellen

Für Bushaltestellen gelten die im Folgenden dargestellten Standards. Sie werden nach und nach umgesetzt, wobei der Ausbau in einer zu bestimmenden Reihenfolge stattfinden wird. Darüber hinaus kann es auch Ausnahmen geben für Bushaltestellen, die aufgrund sehr niedriger Fahrgastnachfrage oder aufgrund ihrer speziellen Lage nicht ausgebaut werden. Das Haltestellenausbauprogramm wird weiter unten in diesem Kapitel behandelt. Weitere Ausbaustandards, die über die Barrierefreiheit hinausgehen und die generelle Kundenfreundlichkeit betreffen, finden sich auch im Kapitel 4.1.2.1.

Folgende Standards werden für barrierefreie Bushaltestellen vorgesehen:

- Die Haltestellenanlage muss barrierefrei erreichbar sein, das heißt, die Zuwegung muss stufenfrei, mit angemessenem Untergrund versehen und gesichert möglich sein.
- Die Haltestellenanlage muss mit Führungselementen zum vorderen Buseinstieg (nach DIN 18040-3 und DIN 32984) ausgestattet werden. Dazu gehören:
  - Auffindestreifen

Abbildung 11: Entwicklung des barrierefreien Ausbaus Stadtbahn



- Einstiegsfeld
- Leitstreifen
- Kontrastreiche Untergrundgestaltung
- » Die Wartefläche muss befestigt sein und einen hindernisfreien Bewegungsraum für Rollstuhlnutzenden bieten.
- » Der Ein- und Ausstieg muss mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen ermöglicht werden (zum Beispiel Rampen, Kneeling), der Bordstein soll eine Höhe von 16 cm aufweisen.
- » Die Fahrgastinformationen an den Haltestellen sollen möglichst nach dem Zwei-Sinne-Prinzip erfolgen, optisch und akustisch. Hierzu sind weitere Ausführungen im Kapitel 3.2.1.8 dargestellt.

Weitere Ausstattungsdetails sind auch dem Kapitel 4.1.2.1 zu entnehmen, in dem die Angebote der Verknüpfungsebene einschließlich der notwendigen kundenfreundlichen Ausstattung der Bushaltestellen erläutert sind.

### 3.2.1.5 Stand Ausbau der Bushaltestellen

#### Bestand Bushaltestellen in der Region Hannover

In der Region Hannover bestehen insgesamt etwa 1.850 Bushaltestellen mit etwa 3.650 Haltepunkten. Eine Haltestelle besteht in der Regel aus zwei Haltepunkten (jeweils ein Haltepunkt pro Fahrtrichtung). Von diesen Haltepunkten befinden sich etwa 880 in der Landeshauptstadt Hannover und etwa 2.770 in den Umlandkommunen.

Wie unter Kapitel 3.2 dargestellt, wird die vollständige Barrierefreiheit im PBefG seit 2013 für das Jahr 2022 gefordert oder alternativ die Bestimmung von Ausnahmen. Bushaltestellen stehen in der Regel in der Baulast der Kommunen (geregelt im Niedersächsischen

Straßengesetz, Erläuterung zu § 9 NStrG). Demnach sind nicht nur verkehrliche, sondern auch öffentliche Belange, zu denen der ÖPNV gehört, zu berücksichtigen. Daraus folgt, dass im Grundsatz die Kommune als Baulastträger für den Ausbau von Bushaltestellen zuständig ist.

#### Maßnahmen der Region Hannover zur Herstellung der barrierefreien Bushaltestelleninfrastruktur

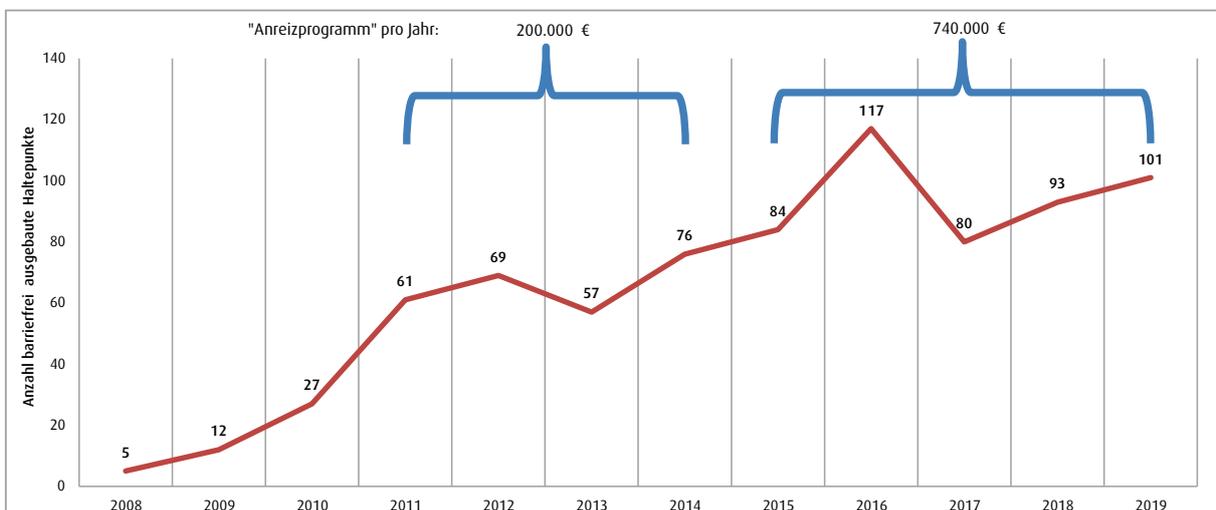
Der barrierefreie Bushaltestellenausbau wird gemäß den festgelegten Standards (siehe dazu auch 3.2.1.1) in Abhängigkeit von der Personalkapazität und den finanziellen Mitteln (Haushalt der Region Hannover sowie Fördermittel des Landes) durchgeführt.

Hierbei werden eigene Baumaßnahmen der Region Hannover an jährlich 16-20 Haltepunkte durchgeführt. Kommunale Bauvorhaben werden durch die Region Hannover als Anreizprogramm finanziell unterstützt. Die Bautätigkeit der einzelnen Kommunen ist unterschiedlich. In den letzten Jahren konnten im Schnitt etwa 70 Haltepunkte pro Jahr ausgebaut werden.

Der geförderte Ausbau begann im Jahr 2011 mit einer Förderung in Höhe von 200.000 € pro Jahr. Seit 2015 erhöhte sich die Förderung auf 740.000 €, ab 2020 ist eine weitere Steigerung auf 1.100.000 € pro Jahr vorgesehen. Die Entwicklung ist in Abbildung 12 dargestellt.

Begleitet wurde der Prozess durch die Erfassung und Bewertung aller Bushaltestellen in einem Haltestellenkatalog (HIS). Hierfür wurde 2012 eine Ersterfassung vorgenommen, danach schloss sich 2018 eine Aktualisierung an, nach deren Abschluss eine Bewertung der Haltestellen bezüglich der Barrierefreiheit vorgenommen wurde.

Abbildung 12: Entwicklung barrierefrei ausgebauter Bushaltestellen



**Tabelle 15: Bestandserfassung barrierefrei ausgebauter Bushaltestellen in der Region Hannover (Stand 2018)**

Kommune	Anzahl Haltepunkte	Anzahl barrierefreier ausgebauter Haltepunkte	% Anteil
Barsinghausen	206	72	35
Burgdorf	142	61	43
Burgwedel	105	49	47
Garbsen	225	93	41
Gehrden	68	23	34
Hannover (LHH)	882	342	39
Hemmingen	65	29	45
Isernhagen	121	63	52
Laatzen	86	18	21
Langenhagen	208	45	22
Lehrte	165	41	25
Neustadt	383	77	20
Pattensen	64	14	22
Ronnenberg	77	17	22
Seelze	126	33	26
Sehnde	111	52	47
Springe	106	45	42
Uetze	102	56	55
Wedemark	155	53	34
Wennigsen	46	29	63
Wunstorf	210	56	27
<b>Region Hannover gesamt</b>	<b>3653</b>	<b>1268</b>	<b>35</b>
<b>Region Hannover ohne LHH</b>	<b>2771</b>	<b>926</b>	<b>33</b>
<b>Landeshauptstadt Hannover</b>	<b>882</b>	<b>342</b>	<b>39</b>

Die Tabelle zeigt den Anteil der barrierefrei ausgebauten Haltepunkte der einzelnen Kommunen.

Durch die gemeinsamen Bemühungen der Region Hannover und der Kommunen konnten bereits 35 % der Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Die Zielerreichung der vollständigen Barrierefreiheit wird trotz der positiven Entwicklung beim barrierefreien Ausbau bis 2022 nicht erreicht, sondern weitere Jahre in Anspruch nehmen.

Der noch bestehende Ausbaubedarf von ca. 2.380 Haltepunkten wird durch definierte Ausnahmetatbestände reduziert. Hierunter zählen Bushaltestellen, die u.a. folgende Kriterien aufweisen:

- » keine Verbindung zum Wegenetz (i.d.R. außerorts),
- » sehr geringes Fahrgastaufkommen,
- » unverhältnismäßiger Aufwand (wirtschaftlich/baulich).

Eine weitere Reduzierung ist durch die Entwicklung neuer Beförderungskonzepte mit flexiblen Bedienungsformen zu erwarten. Hier werden zukünftig in Teilbereichen ggf. keine festen Haltestellen im herkömmlichen Sinn mehr benötigt. Es handelt sich um haltestellenunabhängige Bedarfsverkehre, bei denen die Barrierefreiheit über die Fahrzeuge realisiert wird.

### 3.2.1.6 Standards der Barrierefreiheit SPNV

Auch für die Haltestellen des SPNV gelten Standards, die einer vollständigen Barrierefreiheit dienen. Sie werden in der Region Hannover wie folgt vorgesehen:

- » Alle Bahnsteige sollen stufenlos erreichbar sein. Hierfür sind Rampen und / oder Aufzüge zu installieren.
- » Der Einstieg in die Fahrzeuge soll niveaufrei möglich sein. Hierfür sind einheitlich 76 cm hohe Bahnsteige vorzusehen. Bei Fahrzeugen mit abweichender Fahrzeugbodenhöhe sind entsprechende Einstieghilfen fahrzeugseitig Standard.
- » Taktile Leitelemente sind für blinde und sehbehinderte Nutzende vorzusehen.
- » Die Ausstattung erfolgt entsprechend der Stationskategorie der DB AG mit Elementen der Beleuchtung und des Witterungsschutzes, mit Sitzgelegenheiten, Informationsvitrinen, Papierkörben und dynamischer Fahrgastinformation. Die Stationskategorie unterscheidet Bahnhöfe im Wesentlichen entsprechend der Anzahl ihrer Bahnsteigkanten, der Bahnsteiglängen, der Anzahl der Reisenden und der Zughalte.

### 3.2.1.7 Standards der Barrierefreiheit Park+Ride

Bei der Einrichtung barrierefreier Park+Ride-Plätze ist darauf zu achten, dass behindertengerechte Stellplätze ausgewiesen werden und barrierefreie Wegeketten sichergestellt sind.

### 3.2.1.8 Standards für barrierefreie Information

Um eine umfängliche Barrierefreiheit zu gewährleisten, sind nicht nur Standards für die Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen unabdingbar, sondern auch Anforderungen an Informationsmöglichkeiten einzuhalten.

#### Informationen an der Haltestelle

Für die Informationen an Haltestellen gilt, dass alle Medien gut lesbar sein sollen, also eine große Schrift, guten Kontrast, Beleuchtung aufweisen sollen und sich in einer Höhe befinden, in der beispielsweise auch Rollstuhlnutzende einen guten Zugang haben. Auch sollte die Entfernung von Sitzgelegenheiten und Unterstand zur Information gering sein. Akustische Informationen müssen deutlich hörbar sein.

Folgende Vorgaben sind einzuhalten:

- » Statische Fahrgastinformationen beinhalten vor allem ein klares Wegeleitsystem.
- » Gedruckte Fahrgastinformationen befinden sich in Vitrinen und Rahmen und umfassen Linienpläne, Ausgangspläne und Tarifplakate.
- » Als kollektive dynamische Fahrgastinformationen werden Echtzeitanzeiger vorgesehen, die mit LED oder auf Flachbildschirmen (TFT) Auskunft in Schrift und Ton („Text to Speech“ mit Tastendruck) zur Fahrplananzeige vermitteln. Sie werden an entsprechend klassifizierten Haltestellen und Stationen angebracht.
- » Durchsagen werden im SPNV und an Stadtbahnhaltestellen (teilweise auch bei Bussen) vorgesehen, wenn einfahrende Linien angekündigt werden.

#### Informationen im Fahrzeug

Ebenso gilt für die Informationen innerhalb von Fahrzeugen der Anspruch an eine gute Lesbarkeit durch eine angemessen große Schrift, guten Kontrast und Beleuchtung sowie eine sinnvolle Anbringung hinsichtlich Höhe und Entfernung von den Fahrgästen. Folgende Medien sind vorzusehen:

- » Gedruckte Medien zur Fahrgastinformation über Aufkleber beinhalten Linienpläne, Infos zu GVH-Garantie, Nachttaxi, Fahrradmitnahme und ähnliche Informationen sowie Piktogramme für Rollstühle und Sitzplatz für Mobilitätseingeschränkte.
- » Kollektive dynamische Fahrgastinformationen werden außerhalb des Fahrzeugs (vorne und an der Seite) vorgesehen, teilweise mit Außenlautsprecher.
- » Innerhalb des Fahrzeugs bestehen kollektive dynamische Fahrgastinformationen als Linien- und Zielanzeige, Anzeige der nächsten Haltestellen mit Anschlüssen, Echtzeitanzeigen über LED oder TFT.
- » Durchsagen sind für die Ansage der nächsten Haltestelle vorzusehen.

#### Individuelle Information

Bei individuellen Informationen ist grundsätzlich auf gute Lesbarkeit zu achten (Schriftgröße, Kontrast). Akustische Informationen sollen gut verständlich und gut hörbar sein.

Für Informationen über das Internet am Computer oder als App auf dem Smartphone gelten folgende Vorgaben:

- » Die barrierefreie Nutzung muss sichergestellt sein durch eine einstellbare Schriftgröße sowie eine Vorlesefunktion, Bedürfnisse sehingeschränkter und nicht sehender Fahrgäste werden berücksichtigt. Grundsätzlich ist auf leichte Sprache zu achten, der Fahrausweisverkauf muss einfach möglich sein.
- » Informationen über barrierefreies Reisen werden zur Verfügung gestellt, also Hinweise, wo ein höhengleicher Zugang vorhanden ist oder wo gerade Aufzug- oder Rolltreppenstörungen bestehen.

### 3.2.1.9 Standards zur Barrierefreiheit im Vertrieb und Kundenservice sowie für das Personal

#### Vertrieb

Für den stationären Vertrieb ist sicherzustellen, dass Automaten für Mobilitätseingeschränkte bedienbar sind. Dies betrifft die Anbringung in sinnvoller Höhe, die Lesbarkeit und Verständlichkeit und die Tasten oder Displays. Für den personenbedienten Vertrieb müssen Servicestellen barrierefrei erreichbar sein.

Der online-Vertrieb über Internet bzw. App muss einen einfachen Kauf von Einzeltickets über Monatskarten bis hin zu Abonnements ermöglichen.

Die Einführung eines Be-in-Be-out-Systems würde einen barrierefreien Vertrieb deutlich vereinfachen. Dies ist in Kapitel 3.2.3.3 erläutert.

#### Kommunikation der barrierefreien Vorkehrungen

Alle Informationen zur Barrierefreiheit sollen in einer entsprechenden Broschüre einsehbar sein.

#### Kundenservice/ -dialog

Die zentrale Servicestelle des GVH sowie die Beschwerdestelle sollen folgende Vorgaben erfüllen:

- » Gute Erreichbarkeit für alle mit unterschiedlichen Zugängen, also auch telefonisch, per Post oder Mail (siehe hierzu auch Kapitel 4.3.2).
- » Sinnvolle Öffnungszeiten
- » In der Servicestelle sollen Informationsangebote in Braille-Schrift und in leichter Sprache vorhanden sein.

#### Anforderungen an das Personal hinsichtlich barrierefreiem ÖPNV

Für das Fahrpersonal und das Personal im Kundenservice/ -dialog sind folgende Anforderungen zu erfüllen und vom Verkehrsunternehmen durch entsprechende Schulung sicherzustellen

- » Kenntnisse über Angebot und Tarif
- » Freundliches und sicheres Auftreten
- » Besondere Rücksichtnahme im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen
- » Personal im Kundenservice verfügt darüber hinaus über Kenntnisse aus Vertrieb und Beschwerdemanagement sowie Strukturen im Verkehrsverbund.

### 3.2.1.10 Fahrgastsicherheit

Die Region verfolgt seit langen ein Konzept zur Fahrgastsicherheit. Die hierfür vorgegebenen Standards wurden und werden in den Verkehrsverträgen konkretisiert, sie werden im Folgenden dargestellt. Ausführlich sind sie im „Faktenblatt Sicherheit für Fahrgäste im ÖPNV“ beschrieben. Die Region Hannover als Aufgabenträgerin des ÖPNV setzt hierfür Standards, die von den Verkehrsunternehmen umgesetzt werden.

**Standard: Unsicherheits-Monitoring**

Die Verkehrsunternehmen haben Instrumente zu entwickeln und einzusetzen, mittels derer 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. Da niedrigschwellige Vorfälle das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste maßgeblich beeinflussen, sind sie einzubeziehen.

**Standard: Sicherheitskonzept für jedes Verkehrsunternehmen**

Aktivitäten sind vor allem im Handlungsfeld „Ausbildung und Ermutigung“ zu entfalten. Rund um das Thema Fahrgastsicherheit soll über unterschiedliche Wege systematisch und kontinuierlich kommuniziert werden.

**Standard: Erfolgskontrolle**

Für alle eingesetzten Instrumente ist der Aufgabenträgerin vorzulegen, wie die Erreichung des Zieles festgestellt wird und wann das Ziel als erreicht gelten soll.

**Sicherheit während der Fahrt**

Für die Fahrgäste stehen Flyer zur Verfügung, die über die in der Region Hannover bestehenden Sicherheitsvorkehrungen informieren. Über die im Folgenden beschriebenen Vorkehrungen enthält der Flyer Verhaltensempfehlungen im Konfliktfall, Notrufnummern und andere Informationen zu Verhalten in unsicheren Situationen.

**3.2.1.11 AG Barrierefreiheit**

Um der besonderen Bedeutung der Barrierefreiheit im vorliegenden Nahverkehrsplan 2020 vor dem Hintergrund

der Anforderungen aus dem novellierten PBefG 2013 Rechnung zu tragen, wurde im Vorfeld zur Aufstellung des Nahverkehrsplans eine begleitende Arbeitsgruppe Barrierefreiheit mit VertreterInnen betroffener Personenkreise gegründet.

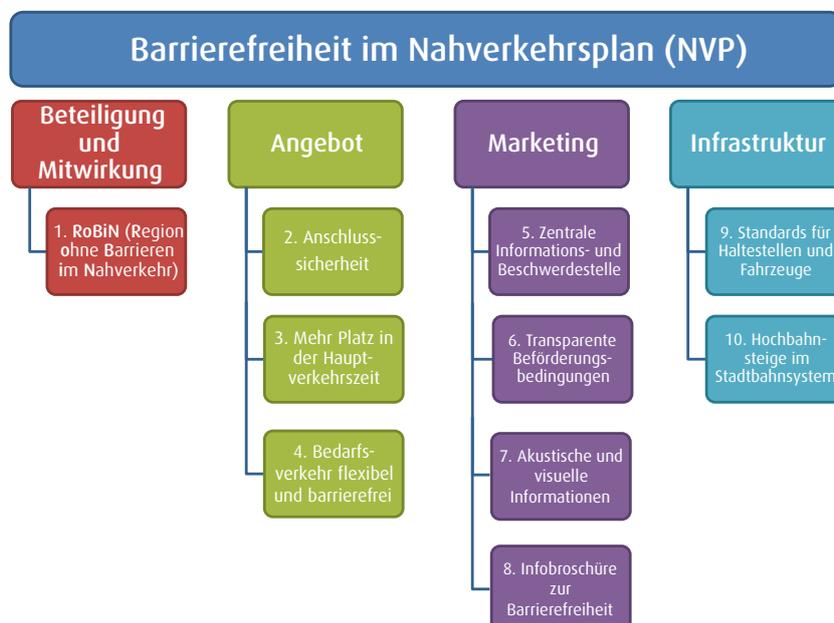
Mit dem Thema Barrierefreiheit hat sich die Region Hannover schon frühzeitig auseinandergesetzt, da ein Aktionsplan „Inklusive Region Hannover“ erstellt wurde. Dieser befasste sich bereits unter anderem mit dem Themenbereich Mobilität.

Hierfür wurde bereits im Juni 2016 eine Auftaktveranstaltung zum Aktionsplan durchgeführt. Dabei wurden Anregungen auch zum Thema Mobilität (in Bezug auf Barrierefreiheit) gesammelt. Dort bestand auch die Möglichkeit für die Teilnehmenden, sich als Interessierte in Listen einzutragen, um später in thematisch abgegrenzten Arbeitsgruppen mitzuarbeiten.

Daraus entstand die AG Mobilität, die nach zwei Terminen 2017 in die AG Barrierefreiheit zum NVP 2020 überführt wurde. Die AG Barrierefreiheit ist eine Vertretung von Menschen mit Behinderung, die verschiedene Vereine und Initiativen in der Region Hannover repräsentieren und die Durchsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV mit ihrem Fachwissen begleitet und weiter vorantreibt. Von 2017 bis Ende 2018 fanden insgesamt drei Workshops der AG Barrierefreiheit statt, die extern moderiert wurden. Im Zuge dieser Workshops wurden zunächst relevante Themen zusammengestellt. Im Weiteren wurden diese Themen dann immer weiter konkretisiert und Prioritäten herausgebildet. Auf dieser Grundlage konnten intern mit den jeweiligen Experten und Expertinnen Ansätze zur Umsetzung der Vorschläge diskutiert werden.

Als Ergebnis entstand das folgende 10-Punkte-Programm

**Abbildung 13: 10 Punkte Programm der AG-Barrierefreiheit**



In einem weiteren Schritt wurden Lösungsvorschläge zu jedem Punkt erarbeitet und der AG-Barrierefreiheit in einem Workshop vorgestellt. Das Ziel war, die Vorschläge zu diskutieren und letztlich die Zustimmung der AG-Barrierefreiheit zur weiteren Vorgehensweise bei den jeweiligen Punkten einzuholen.

Bei allen Workshops der AG Barrierefreiheit wurde deutlich, dass Beteiligung und Mitwirkung besonders wichtige Themen für die Teilnehmenden sind. Daher stehen die Maßnahmen hierfür an erster Stelle im 10-Punkte-Programm der AG-Barrierefreiheit. Um die Beteiligung und Mitwirkung von Menschen mit Behinderung dauerhaft zu etablieren, entstand der Gedanke, aus der AG-Barrierefreiheit eine Kleingruppe zu bilden, die dauerhaft an Planungsvorhaben beteiligt wird.

Damit kann diese Gruppe mit ihrem speziellen Knowhow und ihrer langen Erfahrung ihr Fachwissen auf dem Weg zur Barrierefreiheit im ÖPNV einbringen. Planungsfehler können damit schon im Vorfeld verhindert werden.

Der Name der Kleingruppe „RoBiN“ leitet sich aus den ersten Buchstaben „Region ohne Barrieren im Nahverkehr“ ab und ist eine Wortschöpfung aus dem Kreis der AG-Barrierefreiheit.

Während die AG-Barrierefreiheit zukünftig nur noch einmal im Jahr tagt, wird RoBiN sich regelmäßig mit der Verwaltung der Region Hannover treffen, um Stellungnahmen zu Planungsvorhaben abzugeben.

Die weitere Bearbeitung der Punkte 2 bis 10 des 10-Punkte-Programms ist in die einzelnen Kapitel des NVP 2020 eingegangen. Sie werden im Folgenden kurz angerissen. Detailliert beschrieben werden sie in den zugehörigen Kapiteln.

#### Angebot:

##### **Punkt 2: Anschlusssicherheit**

Vorgaben zu der Qualität der Anschlüsse werden im Kapitel 3.1.2 dargestellt. Hier wird auf die Vorgaben in den Verträgen verwiesen hinsichtlich der Fahrplangestaltung, aber auch hinsichtlich der Informationsmedien, die der Anschlusssicherheit und

» -qualität dienen.

Problematische Umstiegspunkte werden von RoBiN in der weiteren Arbeit der Gruppe benannt. Die Region Hannover analysiert die Probleme und prüft Verbesserungsmöglichkeiten.

##### **Punkt 3: Mehr Platz in der Hauptverkehrszeit**

» Alle zwei Jahre wird turnusmäßig untersucht, ob der Auslastungsgrad von 65% in der Spitzenstunde überschritten wird. Bei Überschreitungen werden von der Region Lösungsmöglichkeiten erarbeitet und RoBiN vorgestellt.

##### **Punkt 4: Bedarfsverkehr flexibel und barrierefrei**

» Zu diesem Punkt werden Aussagen im Kapitel 4.1.3 getroffen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit sollen die gleichen Vorgaben für Bedarfsverkehre gelten wie für den Linienverkehr.

#### Marketing:

##### **Punkt 5: Zentrale Informations- und Beschwerdestelle**

» Im Kapitel 4.3.2 wird die Einrichtung einer zentralen Informations- und Beschwerdestelle beschrieben zusätzlich der Prozesse für den Umgang mit Beschwerden.

##### **Punkt 6: Transparente Beförderungsbedingungen**

» Menschen mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen haben zu jeder Zeit in den ausgewiesenen Mehrzweckbereichen in Bus und Bahn Vorrang. Zum Projekt „Konfliktfreie Fahrradmitnahme in Bus und Bahn“ werden Aussagen im Kapitel 4.2.3 dargestellt sowie zu ausreichenden Mehrzweckflächen.

##### **Punkt 7: Akustische und visuelle Informationen**

» Im Kapitel 3.2 wird an mehreren Stellen die Notwendigkeit des Zwei-Sinne-Prinzips bei der Informationsvermittlung dargelegt.

##### **Punkt 8: Infobroschüre zur Barrierefreiheit**

» Es ist die Herausgabe einer GVH-Infobroschüre zur Barrierefreiheit unabhängig vom Nahverkehrsplan vorgesehen. Sie wird in Zusammenarbeit mit RoBiN erstellt.

#### Infrastruktur:

##### **Punkt 9: Standards für Haltestellen und Fahrzeuge**

» Die Standards, die Umsetzung und die Benennung von Ausnahmen sind weiter oben im Kapitel 3.2.1 beschrieben.

##### **Punkt 10: Hochbahnsteige im Stadtbahnssystem**

» Die Standards, die Umsetzung und die Benennung von Ausnahmen sind weiter oben im Kapitel 3.2.1 beschrieben.

### 3.2.2 Zielgruppendifferenzierte Angebotsplanung: ÖPNV-Nutzung auch in besonderen Lebenslagen und bei besonderen Lebensweisen

Für eine gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe im Sinne von Gender und Diversity wird eine verstärkte Zielgruppenorientierung angestrebt, gemäß des strategischen Ziels der Region Hannover von 2010: „Wir sichern gesellschaftliche und kulturelle Teilhabe für alle und bieten unterschiedlichen Lebensentwürfen Raum“.

#### 3.2.2.1 Zielgruppenorientierte Ausrichtung des ÖPNV

Gender Mainstreaming zielt auf die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen in einer sich demografisch, sozial, ökonomisch und kulturell verändernden Gesellschaft. Bei der Gestaltung von Infrastruktur und Verkehrsangebot müssen die Mobilitätsbedürfnisse sowohl unter Genderaspekten aber auch im Hinblick auf die jeweilige Lebenslage, in der sich Männer und Frauen befinden, berücksichtigt werden.

Die Mobilitätsbedürfnisse einer Person sind geprägt von strukturellen Rahmenbedingungen und soziodemografischen Merkmalen wie Alter, Geschlecht, Herkunft, Befähigung und Beeinträchtigung und der jeweiligen Lebenssituation sowie den sich daraus ergebenden Alltagsanforderungen.

Begleitend zum NVP 2020 hat die Region Hannover deshalb eine Genderanalyse mit Hilfe der PlanungsFachFrauen durchgeführt. Die Ergebnisse werden parallel zum NVP 2020 in einer Broschüre veröffentlicht.

#### Zielgruppen durch Analyse der MiD-Daten 2017

Erste Ergebnisse aus der Genderanalyse der MiD-Daten von 2017 geben bereits Hinweise auf interessante Zielgruppen. Für den NVP werden hier diejenigen hervorgehoben, die eine besondere Bedeutung für den ÖV einnehmen könnten:

##### Junge Erwachsene

Die höchsten Werte in der ÖPNV-Nutzung werden von jungen Menschen zwischen 18 und 24 Jahren - unabhängig vom Wohnort - erreicht. An der Spitze stehen die jungen Männer in der Stadt Hannover mit 49,5% ihrer Wege, gefolgt von jungen Frauen im Umland von Hannover mit 40,5% und in der Stadt mit 38,7%. Diese Zahlen werden in höherem Alter nie wieder erreicht.

Der Großteil der Männer steigt auf den MIV um und bleibt dabei. Gleiches gilt auch für die Frauen, wenn auch in etwas geringerem Umfang.

Ziel des ÖPNV ist es daher, die Gruppe der jungen Erwachsenen dauerhaft zu binden. Die Gründe für den Wechsel

sind sicher vielschichtig, eine Rolle könnten eine größere Wahlfreiheit, ein erhöhtes Komfortbedürfnis, der Wegfall von vergünstigten Tickets und eine geänderte Lebenssituation spielen.

##### Erwerbstätige Männer in der Familienphase

Die höchsten Werte der MIV-Nutzung werden von Männern zwischen 25 und 44 Jahren aus dem Umland der Stadt Hannover mit 70,2% ihrer Wege erreicht. Trotz vorhandener ÖPNV-Anbindung scheinen die Angebote nicht ausreichend, um weite Wege in möglichst kurzer Zeit komfortabel zurückzulegen.

Ziel des ÖPNV ist es, diese Gruppe als NutzerInnen zu gewinnen. Ein Fokus muss dabei auf einer besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel liegen.

##### Frauen auf dem Land

Am wenigsten wird der ÖPNV von den 25- bis 44-jährigen Frauen auf dem Land genutzt. Nur 5% ihrer Wege legen Frauen in dieser Altersgruppe, geprägt von Familie und Erwerbstätigkeit, mit dem ÖV zurück. Vergleichbar gering ist der ÖPNV-Anteil nur bei den über 65-Jährigen.

Ziel des ÖPNV ist flexibler auf vorhandene Bedürfnisse einzugehen. Die Gründe sind unterschiedlich: Während es für die jüngeren Frauen einen (zu) hohen Aufwand bedeutet, ihre vielen verschiedenen, häufig kleinräumigen Arbeits- und Versorgungswege mit dem ÖPNV zu erledigen, ist es für die Älteren eher die fehlende Erreichbarkeit ihrer Ziele sowie nicht bedarfsgerechte Fahrpläne, Fahrzeuge und Haltstellen.

##### Konsequenzen für den ÖPNV

###### Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Inter- und Multimodalität)

Verbesserung und höhere Attraktivität des ÖPNV für die genannten Zielgruppen kann durch Erleichterungen beim Wechsel von Verkehrsmitteln einschließlich einer Tarifeinheitlichkeit und Wegeleitung, durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, den Einsatz von IT-gestützten Informationssystemen und Verbesserungen der baulichen Infrastruktur sowie der (Fuß-)Wege beim Wechsel erreicht werden.

Hiermit sollen besonders diejenigen erreicht werden, denen der Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV - z.B. am Stadtrand - noch zu aufwändig, zu unübersichtlich und zu unkomfortabel erscheint. Maßnahmen hierzu sind insbesondere im Kapitel 4.2 dargestellt.

###### Integration flexibler Bedienformen als gleichwertige Bausteine in den Nahverkehr

Hierfür ist die Entwicklung eines flexiblen kleinräumlichen und eher flächenorientierten Bedienkonzeptes erforderlich, in dem klassische Busverkehre mit bedarfsorientierten Produkten oder flexiblen Modulen (AST, Mieträder, Mitnahmekonzepte etc.) je nach erwarteter Nachfrage kombiniert und verschiedene zielgruppenspezifische Angebote eingeführt werden. Hierfür wird für die Verteil-

lungsebene ein Konzept entwickelt (siehe dazu auch Kapitel 4.1.3)

Hiervon würden besonders die Bewohnerinnen und Bewohner der ländlichen Gebiete profitieren. Dabei insbesondere die Menschen, die sich in einer generationsübergreifenden Familiensituation befinden und überwiegend Begleit-, Versorgungs- und Dienstleistungswege mit ihren Kindern und ihren Eltern übernehmen.

#### Schnelle, linienorientierte Bedienkonzepte

Von Angeboten wie den geplanten sprintH-Linien werden vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner der ländlichen Gebiete profitieren. Wichtig sind dabei die direkte Linienführung in die Innenstadt oder zu einer Stadtbahnhaltestelle/SPNV- Station sowie ein hohes Maß an Bequemlichkeit und Komfort. Zum Konzept der sprintH-Linien siehe auch Kapitel 4.1.2.6.

### 3.2.2.2 LSBTI – Personen mit besonderen Lebensweisen

LSBTI steht für lesbisches, schwules, bisexuelles, transientes und intersexuelles Leben und wird zusammengefasst, um Akzeptanz für Menschen in ihren besonderen Lebensweisen zu fördern. In der Planung muss das Interesse verfolgt werden, Akzeptanz zu fördern und diskriminierende und intolerante Verhaltensweisen gegenüber Menschen mit LSBTI-Lebensweisen zu unterbinden.

Bislang bestehen in der Region Hannover hinsichtlich des ÖPNV keine konkreten Aktionen und Vorhaben. Ziel muss es sein, zunächst das Problembewusstsein in der breiten Bevölkerung zu schaffen und integrativ auf das Vorhandensein geschlechtlicher, sexueller und familiärer Vielfalt hinzuweisen.

Ziel ist es, mit geeigneten Aktionen ein Umfeld zu schaffen, in dem Menschen mit LSBTI-Lebensweisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln diskriminierungsfrei unterwegs sein können.

### 3.2.3 Tarif- und Vertriebssystem: So preiswert wie möglich, so auskömmlich wie erforderlich

Der Zugang zur Mobilität kann durch ein transparentes und somit verständliches Tarifsystem erleichtert werden. Hierzu sind Veränderungen in der Tarifstruktur notwendig. Die Zugänglichkeit wird auch durch ein möglichst komfortables Vertriebssystem sichergestellt. Hier werden in vielen Verkehrsräumen im In- und Ausland neue Möglichkeiten digitaler Vertriebssysteme getestet. Die folgenden Punkte widmen sich diesen Punkten mit dem Ziel eines verständlichen, kostengünstigen und einfachen Tarifs und Vertriebs.

#### 3.2.3.1 Tarifreform 2020, geplante Ein-

### führung von Partner- und Seniorenkarten

Die Region Hannover hat im Jahr 2011 den Verkehrsentwicklungsplan pro Klima (VEP pro Klima) verabschiedet. Eines von elf Maßnahmenbündeln lautet hierin „Jobtickets für alle“. Damit ist das Ziel verbunden, die Marktdurchdringung von Abonnenten und Abonnentinnen der GVH Zeitkarten (Cards) deutlich zu erhöhen, um dauerhaft zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Die Marktdurchdringung ist in der Landeshauptstadt Hannover trotz im deutschlandweiten Vergleich moderater Preise vergleichsweise niedrig. Bezogen auf alle Einwohnenden sind lediglich 11,7 % Abonnenten im Erwachsenenbereich. Die bundesdeutschen Spitzenwerte liegen nahe 20 % . Dieser Wert soll perspektivisch deutlich erhöht werden.

Hierfür wurde eine Reihe von Vorschlägen erarbeitet, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Einer dieser Vorschläge beinhaltet die Einführung einer preisreduzierten UmlandCard. Sie wird zum 01.12.2020 im Rahmen der Einführung des neuen Tarifsystems realisiert.

Größere Wirkungen hinsichtlich eines Zuwachses an Zeitkarten und damit an Fahrgästen versprechen zwei weitere Angebote, die im Rahmen des Projekts entworfen worden sind. Deren Umsetzung ist vorgesehen für die Zeit nach der Tarifstrukturreform 2020, also während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2020:

#### Empfehlung für Partnerkarte und netzweiter Seniorenkarte

Die Gutachter empfehlen die Umsetzung der netzweiten Seniorenkarte und der Partnerkarte. Beide Tarifprodukte sind in der Lage, eine spürbare Nachfragesteigerung und -verstärkung im Sinne der Klimaziele der Region Hannover zu erreichen. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es bei der Partnerkarte noch einen Prüfungsbedarf, der einer eindeutigen Empfehlung der Einführung zu einem definierten Zeitpunkt im Wege steht, insbesondere zu diversen Aspekten einer für alle Seiten operativen Realisierbarkeit. Dagegen ist konkret geplant die netzweite Seniorenkarte zu 01.01.2021 einzuführen.

#### Rabattierte Partnerkarte

Ein Partner-Rabatt richtet sich primär an Mehrpersonenhaushalte mit einem PKW, die heute maximal eine GVH-Karte nutzen. Den Analysen nach fällt ein großer Teil der heutigen GVH-StammkundInnen in diese Zielgruppe. Diese Maßnahme eignet sich für eine offensive Kommunikation, welche die Mund-zu-Mund-Propaganda im Bekanntenkreis stimulieren soll. Damit wäre ein positiver Umsteigeimpuls zum ÖPNV verbunden sowie eine steigende Kundenbindung von BürgerInnen, die heute nur gelegentlich den ÖPNV nutzen.

Bei einem PartnerInnen-Rabatt auf den Normalpreis

eines Monatskarten Jahresabos in Höhe von 25 - 40% wären Einnahmehausfälle in Höhe von ca. 250.000 € bis 800.000 € pro Jahr zu erwarten, die durch Preisanpassungen im restlichen Sortiment potenziell ausgeglichen werden könnten. Gleichzeitig rechnen Gutachter damit, dass die Einführung einer Partnerkarte zu 1,4 bis 3,3 Mio. zusätzlichen jährlichen Fahrgastfahrten führen könnten.

#### Prüfung netzweit gültiges Senioren-Abo

Analysen zeigen, dass die Card-Nachfrage nach dem Renteneintritt im GVH (anders als in einigen anderen Verkehrsverbänden) deutlich zurückgeht. Gleichzeitig steigen Führerscheineverfügbarkeit und PKW-Nutzung unter SeniorInnen massiv an. Ein simples Pauschalprodukt scheint daher besser geeignet, um diese Zielgruppe zum regelmäßigen Umstieg auf den klimafreundlichen ÖPNV zu bewegen.

Nach aktuellem Entwurfsstand soll der GVH-weite Pauschalpreis die heutige preisstufenfeine Monatskarte 63plus ersetzen. Der Preis läge ungefähr in der Höhe des Preises der Monatskarte 63plus für die neue Zone Hannover (bei Anwendung des „3+3“-Tarifs) und ermöglichte SeniorInnen die Gesamtnutzung im GVH Tarifgebiet.

Gleichzeitig mit der Einführung der netzweiten Seniorenkarte empfehlen die GutachterInnen eine Anhebung der Altersgrenze von 63 auf 65 Jahre, um dem steigenden Renteneintrittsalter Rechnung zu tragen und eine Nutzung durch Erwerbstätige weitgehend auszuschließen.

Die Pauschalierung führt in der Prognose nach jetzigem Stand kalkulatorisch zu Mindereinnahmen von ca. 700.000 € jährlich bei zusätzlichen ÖPNV-Fahrgastfahrten von jährlich 1,5 Mio.

### 3.2.3.2 Regional- und Übergangstarife

Um das Tarifsysteem zu vereinfachen, wird zudem angestrebt, das Fahrscheinsortiment und die Tarife für ÖPNV-Verbindungen in die Region und umliegende Räume zu vereinfachen. Hierzu bestehen Kooperationen des GVH zu Regionaltarifen mit allen benachbarten Gebietskörperschaften.

Im Bereich der Zeitkarten sind fast alle Bahnhöfe in umliegenden Gebietskörperschaften eingebunden, an einer Optimierung wird ständig weitergearbeitet. Zudem ist eine Ausdehnung der Regional- und Übergangstarife auf die Einzel- und TagesTickets vorgesehen.

Die Bearbeitung und Weiterentwicklung werden unter Federführung der Region Hannover seit einigen Jahren mit beteiligten Organisationen sowie Landkreisen betrieben. Hierfür sind entsprechende Verhandlungen notwendig, da die Finanzierung und Umsetzung letztlich immer von der Einbeziehung der benachbarten Gebietskörperschaften und deren Kooperation abhängt.

Die Umsetzung eines Regionaltarifs ist zumindest für einen Teil der insgesamt acht umgebenden Landkreise ein Ziel, dessen Umsetzung für die nahe Zukunft avisiert wird.

### 3.2.3.3 Neue Vertriebssysteme

Um eine höhere Akzeptanz des ÖPNV zu erreichen, werden derzeit vielerorts Systeme getestet, die dazu dienen, den Vertrieb im ÖPNV zu vereinfachen und hierzu digitale Möglichkeiten zu nutzen.

Hierzu ist insbesondere die Nutzung von digitalen Medien vorgesehen, die in unterschiedlichen Formen genutzt werden können.

Als Beispiele können folgende Systeme beschrieben werden:

- » Check-in-Check-out-System (CiCo): Beim Ein- und Ausstieg wird der Chip im Fahrzeug gescannt und so wird der Fahrpreis als Bestprice berechnet.
- » Check-in/Be-out (CiBo): Hier geschieht die Anmeldung im Fahrzeug, also das Check-in aktiv über ein Smartphone oder eine Chipkarte. Der Ausstieg wird für die korrekte Fahrpreisberechnung beim Verlassen des Fahrzeugs automatisch über ein Funksignal registriert (Be-out).
- » Be-in-Be-out (BiBo): Hier geschieht sowohl die Registrierung des Zugangs als auch des Ausstiegs automatisch.

Für diese und weitere denkbare Systeme sind in Deutschland keine einheitlichen Umsetzungen erkennbar. Außerdem können die Vor- und Nachteile der Systeme sich in unterschiedlichen Räumen (zum Beispiel großflächige Verbünde oder kleine Städte) unterschiedlich auswirken, so dass sich eine ganz unterschiedliche Eignung in verschiedenen Raumstrukturen ergibt.

Somit ist auch für die Region Hannover nicht entschieden, welches System letztlich das geeignetste wäre. Es soll eine „Machbarkeitsstudie“ unter Regie der Region Hannover und Einbeziehung relevanter Verkehrsunternehmen und Organisationen durchgeführt, um die Vor- und Nachteile auszuloten. Für die Einführung derartiger Systeme ist die Abstimmung mit angrenzenden Verbundräumen oder der Niedersachsentarif GmbH (NITAG) notwendig, um die räumliche Abgrenzung des Systems festzulegen und die Grenzen der Gültigkeit für den Fahrgast klarzustellen.

Ziel ist eine möglichst einfache Handhabung für die Fahrgäste, wobei die Risiken für die Aufgabenträger und Verbünde niedrig gehalten werden. Mit den Aufgabenträgern in Niedersachsen muss vorab eine intensive Abstimmung erfolgen.

### 3.2.4 Fahrgast-Partizipation: Einbeziehung der Nutzendenperspektive

Um die Nutzung des ÖPNV für alle optimal zu gestalten, werden Nutzende in verschiedener Weise am Gestaltungsprozess des ÖPNV beteiligt. Den Fahrgästen soll die Möglichkeit der Teilhabe und der Kommunikation gegeben werden, hierdurch können Akzeptanz und Qualität des ÖPNV gesteigert werden.

Vor allem in den Bereichen, in denen aus Kundensicht besondere Bedeutung und niedrige Zufriedenheit zusammenkommen, ist der Handlungsbedarf in besonderer Weise gegeben.

Hierfür wird eine Beteiligung in drei Ebenen durchgeführt:

#### 1. Zukunftskonferenz Nahverkehr

Um ein breites Akteursspektrum an Planungsprozessen im Nahverkehr zu beteiligen, hat die Region Hannover auch BürgerInnen in das Aufstellungsverfahren des Nahverkehrsplans 2020 mit einbezogen. Hierzu fand am 1. September 2018 die sogenannte Zukunftskonferenz Nahverkehr mit folgenden Zielen und Ergebnissen statt.

Die Teilnehmenden, die zu 86 % aus der Stadt Hannover kamen und nur 14% aus dem Umland, bekamen die Möglichkeit, bestehende Probleme im ÖPNV zu benennen. Diese wurden gesammelt, Meinungen dazu ausgetauscht und Vorschläge für Verbesserungen zusammengetragen. Schwerpunkte waren hierbei die Themen

- » Vernetzung von Verkehrssystemen
- » Servicequalität verbessern
- » Neue und verbesserte ÖPNV-Angebote
- » Visionen für den ÖPNV

Die Ergebnisse dieses Prozesses sind in den Nahverkehrsplan 2020 mit eingeflossen. Als Schwerpunkte zeigte sich die bessere Vernetzung durch Sharing-Systeme und zu Abstellmöglichkeiten des eigenen Fahrrads, bessere Informationsmöglichkeiten und einfacheren Vertrieb.

Für die besseren ÖPNV-Angebote kamen eine Reihe von Anregungen wie Premiumlinien, Barrierefreiheit, alternative Antriebsformen sowie Hinweise zu fehlenden Verbindungen, beispielsweise auf Tangenten.

Auch hinsichtlich möglicher Innovationen kam eine Reihe von Anregungen, wie Mobilität umweltfreundlicher, kundenfreundlicher und attraktiver gestaltet werden kann. Hier gab es Anregungen zu innovativen Tarifansätzen, bedarfsorientierten Angeboten und Nutzung von digitalen Möglichkeiten im Vertrieb, Information und Bestellung. Auch Hinweise zu möglichen Begrenzungen des Pkw-Verkehrs in der Stadt wurden gegeben.

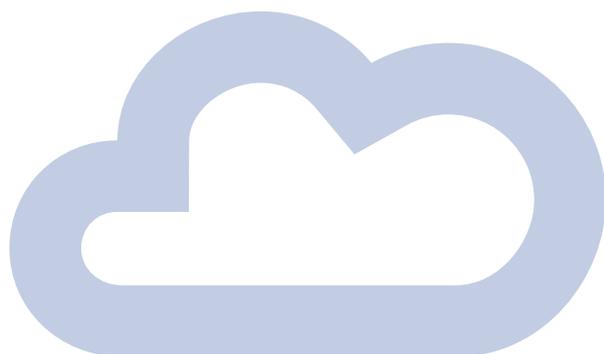
Informations- und Vertriebsmedien sollten so einfach wie möglich sein, auch über eine App. Vor allem die Information bei Störungen soll verbessert werden. Auch hinsichtlich des Beschwerdemanagements gingen Wünsche ein, zum Beispiel nach einer Rückmeldung an den Fahrgast. Zu Visionen für die Mobilität wurde geäußert, dass der ÖPNV stärker gegenüber dem MIV bevorrechtigt sein soll und dass langfristig kleine Einheiten individuelle Fahrtwünsche autonom und elektrisch als öffentlicher Verkehr erfüllen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 wurde den Teilnehmenden der Zukunftskonferenz im Rahmen des formellen Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahrens erneut vorgelegt.

Eine daraus entwickelte „Bürgerstellungnahme“ dient den politischen Gremien der Region Hannover letztendlich zur Entscheidung über den Nahverkehrsplan.

#### 2. RoBiN: „Region ohne Barrieren im Nahverkehr“

Im Rahmen der AG Barrierefreiheit wurde ein Gremium aus betroffenen mobilitätseingeschränkten Personen gebildet. Die Gruppe wird Planungen, Baustellen und auch Bestandssituationen begutachten und die Region Hannover mit ihrer Expertise beraten. Eine Darstellung des in der AG Barrierefreiheit erarbeiteten 10-Punkte-Programms, in dessen Rahmen RoBiN initiiert wurde, findet sich im Unterkapitel 3.2.1.10.



### 3. ÖPNV-Rat der Region Hannover

Die Region Hannover ist seit der Gründung des ÖPNV-Rates im Jahr 2003 regelmäßig im Gespräch mit Fahrgastverbänden, Verkehrsinitiativen und Interessensvertretungen wesentlicher Zielgruppen. Ziel ist es, die Verbände bei Planungen einzubeziehen und ihre Anregungen für Qualitätsverbesserungen zu nutzen. Vor dem Hintergrund der neu gegründeten AG Barrierefreiheit werden Aufgaben und Arbeitsweise des ÖPNV-Rats derzeit überdacht und der ÖPNV-Rat neu aufgestellt.



3

## Zielstrategie 2: Durch Angebotsverbesserung den Umstieg fördern



## Kapitel 4

### 4. Zielstrategie 2: Durch Angebotsverbesserung den Umstieg fördern

#### 4.1 Zusätzliche Zielgruppen mit neuen ÖPNV-Angeboten ansprechen und neue Kunden und Kundinnen gewinnen

„Den Umstieg fördern“ heißt, den ÖPNV-Anteil in der Region Hannover zu erhöhen im besten Fall zu Lasten des MIV. Dies bedeutet, dass durch eine Vereinfachung des Zugangs und durch ein verbessertes Angebot mit ausreichend Kapazitäten die Attraktivität des ÖPNV soweit erhöht werden kann, dass er gegenüber dem MIV für eine größere Zahl von VerkehrsteilnehmerInnen konkurrenzfähig ist.

Das bedeutet, dass auch angebotsseitig in strukturell unterschiedlichen Räumen der Region Hannover unterschiedliche Maßnahmen entwickelt oder fortgeführt werden. Auf der Verbindungsebene heißt eine Taktverdichtung oder die Inbetriebnahme neuer Schienenstrecken, dass auch die Kapazitäten auf den Strecken groß genug sein müssen.

Auf der Verteilungsebene heißt dies, dass wirtschaftlich tragfähige Angebote entwickelt werden, die auch Räume mit geringer Einwohnerdichte adäquat bedienen.

Zwischen den beiden Polen muss für die Verknüpfungsebene festgelegt werden, wo noch Möglichkeiten bestehen, Verbesserungen zu erlangen, dies betrifft vor allem die Überlegungen des neuen Regionalbuskonzeptes sowie die Stadtverkehre in den Städten des Umlands von Hannover.

Ergänzend dazu werden Maßnahmen vorgesehen für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten, also die Förderung multimodaler Angebote, für attraktive Tarifangebote und den Einsatz neuer Technologien bei Informationsstrategien, Fahrzeugtechnik und der Servicequalität.

#### 4.1.1 Entwicklung der ÖPNV-Angebote in der Verbindungsebene

Die Verbindungsebene umfasst Schienenangebote des SPNV und der Stadtbahnen als Rückgrat in der Stadt Hannover und in der Region. Hierfür sind die im Folgenden beschriebenen Entwicklungen vorgesehen.

#### 4.1.1.1 Verkehrsstationen SPNV

Geplante Baumaßnahmen an den Stationen im SPNV betreffen vorwiegend Vorhaben zum barrierefreien Ausbau. Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

##### Zusätzliche Bahnsteiggleise Hannover Hauptbahnhof

Im Großknoten Hannover sind verschiedene Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität und der Betriebsqualität vorgesehen. Dies war schon Inhalt der 2. Fortschreibung (NVP 2015) im Sinne des SPNV-Zielnetzes 2016+ sowie des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Diese sollen die Attraktivität des Schienenverkehrs erhöhen und Angebotsausweitungen ermöglichen.

Um die Taktangebotsausweitung im Ost-West-Korridor von und nach Wolfsburg zum Beispiel zum ganztägigen 30-Minuten-Takt zu ermöglichen, ist aus Sicht der Region Hannover ein zusätzliches Gleis 15 im Hauptbahnhof Hannover notwendig. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind zwei zusätzliche Gleise aufgeführt, Gleis 15 und Gleis 16 als vordringlicher Bedarf.

##### Maßnahmen an Verkehrsstationen des SPNV

An den übrigen Bahnhöfen sind folgende Ausbau- und Neubaumaßnahmen zur Barrierefreiheit oder zur Kapazitätssteigerung geplant:

##### Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau

Ein Ausbau ist für folgende Stationen für die kommenden Jahre vorgesehen:

- » Barsinghausen, Bahnsteig 2
- » Isernhagen
- » Immensen-Arpke

##### Maßnahmen zum Bau neuer Stationen

Folgende neue Stationen sollen entstehen:

- » Umsteigeanlage Hannover-Waldhausen
- » Springe Deisterpforte und Laatzen Mitte

Zu den Prüfungen der Maßnahmen siehe Kapitel 4.1.1.2

##### Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung

Um die Kapazität durch den Einsatz längerer Fahrzeuge zu erhöhen, ist eine Bahnsteigverlängerung an den Haltepunkten Ehlershausen, Otze und Aligse geplant (S 6 und 7). Die Aufnahme von Bahnsteigverlängerungen als Tatbestand zur Förderung durch Landesmittel wird aktuell durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung geprüft.

#### 4.1.1.2 Neue SPNV-Haltepunkte Laatzen-Mitte und Springe Deisterpforte - Fortsetzung der Prüfung

Die Untersuchung „Bahnknoten Hannover“ hat ergeben, dass bei dem verabschiedeten Betriebsprogramm die zusätzlichen Haltepunkte Laatzen-Mitte und Springe Deisterpforte betrieblich machbar sind.

Eine Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2016 wies für beide Stationen positive Ergebnisse nach und bildet die Grundlage für weitere Planungsschritte. In den politischen Gremien der Städte Laatzen und Springe wurden die Planungen vorgestellt und haben auch vor Ort eine breite Zustimmung erhalten. Daher wird seitens der Region Hannover die Planung der beiden Haltepunkte weiter vorangetrieben.

Die Stationen Springe Deisterpforte und Laatzen-Mitte werden derzeit in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber LNVG wirtschaftlich bewertet. Danach kann entschieden werden, ob die Umsetzung wirtschaftlich machbar ist und ob sie gebaut werden können.

#### 4.1.1.3 Streckennetz SPNV

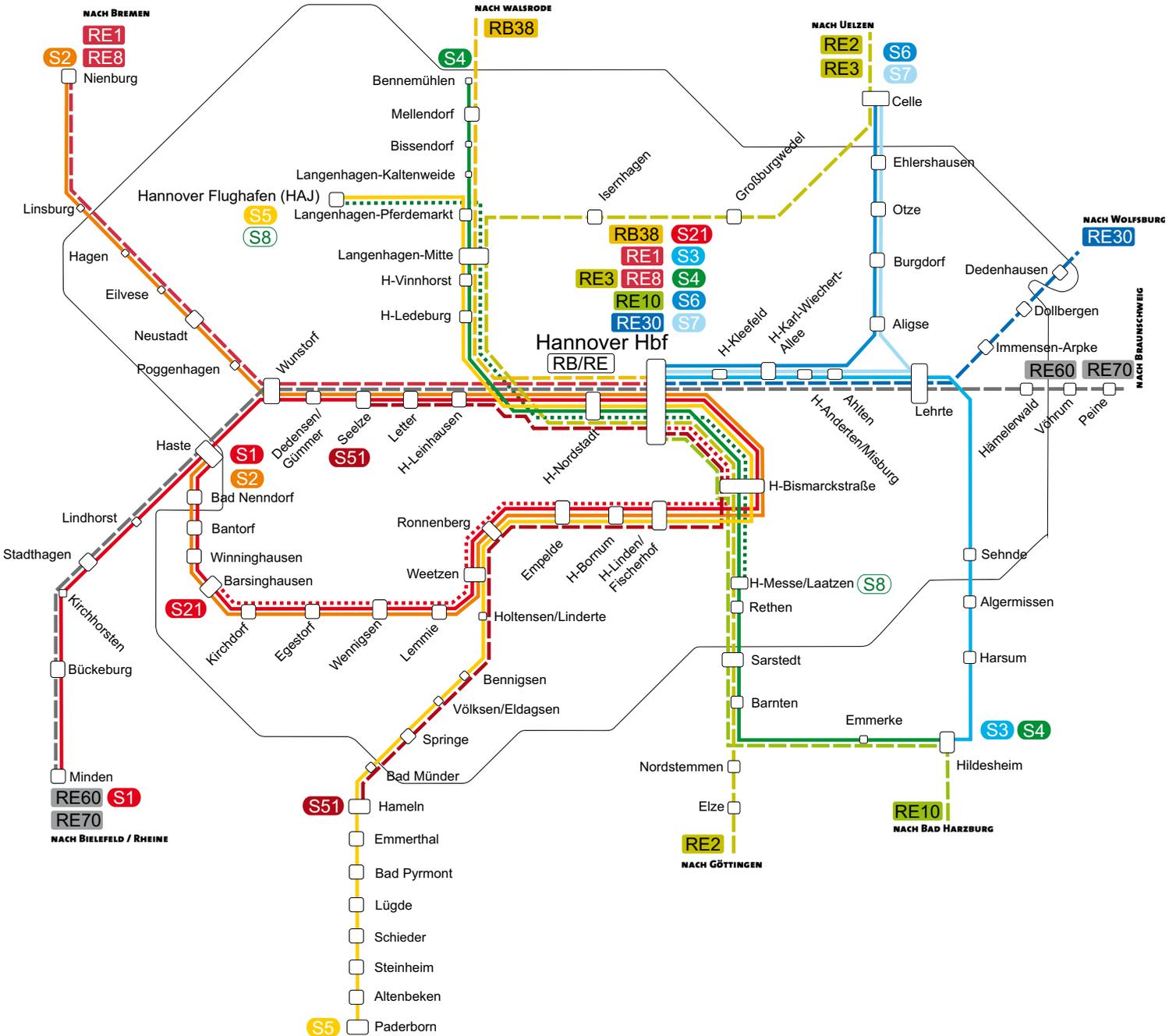
Die Untersuchungen zum Knoten Hannover Hauptbahnhof geben wesentliche Impulse für den weiteren Ausbau der Streckeninfrastruktur.

Im Zuge des Bundesverkehrswegeplanes und der Aktivitäten des Zukunftsbündnisses zur Umsetzung der im Koalitionsvertrag der Bundesregierung festgelegten Ziele wurde eine Studie zu den Knotenpunkten und Untersuchungen zu einem Deutschlandtakt durchgeführt. Im Ergebnis wurde im Jahr 2019 der Hauptbahnhof Hannover im Bundesverkehrswegeplan mit dem vordringlichen Bedarf hinsichtlich des Ausbaus vorgesehen. Ziel ist es, langfristig einen Deutschlandtakt umzusetzen und den Hauptbahnhof als wichtigen Knoten entsprechend einzubinden. In den Fällen, in denen der Linienverlauf des angestrebten Deutschlandtaktes vom heutigen abweicht, muss beim Zuschnitt der Ausschreibungsnetze frühzeitig auf die angestrebten Durchbindungen von SPNV-Linien geachtet werden.

Karte 5 zeigt das Liniennetz 2019, Karte 6 das Zielnetz 2020plus.



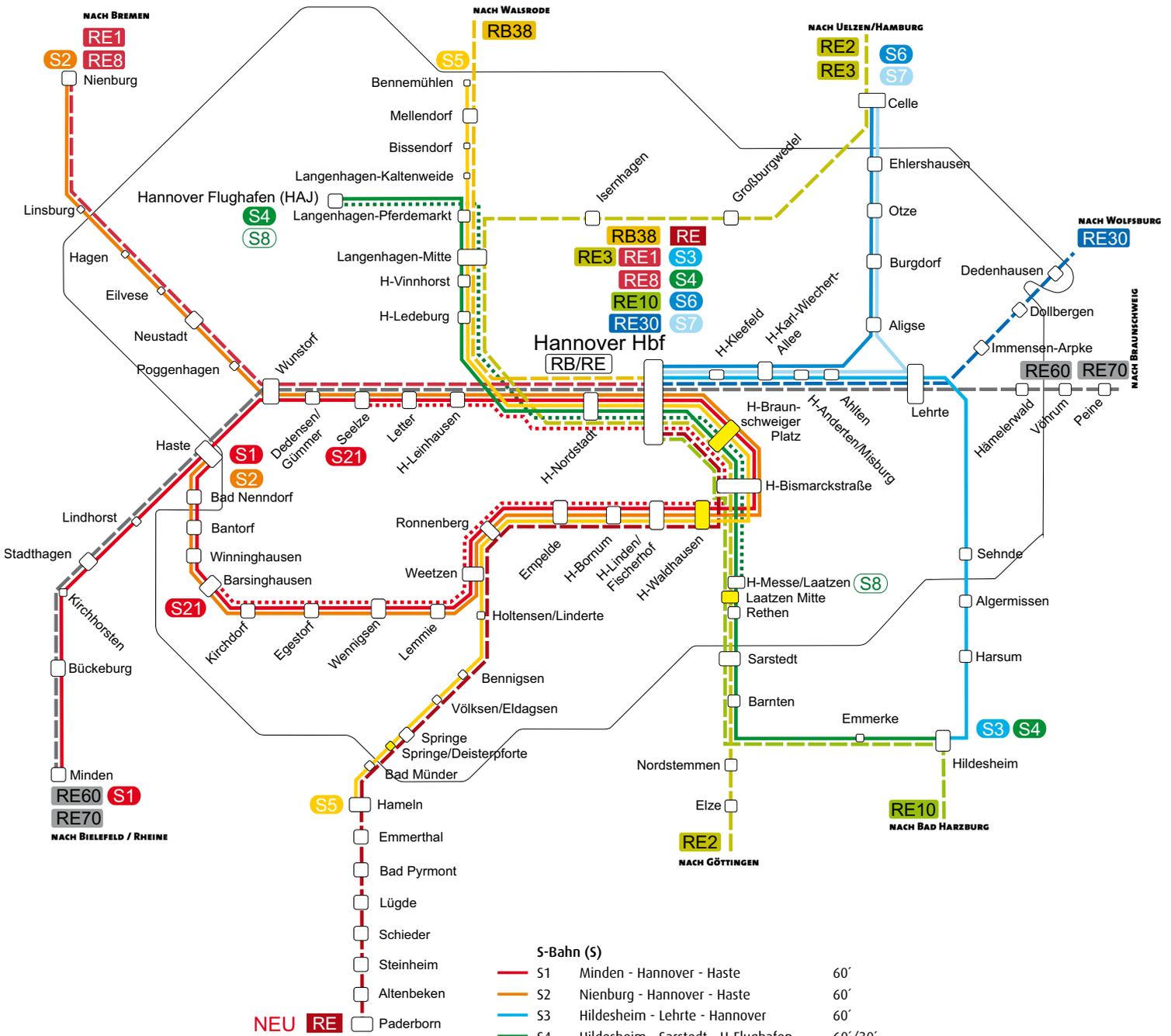
Karte 5: Schematisches Liniennetz SPNV Region Hannover 2019



Relation	Takt	S-Bahn (S)	Takt
--- Rb38 Soltau - Hannover	60'	— S1 Minden - Hannover - Haste	60'
--- RE1/RE8 Nienburg - Hannover	60'/30'	— S2 Nienburg - Hannover - Haste	60'
--- RE2 Uelzen - Hannover - Göttingen	120'/60'	— S3 Hildesheim - Lehrte - Hannover	60'
--- RE3 Hamburg - Uelzen - Hannover	120'	— S4 Bennemühlen - Hannover - Hildesheim	30'/60'
--- RE10 Hildesheim - Hannover	60'	— S5 H-Flughafen - Hannover - Hameln - PB	30'
--- RE30 Dedenhausen - Hannover	60'	— S6 Celle - Burgdorf - Hannover	60'
--- RE60/RE70 Minden - Hannover - Braunschweig	60' / (30' bis/von H)	— S7 Celle - Lehrte - Hannover	60'
		<b>S-Bahn HVZ-Sprinter</b>	
		--- S21 Barsinghausen - Hannover - Seelze	60'
		--- S51 Hameln - Hannover - Seelze	60'
		<b>Sonderverkehr</b>	
		--- S8 H-Messe/Laatzen - H-Flughafen	60'



Karte 6: Schematisches Liniennetz SPNV Region Hannover 2020plus



S-Bahn (S)		
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'

RE NEU		
RE NEU	Paderborn - Hameln - Hannover	60'

S-Bahn HVZ-Sprinter		
S21	Barsinghausen - Hannover - Seelze	60'

Sonderverkehr		
S8	H-Messe/Laatzten - H-Flughafen	60'

geplante Stationen

Relation	Takt
Rb38 Soltau - Hannover	60'
RE1/RE8 Nienburg - Hannover	60'/30'
RE2 Uelzen - Hannover - Göttingen	120'/60'
RE3 Hamburg - Uelzen - Hannover	120'
RE10 Hildesheim - Hannover	60'
RE30 Dedenhausen - Hannover	60'
RE60/RE70 Minden - Hannover - Braunschweig (30' bis/von H)	60'/



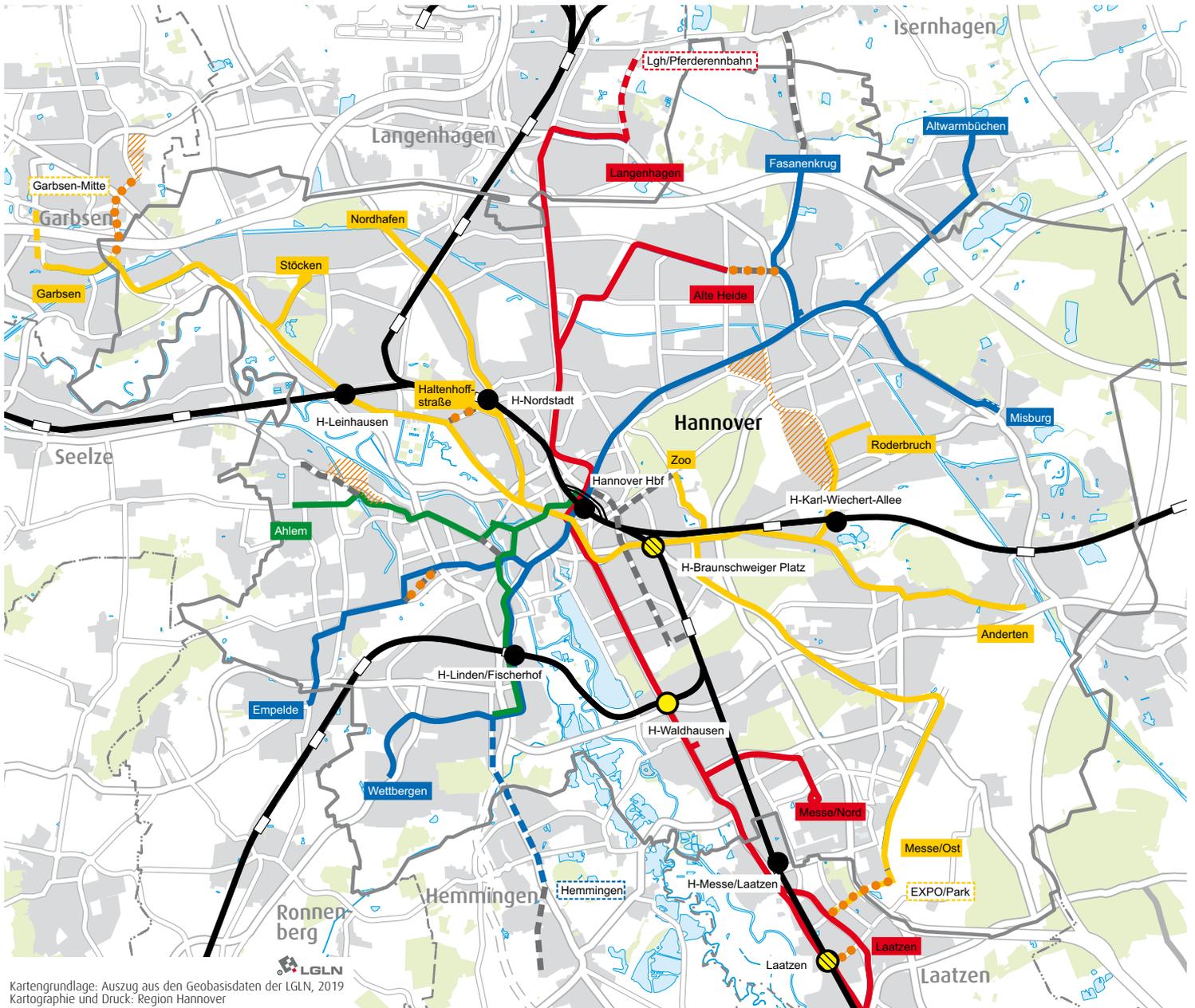
#### 4.1.1.4 Untersuchung / Planung / Bau von Infrastrukturergänzungen im Stadtbahnnetz bis 2025

Im Stadtbahnnetz sind bis zum Jahr 2025 noch eine Reihe von Vorhaben vorgesehen. Sie umfassen Maßnahmen, die teilweise noch in der Prüfung zur Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit sind, teilweise aber bereits in Planung oder Umsetzung, so dass sogar eine Fertigstellung in den kommenden fünf Jahren vorgesehen ist.

Zu diesen Vorhaben gehören folgende Punkte:

- » Zusätzliche Haltestellen am Welfenplatz, in der Wilhelm-Tell-Straße und am Stadtfriedhof Engesohde sollen geprüft werden.
- » Vorgesehen ist die Planung und möglicherweise der Bau einer neuen Stadtbahnhaltestelle „Expo-Park“.
- » Diese neue Stadtbahnhaltestelle „Expo-Park“ steht in engem Zusammenhang mit der Untersuchung einer Spange der Stadtbahnlinie 6 zwischen Expo-Park und Laatzen (Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 1 und ggf. auch mit der Stadtbahnlinie 2).
- » Ebenfalls vorgesehen ist die Planung und eventuell der Bau für eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 von Garbsen (Planetencenter) bis Garbsen-Mitte (zwei Haltestellen).
- » Außerdem ist die Planung und ggf. der Bau für eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 von Langenhagen (Theodor-Heuss-Straße) bis Langenhagen/Pferdrennbahn (2 Haltestellen) in Prüfung.
- » Bei nachgewiesener hoher Nachfrage mit Kapazitätsengpässen auf der B-Nord Strecke soll die Stadtbahnlinie 8 über den Endpunkt Dragonerstraße hinaus bis zu einem neu einzurichtenden Endpunkt verlängert werden. Eine nach Kriterien der Umsetzbarkeit und Nachfrage im Linienverlauf sinnvolle Kehranlage ist zwischen ÜSTRA und Region Hannover abzustimmen, anschließend auch Planung und eventuell Bau.
- » Zur Optimierung des Betriebsablaufes insbesondere bei Störungen und zur Verringerung des Aufwandes bei durchzuführendem Schienenersatzverkehr soll eine Prüfung und ggf. Planung zusätzlicher Gleiswechsel im bestehenden Streckennetz erfolgen.
- » Im Bau mit baldiger Fertigstellung befinden sich folgende Vorhaben:
  - Neubaustrecke ab der Haltestelle Wallensteinstraße nach Hemmingen-Westerfeld (sechs Haltestellen)
  - Ausbaustrecke in der Empelder Straße mit den Haltestellen Riechersstraße (bisher Eichenfeldstraße), Safariweg und Hermann-Ehlers-Allee
  - Ausbaustrecke in der Braunstraße mit der Haltestelle Glocksee
  - Ausbaustrecke in der Schulenburg Landstraße zwischen der Haltestelle Hainhölzer Markt und der Sorststraße
- » Untersucht werden derzeit folgende Vorhaben:
  - Spange der Stadtbahnlinie 2 von Alte Heide nach Bothfeld (Verknüpfung mit der Stadtbahnlinie 9)
  - Möglichkeiten zur attraktiven Erschließung des Neubaus der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH) mit der Stadtbahn könnten über eine neue Spange von der Stadtbahnstrecke A auf der Podbielskistraße aus entwickelt werden. Voraussetzung ist, dass der neue MHH-Campus am Standort Stadtfelddamm entsteht und das Land Niedersachsen ggf. zusammen mit dem Bund die Infrastrukturkosten für die Stadtbahnbindung weitgehend übernimmt.
  - Weitere Möglichkeiten zur Anbindung der Wasserstadt Limmer an das Stadtbahnnetz werden ausgelotet.
  - Ausbau der Stadtbahnstrecke in der Sutelstraße von der Podbielskistraße bis zur Haltestelle Bothfelder Kirchweg (in engem Zusammenhang mit der Planung für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bothfelder Kirchweg)
- » Verlängerung von Hochbahnsteigen für den Einsatz von 3-Wagen-Zügen auf den Linien 2 und 9
- » Weitere zu untersuchende Infrastrukturergänzungen können sich aus dem Masterplan Stadtbahn ergeben, insbesondere wenn sie erforderlich sind, um die zu künftig notwendigen Fahrgastkapazitäten bereitstellen zu können.
  - Für denkbare spätere Stadtbahnstrecken sind folgende Trassen freizuhalten:
- » Weiterführung der Stadtbahnstrecke von Hemmingen-Westerfeld nach Hemmingen-Arnun
- » Anbindung von Ahlem-Nord an das Stadtbahnnetz Stadtbahnspange ab der Haltestelle
- » Am Küchengarten bis zur Haltestelle Schwarzer Bär durch die Blumenauer Straße
- » Anbindung des Bereiches um den Platz der Kaufleute sowie der östlichen Südstadt an das Stadtbahnnetz und/oder Verknüpfung mit der am Zoo endenden Stadtbahnlinie 11
- » Stadtbahnstrecke ab der Haltestelle Schönebecker Allee nach Berenbostel und in diesem Zusammenhang auch Untersuchung einer Spange der Stadtbahnlinie 11 ab Haltenhoffstraße nach Herrenhausen (Verknüpfung mit den Stadtbahnlinien 4 und 5).
- » Spange der Stadtbahnlinie 9 ab der Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße bis zur Haltestelle Bauweg über die Trasse der Lindener Hafenbahn (in engem Zusammenhang mit der Planung für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bernhard-Caspar-Straße)

Karte 7: Karte Schiennetz Bestand 2018 und Planung Kernraum Hannover



**SPNV**

-  Im SPNV genutzte Strecken
-  \* zusätzliche Bahngleise 15 und 16 (vgl. BVNP 2030)

**Stadtbahn**

-  Bestand (Stadtbahnstrecken)
-  Bestand (Stadtbahnstrecken)
-  Bestand (Stadtbahnstrecken)
-  Bestand (Stadtbahnstrecken)
-  Planung/ in Bau (Stadtbahnstrecken)
-  Planung/ in Bau (Stadtbahnstrecken)

**Langfristige Planungsoption**

-  freigehaltene Trasse
-  Untersuchungsbedarf
-  Untersuchungsbedarf

**Verknüpfungspunkte**

-  Hannover Hbf vorhanden
-  H-Waldhausen geplant
-  Laatzen Flächenfreihaltung





#### 4.1.1.5 ÖPNV-Kapazitätsreserven: Wie viel „Luft nach oben“ steckt noch im Stadtbahnsystem?

Kapazitätsengpässe im Stadtbahnsystem können bereits heute durch besondere Nachfrage in der Hauptverkehrszeit oder bei Veranstaltungen entstehen. Möglich ist aber auch eine erweiterte Kapazitätsanforderung im Falle einer Modal-Split-Änderung, also einer Erhöhung des ÖPNV-Nachfrageanteils an der Gesamtnachfrage etwa durch Maßnahmen zum Klimaschutz oder zur Luftreinhaltung. Es stellt sich daher die Frage, wie leistungsfähig die vorhandene Schieneninfrastruktur gegenüber einer Erhöhung der Fahrgastzahlen ist. Denkbar ist sowohl der Einsatz größerer / längerer Fahrzeuge als auch eine Verdichtung der Takte und damit einer größeren Belastung und damit einer höheren Streckenbelastung. Hierfür sollen Strategien entwickelt werden, die dann im Einzelfall näher geprüft werden.

Hierfür werden die im Folgenden dargestellten Möglichkeiten erörtert.

##### Kapazitäten der Tunnelstrecken

Die Tunnelstrecken lassen unter Berücksichtigung einer noch akzeptablen Betriebsqualität eine Zugfolgezeit von minimal 2 Minuten zu, so dass maximal 30 Züge je Stunde und Richtung abgewickelt werden können.

##### C-Tunnel:

- » Die derzeit am stärksten belastete Tunnelstrecke ist der C-Tunnel mit 24 Fahrten pro Stunde und Richtung (vier Linien, von denen bereits drei in der Hauptverkehrszeit (HVZ) mit 3-Wagen-Zügen verkehren). Die Linie 11 verkehrt mit 2-Wagen-Zügen und erfordert aufgrund der Nachfrage keinen dritten Wagen. Die Veranstaltungslinie 16 verkehrt in der Regel nicht während der Hauptverkehrszeiten. Somit besteht eine Restkapazität von einer Linie mit sechs Fahrten pro Stunde und Richtung mit 3-Wagen-Zügen.
- » Perspektivisch kommen die Linien 4 und 6 an ihre Kapazitätsgrenze und erfordern bei einer Zunahme der Nachfrage eine Angebotsverdichtung. Damit konkurrieren beide Linien um die oben genannte verfügbare Restkapazität im C-Tunnel. Es ist eine Lösung zu entwickeln, wie ein Teil der Nachfrage auf eine andere Strecke verlagert werden kann.

##### A-Tunnel

- » Im A-Tunnel fahren drei Linien mit 18 Fahrten pro Stunde und Richtung zuzüglich einzelner Verstärkerfahrten der Linie 9 in der HVZ. Restkapazität sind somit zwei Linien mit zusammen zwölf Fahrten pro Stunde und Richtung mit 3-Wagen-Zügen.

##### B-Tunnel

- » Im B-Tunnel verkehren derzeit drei Linien mit 18 Fahrten pro Stunde und Richtung sowie bedarfsgerechte Veranstaltungsverkehre der Linie 18 zur Messe, teilweise auch zur HVZ. Die Restkapazität umfasst etwa eine Linie mit 6 Fahrten pro Stunde und Richtung mit 3-Wagen-Zügen.

##### Kurz-/mittelfristige Strategie

- » Hochbahnsteigverlängerungen auf der Linie 2 (B-Nord von Großer Kolonnenweg bis Alte Heide und B-Süd von Laatz/aquaLaatzium bis Laatz/Ginsterweg) auf 70m, um den Einsatz von 3-Wagen-Zügen zu ermöglichen.
- » Hochbahnsteigverlängerungen Linie 9 (Haltestellen Bauweg, Körtingsdorfer Weg und Empelde) sowie Verlängerung der Niedrigbahnsteige auf 70m, um den Einsatz von 3-Wagen-Zügen zu ermöglichen.
- » Bessere Ausnutzung bestehender Kapazitäten, insbesondere auf den Linien 8 und 11, zum Beispiel durch nachfragegerechte Verlängerung der Linie 8 nach Norden bis zu einem einzurichtenden geeigneten Endpunkt im Verlauf der Vahrenwalder Straße.



#### 4.1.1.6 Für die Entwicklung einer langfristigen Strategie: Masterplan Stadtbahn

Für einen Masterplan sollen neue Siedlungs- und Flächenentwicklungspotenziale im Sinne der Vorgaben der Landeshauptstadt Hannover zu Grunde gelegt werden. Für die Erstellung des Masterplans sind folgende Schritte in Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen durchzuführen:

- » Hochrechnung der Nachfrageentwicklung in verschiedenen Szenarien unter Berücksichtigung der bereits in Planung befindlichen Netzerweiterungen (siehe Kapitel 4.1.1.4)
- » Identifikation von Linienabschnitten mit hoher Auslastung
- » Entwicklung von netzweiten Angebots- und Infrastrukturkonzepten zur Kapazitätserhöhung in den stark nachgefragten Abschnitten
- » Ableitung des Fahrzeugbedarfs und eines Fahrzeugbeschaffungsprogramms

Die Ergebnisse der Untersuchungen sollen in den in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan der Region Hannover einfließen.

#### 4.1.2 Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote in der Verknüpfungsebene

Zur Weiterentwicklung der Verknüpfungsebene, die im Wesentlichen die Busverkehre in der Region Hannover umfasst, werden im Folgenden die vorgesehenen Maßnahmen beschrieben. Ein wichtiger Schwerpunkt sind hierbei die Bushaltestellen und deren zukünftiger Ausbau hinsichtlich größerem Komfort und vollständiger Barrierefreiheit.

Zunächst werden die Ausstattungskriterien dargestellt, im Folgenden schließen sich dann Prioritäten und Dringlichkeiten für den Ausbau der Haltestellen und weiterer Infrastrukturmerkmale im Busverkehr an.

##### 4.1.2.1 Kundenfreundliche Gestaltung der Bushaltestellen

Ausstattungsmerkmale, die die Barrierefreiheit betreffen sind näher in Kapitel 3.2.1.3 beschrieben.

Die kundenfreundliche Ausstattung der Bushaltestellen ist nicht einheitlich an allen Bushaltestellen gleich. Sie wird in Abhängigkeit von der Bedeutung und der Nutzungsanforderung der Haltestelle festgelegt. Als Indikatoren gehen Funktionen der Haltestelle (zum Beispiel als Verknüpfungspunkt) sowie das Fahrgastaufkommen ein.

##### Barrierefreie Grundausrüstung

Zur Grundausrüstung jeder Haltestelle gehören folgende Punkte:

- » Erreichbarkeit der Haltestellenanlage mit einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im näheren Haltestellenumfeld
- » Rechtlich vorgeschriebene Ausstattungsmerkmale wie
  - Haltestellenmast
  - Fahrplan
  - Papierkorb
- » Befestigte hindernisfreie Wartefläche  
Bordhöhe 16 cm (Ein-/Ausstieg mit fahrzeuggebundener Einstiegschilfe)
- » Führungselemente/Orientierungselemente für blinde und sehbehinderte Nutzende
- » Beleuchtung
- » Sitzgelegenheit (in Absprache mit der Kommune)
- » Abstellmöglichkeit für einzelne Fahrräder

##### Ergänzungsausstattung

Ergänzend wird an stärker frequentierten Haltestellen ein transparenter Witterungsschutz vorgesehen, für den eine Investitionsförderung mit Landesmitteln erst ab zehn Einsteigern am Tag möglich ist. Außerdem sind ergänzend an entsprechenden Haltestellen eine beleuchtete Informationsvitrine mit Fahrplan und Tarifinformation vorzusehen.

##### Komfortausstattung

Für Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen ist zusätzlich eine dynamische Fahrgastinformation (visuell und akustisch) mit zusätzlicher Leiteinrichtung vorgesehen. Eine Investitionsförderung mit Landesmitteln ist erst ab 150 Einsteiger/Tag möglich.

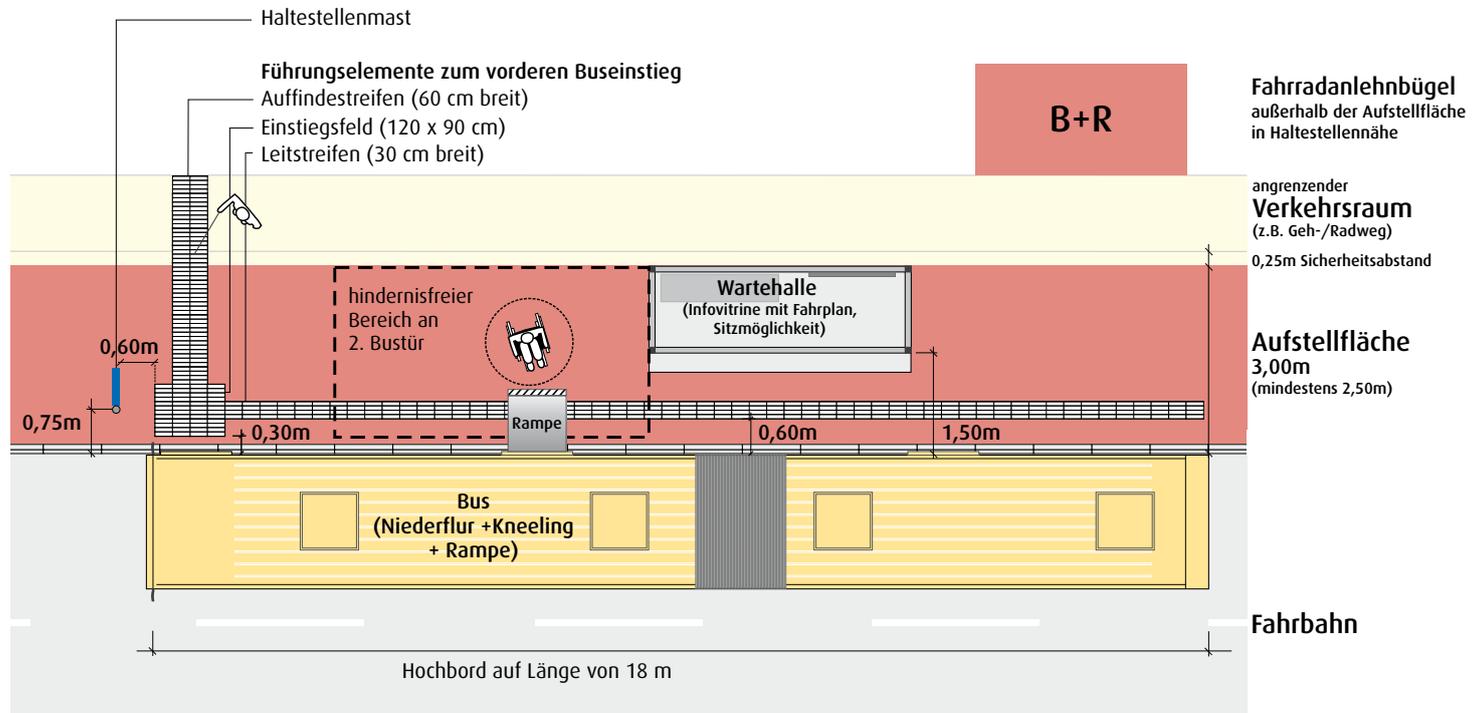
Außerdem sollen stark frequentierte Haltestellen zum Beispiel an sprintH-Linien hinsichtlich ihrer Funktion und ihres Erscheinungsbildes aufgewertet werden durch

- » Erhöhung der Aufenthaltsqualität zum Beispiel durch besondere Wartehalle, größeren Wartebereich und Gestaltungselemente,
- » besondere Fahrradabstellanlagen mit Überdachung oder als Fahrradgarage.

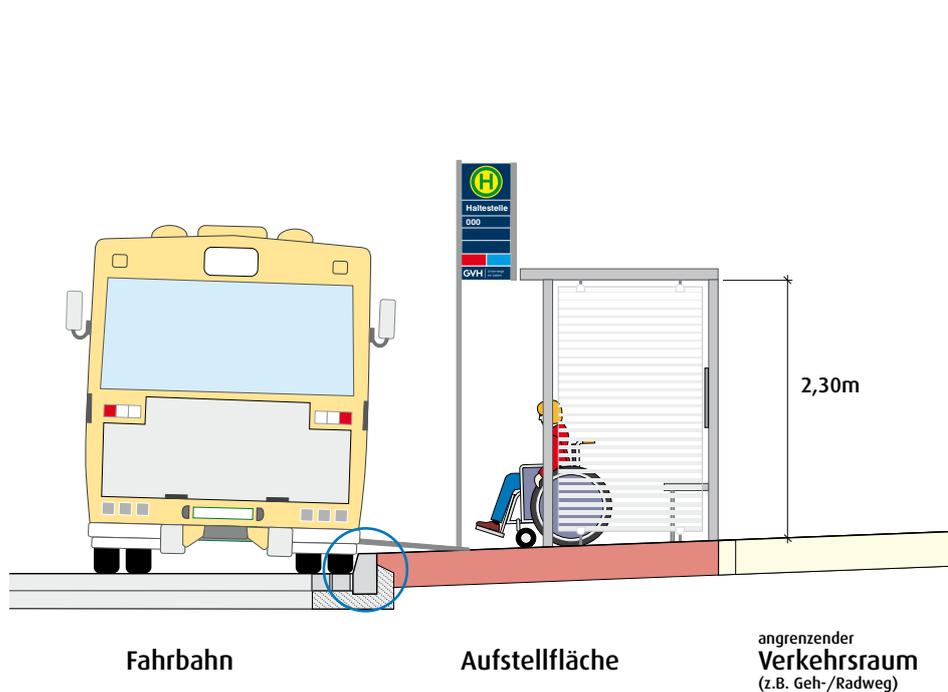
Die folgende Abbildung zeigt die Standardausstattung einer Bushaltestelle.

Abbildung 14: Standardausstattung einer Bushaltestelle

## Lageplan

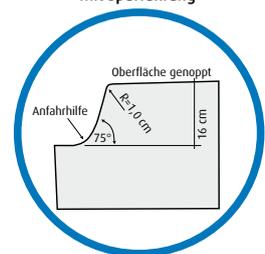


## Querschnitt

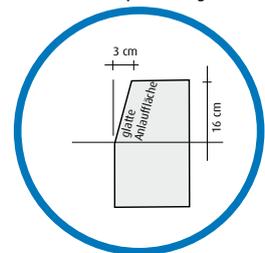


### Detail: HOCHBORDSTEIN

mit Spurführung



ohne Spurführung



Der oben dargestellte Standard zur barrierefreien Grundausstattung oder auch zur Ergänzungsausstattung ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht immer vollständig realisierbar. Dies kann durch topografische Gegebenheiten, Lage der Haltestelle oder zu geringen räumlichen Möglichkeiten begründet sein. Dennoch ist in diesen Fällen eine größtmögliche Annäherung an den Standard sicherzustellen.

### 4.1.2.2 Bushaltestelleninfrastruktur Strategie/Ausbaupriorität

Zum Ausbau der Bushaltestellen müssen die Haltestellen hinsichtlich der Art des Ausbaus und dessen Dringlichkeit kategorisiert werden. Hierbei werden thematisch unterschiedene Ansätze verfolgt, die im Folgenden beschrieben werden.

Grundsätzlich werden zur Finanzierung der Ausbaumaßnahmen Fördermittel des Landes in Anspruch genommen (siehe Kapitel 5.4.1).

#### Projekt: „Ortsteilansatz“ für Haltestellenausbau

Um die vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen zu erlangen, wird zunächst vorgesehen, jeden einzelnen

Ortsteil einer Kommune mit mindestens einer barrierefreien Bushaltestelle auszustatten. Dies betrifft dann in der Regel den Ausbau zweier Haltepunkte an diesem Haltestellenstandort.

Im Anschluss wird das so erreichte barrierefreie Haltestellennetz sukzessive verdichtet. Die Bauherrin Region Hannover baut auf diese Weise jedes Jahr 16 Haltepunkte aus.

Über die Bautätigkeit der Region Hannover hinaus, wird der Ausbau auch von den Kommunen in der Region angegangen, teilweise setzen sie aber andere Prioritäten.

Die folgende Abbildung 15 zeigt den Erfüllungsgrad dieses Ortsteilansatzes im Jahr 2018. Es zeigt sich, dass bis Ende 2018 mehr als 70 % aller Ortsteile barrierefrei erreichbar sind.

Bei Weiterführung der bisherigen Ausbauaktivitäten von Region Hannover und Kommunen kann das Zwischenziel bis 2023 erreicht werden.

#### Projekt: Halstellenausbau an sprintH-Linien

Im Zuge der Einrichtung von sprintH-Linien, wie sie weiter unten beschrieben werden (siehe Kapitel 4.1.2.6), ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen dieser Linien vorgesehen. Ab 2020 werden von der Region Hannover zusätzlich zum Projekt „Ortsteilansatz“ jährlich 16 Haltepunkte umgebaut. Dies ist auch abhängig von der Förderung durch Landesmittel.

#### Projekt: Finanzierungsbeteiligung der Region Hannover an Baumaßnahmen der Kommunen („Anreizprogramm“)

Die Region Hannover unterstützt die Bautätigkeiten der Kommunen zur Herstellung der Barrierefreiheit ihrer Bushaltestellen (siehe Kapitel 5.4.1.3).

Zunächst wird für diesen Ausbau die Landesförderung in Anspruch genommen. Für die nicht durch Landesmittel gedeckten Kosten sieht die Region Hannover eine 50%ige Mitförderung vor.

Um einen weiteren Anreiz zur Steigerung der Bautätigkeit der Kommunen zu geben, sieht die Region Hannover vor, ab Baujahr 2020 die jährlichen Finanzierungsbeteiligung der Region von bisher 740.000 € auf 1.100.000 € zu erhöhen. Für jede Kommune erhöht sich dadurch die Förderung von 35.000 € auf max. 50.000 € (Landeshauptstadt Hannover 100.000 €). Die Region Hannover reagiert hiermit auf die Erhöhung der Landesförderung.

Bei weiteren Änderungen der Landesförderung erfolgt eine Anpassung der Finanzierungsbeteiligung der Region Hannover.

#### Nachrüstprogramm mit Leitelementen

Ein barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen erfolgt bereits seit 2002 durch die Region Hannover. Seither hat jedoch eine intensive Weiterentwicklung der Standards für Barrierefreiheit stattgefunden, so dass viele dieser früh barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen nicht mehr dem heutigen Standard entsprechen.

Tabelle 16: Barrierefreie Erreichbarkeit der einzelnen Ortsteile einer Kommune (Ortsteileinsatz 2018)

Kommune	Ortsteile (Anzahl)	barrierefrei erreichbar	%
Barsinghausen	18	15	83
Burgdorf	12	8	67
Burgwedel	7	5	71
Garbsen	13	11	85
Gehrden	8	6	75
Hemmingen	8	7	88
Isernhagen	9	9	100
Laatzen	5	4	80
Langenhagen	11	3	27
Lehrte	12	8	67
Neustadt	37	25	68
Pattensen	10	7	70
Ronnenberg	7	4	57
Seelze	11	5	45
Sehnde	16	12	75
Springe	14	13	93
Uetze	12	11	92
Wedemark	25	15	60
Wennigsen	9	8	89
Wunstorf	11	7	64
<b>Summe</b>	<b>255</b>	<b>183</b>	<b>72</b>

Dies betrifft insbesondere die Ausstattung mit taktilen Leitelementen. Um die aktuellen Standards zu erreichen, hat die Region Hannover 2018 mit einem eigenen Programm begonnen, Bushaltestellen mit Leitelementen nachzurüsten. Aufgrund der vergleichsweise geringen Ausbaukosten pro Bushaltestelle ist eine Förderung mit Landesmitteln nicht vorgesehen.

#### **Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) - Barrierefreiheit**

Zur Sicherstellung einer Umsteigequalität mit größtmöglicher Barrierefreiheit sind die Omnibusbahnhöfe als zentrale Umsteigestellen zwischen den Bussen, aber auch zur Schiene vorrangig barrierefrei auszubauen. Der Ausbau aller ZOB ist daher Ziel der Region Hannover. Maßstab hierfür sind einschlägige Vorschriften und Regionsstandards. Gegenüber anderen Haltestellen besteht bei den ZOB durch die zu erwartende längere Aufenthaltsdauer und höhere Fahrgastzahlen ein stärkerer Anspruch an Witterungsschutz und zusätzliche Serviceleistungen, für die die Region Hannover besondere Standards definiert hat. Die Finanzierung des Ausbaus geschieht über das Entflechtungsgesetz mit Landesmitteln.

#### **4.1.2.3 Verbesserungs- und Ausbaupotenzial (baulich und betrieblich)**

Zur Verbesserung der Betriebsabläufe, der Information der Fahrgäste, des Umsteigecomforts und schnellerer Fahrzeiten im ÖPNV bestehen im Busbereich weitere Verbesserungspotenziale. Dies betrifft Umbaumaßnahmen an bestehenden zentralen Omnibusbahnhöfen, die Einrichtung von Dynamischen Informationssystemen und Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr.

#### **Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) – Ausbaupotenzial**

Konkret bestehen für folgende Zentrale Omnibusbahnhöfe Ausbaupläne:

##### **ZOB Springe:**

Der ZOB soll nach einschlägigen Vorschriften und Regionsstandards auf Grundlage des neuen Betriebskonzeptes ausgebaut werden. Die Planung wird mit der Stadt Springe abgestimmt.

Die Ergebnisse der Bahnhofsrahmenplanung der Stadt Springe können in diesen Ausbau integriert werden. Dabei müssen jedoch nicht ÖPNV-bezogene Bausteine durch die Stadt Springe finanziert werden.

##### **ZOB Wunstorf:**

Am ZOB Wunstorf ist keine generelle Überplanung vorgesehen. Dennoch sind Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umzusetzen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung der Fahrgastinformation.

##### **ZOB Pattensen:**

Am ZOB Pattensen besteht ein grundsätzlicher Modernisierungsbedarf. Außerdem wird geprüft, ob auch ein Bedarf nach Erweiterung besteht.

##### **Dynamische Fahrgastinformation (DFI) an Zentralen Omnibusbahnhöfen:**

Die Einführung dynamischer Fahrgastinformationssysteme wird als Qualitätsverbesserung an allen Zentralen Omnibusbahnhöfen vorgesehen. Bereits eingeführt sind sie in Burgdorf und Neustadt.

##### **Dynamische Fahrgastinformation (DFI)**

Ziel des integrierten Fahrgastinformationssystems ist eine einheitliche, durchgängige und bedarfsgerechte Fahrgastinformation an Haltestellen unter Berücksichtigung neuer Ansätze der digitalen Kommunikation.

Seit 2015 besteht das Programm der Region Hannover zur Ausrüstung von ausgewählten Bushaltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation. Das Programm wird auch während der Laufzeit des NVP 2020 kontinuierlich weiterverfolgt.

Die Auswahl der Bushaltestellen, die mit dynamischen Informationssystemen ausgestattet werden und die Umsetzung geschehen in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund GVH und den Verkehrsunternehmen.

Ziel ist die Einrichtung dynamischer Fahrgastinformationselemente mit Darstellung der Abfahrtszeiten in Echtzeit und Angaben zu Änderungen im Betriebsablauf. Zur Sicherstellung einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit ist hier ein Zwei-Sinne-Prinzip vorgesehen. Zusätzlich zur optischen Information sind auch akustische Informationen abrufbar. Hierfür dient die Ausstattung der dynamischen Fahrgastinformationstafeln mit einer „Text-To-Speech“-Funktionalität. Voraussetzung ist die bereits vorhandene Ausstattung der Fahrzeuge mit RBL/ITCS-Systemen.

Die Finanzierung erfolgt mit Fördermitteln des Landes aus dem Entflechtungsgesetz.

### Beschleunigung

Um Fahrzeiten der Buslinien möglichst kurz zu halten und die Einhaltung von Fahrplänen sicherzustellen, soll der Fahrtablauf möglichst störungsfrei gestaltet werden. Für die Fahrgäste werden hierdurch kürzere Reisezeiten ermöglicht, die Pünktlichkeit wird erhöht und damit werden auch Umsteigebeziehungen zwischen Linien gesichert. Insgesamt wird der Fahrkomfort erhöht, beispielsweise wenn weniger oft an Lichtsignalanlagen angehalten werden muss und der Verkehrsablauf für den Bus oder die Stadtbahn reibungslos möglich ist.

Letztlich hat die Beschleunigung auch positive wirtschaftliche Auswirkungen, wenn durch schnellere Fahrtmöglichkeiten Fahrzeuge eingespart werden können und Wendezeiten entspannter sind.

Hierfür ist eine Reihe von Beschleunigungsmaßnahmen umzusetzen. Dazu gehören bauliche Maßnahmen wie Randhaltestellen statt Busbuchten, aus denen sich das Fahrzeug nur schwer wieder in den fließenden Verkehr eingliedern kann, aber auch ordnungspolitische Maßnahmen wie die Einrichtung von Halteverbotszonen. Wichtigstes Mittel sind signaltechnische Maßnahmen, die dem Busverkehr Vorrang von dem übrigen Verkehr einräumen. Die Maßnahmen werden nach Bedarf in Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen umgesetzt.

#### 4.1.2.4 Überplanung Regionalbuslinien-netz

Das Regionalbuslinienetz wurde in den Jahren 2017/18 analysiert und überplant. Die Untersuchung umfasste das Linienbündel Umland Hannover Bus und einige Regionalbuslinien der ÜSTRA aus dem Linienbündel Stadt Hannover und diente einer systematischen Suche nach sinnvollen Optimierungsmöglichkeiten im Netz.

Daraus resultierten größere Fahrplan- und Liniennetzanpassungen im Linienbündel Umland Hannover Bus, die zum Großteil ab dem Fahrplanjahr 2020, im Rahmen der Vergabe des ÖDA Regionalverkehr Hannover Bus, umgesetzt werden.

Ein Ergebnis ist die Einführung von sprintH-Linien zum Fahrplan 2020 auf Basis des erfolgreichen Produktes RegioSprinter (siehe hierzu auch Kapitel 4.1.2.6). Weitere vorhandene Linien werden in Richtung der erfolgreichen RegioSprinter entwickelt. Auf wichtigen Korridoren wird das Angebot verdichtet und das Netz gestrafft.

Allerdings bedürfen einige Teilbereiche des Regionalbuslinienetzes einer weiteren Überplanung. Dazu zählen der Teilbereich Steinhuder Meer und der Bereich Springe, einige Stadtverkehre in den Mittelzentren der Region Hannover (siehe auch Kapitel 4.1.2.5) sowie die bedarfsgesteuerten Verkehre.

### Elektrobusse im Regionalbuslinienetz

Die Region Hannover hat 2018 beschlossen, dass zunächst zehn Elektrobusse für das Regionalbuslinienetz angeschafft werden. Diese sollen auf den sprintH-Linien 300, 500 und 700 eingesetzt werden. Dazu werden am ZOB in Hannover Schnell-Ladestationen eingerichtet, die auch von ÜSTRA-Bussen genutzt werden können.

Perspektivisch soll das gesamte Netz der regiobus auf moderne und emissionslose Antriebstechnologien umgestellt werden. Derzeit wird untersucht, welche Technologien dazu geeignet sind.

#### 4.1.2.5 Entwicklung der Stadtverkehre

Für die Stadtverkehre im Umland von Hannover sind folgende Entwicklungen vorgesehen:

##### Barsinghausen

Derzeit werden verschiedene Varianten für den Stadtbus in Abstimmung mit der Stadt und dem Verkehrsunternehmen vorbereitet und bewertet. Entsprechend der Zielsetzungen sind die Varianten unterschiedlich zu bewerten. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen umfassender Erschließung des Stadtgebiets mit der Anbindung eines Gewerbegebiets und der Herstellung der Anschlüsse zwischen StadtBus und S-Bahn.

Die Einführung eines zukunftsfähigen Stadtbus-Systems ist zum Fahrplan 2021 vorgesehen.

##### Burgdorf, Burgwedel, Lehrte und Springe

Eine Überarbeitung der Stadtverkehre der drei Städte ist vorgesehen und muss noch erfolgen.

##### Garbsen

In Garbsen ist vorgesehen, den Status quo im Wesentlichen beizubehalten. Verbesserungen im Liniennetz werden aufgrund der Eröffnung des Maschinenbaucampus Garbsen auf der Relation Campus – Zentrum/Rathaus vorgesehen.

##### Neustadt am Rübenberge

Für die Stadt Neustadt wurde ein verbessertes Konzept entwickelt, mit der Verwaltung der Stadt Neustadt ist es bereits abgestimmt. Die dadurch entstehende und zu finanzierende Mehrleistung muss noch beschlossen werden. Umgesetzt wird beim positivem Beschluss in der Region zum Fahrplan 2021

##### Wunstorf

In Wunstorf soll der Status Quo beibehalten werden. Die beiden Linien 780 und 710/711 sollen in einem Umlaufverbund verknüpft werden.

#### 4.1.2.6 Konzepte sprintH-Linien: Schnelle und bequeme Verbindungen in Region und Stadt (Systemgedanke, Elektrifizierung)

Ziel des Regionalbusgutachtens der Region Hannover, das 2016/17 erstellt wurde, war es, wirksame Optimierungsmöglichkeiten zu identifizieren. Daher wurde das gesamte bestehende Regionalbusliniennetz und die Stadtverkehre in den Mittelzentren grundlegend analysiert. Im Zuge der Überplanung wurden auf dieser Grundlage Ansätze zur Verbesserung der Angebotseffizienz (Fahrgastzahl bezogen auf die Leistung) entwickelt. Diese bestanden einerseits aus Vorschlägen zur Leistungseinsparung, andererseits sollten Potentiale zur Erhöhung der Fahrgastnutzung durch Angebotsverbesserungen ausgeschöpft werden.

Ein wichtiges Ergebnis des Regionalbusgutachtens ist die Einführung von sprintH-Linien. Auf Basis der bereits heute existierenden RegioSprinter-Linien 300, 500 und 700 sollen weitere Regionalbuslinien in ihrem Gesamtangebot verbessert werden und als sogenannte Premiumlinien etabliert werden. Ihre Einführung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 vorgesehen.

Folgende sieben Linien werden mit den dargestellten Streckenverläufen als sprintH-Linien eingeführt:

- » 300 Pattensen – Stadtbahnendpunkt Hemmingen – Hemmingen – Peiner Straße
- » 400 (heute 440) Neustadt – Bordenau – Horst – Benbostel – Marienwerder
- » 500 Gehrden – Ronnenberg – Hannover ZOB
- » 600 (heute 650) Langenhagen – Isernhagen – Großburgwedel
- » 700 Dedensen – Seelze – Hannover ZOB
- » 800 (heute 370) Mehrum – Sehnde – Hannover/Altenbekener Damm
- » 900 (heute 640) Burgdorf – Altwarmbüchen – A2-Center

Grundlage für die Auswahl der Linien waren die Merkmale einer hohen Fahrgastnachfrage und einer hohen Angebotseffizienz.

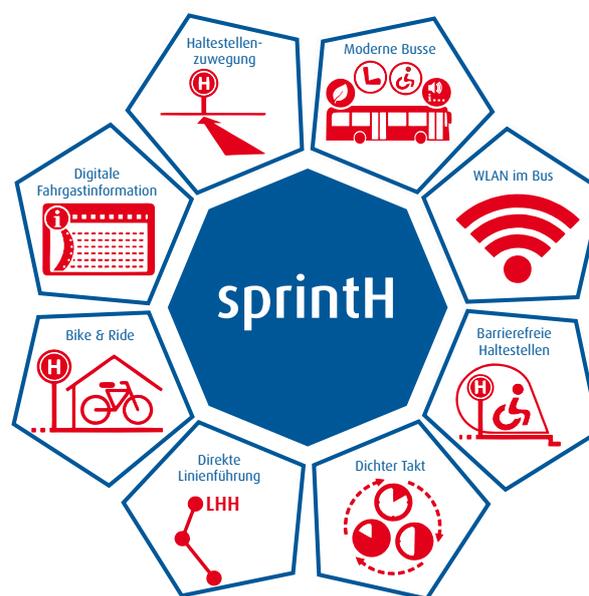
Mit der Etablierung der sprintH-Linien wird ein ganzheitlicher Ansatz der Produktgestaltung verfolgt. Er umfasst neben den Angebotsparametern eines dichten Taktes und einer direkten Linienführung folgende weitere Qualitäten:

- » Die Haltestellen sollen vorrangig barrierefrei ausgebaut werden (siehe hierzu auch Kapitel 4.1.2.2)
- » Die Zuwegung zu den Haltestellen soll verbessert werden, zum Beispiel durch geeignete Querungsanlagen.

- » Aufkommensstarke Haltestellen sollen vorrangig mit dynamischen Fahrgastinformationen und weiteren hochwertigen Elementen ausgestattet werden. Relevante Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen sollen zu intermodalen Verknüpfungspunkten ausgebaut werden. Dabei müssen der Betrieb und die Unterhaltung mit den Kommunen und den Verkehrsunternehmen geklärt werden.
- » Vorgesehen ist der Einsatz moderner Fahrzeuge mit spezifischen Ausstattungsmerkmalen, wie zum Beispiel WLAN im Fahrzeug oder spezieller Fahrgastinformation.

Die wichtigsten Merkmale der sprintH-Linien sind in Abbildung 15 dargestellt

Abbildung 15: Merkmale sprintH-Linien



#### 4.1.2.7 Stadtbus Hannover

Zur Verbesserung der Luftqualität und im Sinne des Klimaschutzes, ist der vermehrte Einsatz eines elektrifizierten ÖPNV vorgesehen.

Hierfür wird im Stadtverkehr Hannover die Elektrobusflotte der ÜSTRA ausgeweitet. Elektrobusse sollen auf den Innenstadtbushaltestellen 100/200, 120, 121 und 128/134 eingesetzt werden, um Schadstoffemissionen durch Busse in der Innenstadt, also in der Umweltzone, zu vermeiden. Für die notwendige technische Ausrüstung hat das weitreichende Konsequenzen. So müssen die Batterien der Elektrobusse während eines Umlaufes nachgeladen werden (Opportunity-Charging). Hierfür werden jeweils an den Endpunkten der Linien Lademasten installiert, an denen über einen Stromabnehmer (Pantograph) auf dem Dach des Fahrzeuges die Batterien nachgeladen werden können.

Langfristig strebt die ÜSTRA an, nach und nach alle Fahrzeuge auf Elektroantriebe umzustellen.

Bevor jedoch weitere Linien auf Elektroantrieb umgestellt und an deren Endpunkten Lademasten installiert werden, soll das Busangebot in Hannover überplant werden, da durch die Installation der Lademasten nachträgliche Änderungen der Linienwege schwieriger werden. Bei der Überplanung sollen die Änderungen in der Schullandschaft, die Erweiterung des SPNV-Angebotes sowie die fortschreitende Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten und den damit einhergehenden sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen als Grundlage dienen. Das Busangebot in Hannover wurde zuletzt 1996 als gesamtes überplant. Seit dieser Zeit ist das ÖPNV-Angebot stetig ergänzt und verändert worden. Damit besteht das Netz teilweise als historisch gewachsenes Angebot. Die Überplanung dient einer systematischen Untersuchung sinnvoller Optimierungsmöglichkeiten im Netz. Vor dem Hintergrund einer geplanten Ausweitung von Elektromobilität ist damit die Suche nach langfristig sinnvollen Linienendpunkten, wie beschrieben, vor allem wegen der Installation von Lademasten von besonderer Bedeutung.

#### 4.1.2.8 Nachtverkehr ÜSTRA

Für nachts besteht ein Angebot im Nachtverkehr in der Landeshauptstadt Hannover und dem angrenzenden Umland mit Stadtbahn, S-Bahn, Bus und Ruftaxen. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans soll das Angebot überprüft und bei Bedarf verdichtet werden.

Hierfür wurde eine erste Auswertung der Maximalbesetzung durchgeführt. Sie zeigt, dass die Nachtfahrten der Stadtbahnlinien und der Buslinien 100 und 200 in den Wochenendnächten sehr gut nachgefragt werden.

Vor diesem Hintergrund sollen die konkreten Auswirkungen einer Taktverdichtung ab 23:00 Uhr auf diesen Linien unter Berücksichtigung folgender Kriterien untersucht werden:

- » Welche Steigerung der Nachfrage ist zu erreichen?
- » Wie dicht sollen die Takte sein auf den einzelnen Linien?
- » Sollen die Betriebszeiten verändert werden?
- » Welche Anschlüsse müssen gewährleistet werden?
- » Mit welchen Kosten ist zu rechnen?
- » Welche Sicherheitsaspekte sind zu berücksichtigen durch welche Maßnahmen?
- » Gibt es Genderaspekte, die speziell im Nachtverkehr von Bedeutung sind?

Nach Durchführung der Untersuchung wird das nächtliche Verkehrsangebot entsprechend überplant.

#### 4.1.3 Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote in der Verteilungsebene (Bedarfsverkehr)

Die Verteilungsebene beinhaltet das ÖPNV-Angebot für alle Bereiche und Zeiten mit geringer Nachfrage. Für die Modernisierung des ÖPNV-Angebots in der Verteilungsebene startet die Region Hannover in der Laufzeit des Nahverkehrsplans einen Prozess, in dessen Verlauf die Bedienung der Räume definiert wird.

In der Verteilungsebene werden heute Angebote im Linienverkehr oder im Bedarfsverkehr angeboten, bei denen sich kein regelmäßiger Linienverkehr lohnt. Diese Angebote sind auf spezifische Nachfragegruppen im Schul-, Berufs-, Freizeitverkehr oder einfach auf Strukturen niedriger Nachfrage ausgerichtet.

Diese Aufzählung macht deutlich, dass es sich bei der Verteilungsebene bisher um ein „Sammelbecken“ von Angeboten handelt, das qualitativ wenig gefasst ist. Es bestand bisher das vorrangige Ziel die Angebote bei Einhaltung von Grundqualitäten preiswert zu erbringen.

Gerade bei den Bedarfsangeboten ist eine weitgehend fehlende Barrierefreiheit festzustellen, was insbesondere von mobilitätseingeschränkten Menschen häufig kritisiert wird. Weitere Defizite werden bei der Kommunikation mit KundInnen und bei der Zuverlässigkeit des Angebotes gesehen. Für flexible Angebote ist die lange Voranmeldezeit ein zusätzlicher Kritikpunkt, ebenso die strikte Fahrplangebundenheit trotz geringer Taktichte mit Zwei-Stunden-Takten. Auch die mangelnden Kapazitäten bei den Angeboten werden kritisch gesehen.

Neue, innovative Mobilitätsangebote innerhalb und außerhalb des ÖPNV liegen aktuell im Trend. Unter Schlagwörtern wie zum Beispiel „Mobility on demand“ oder „Ridepooling“ entwickeln sich derzeit Mobilitätsangebote, die auf Abruf bereitgestellt werden und die eine Fahrgemeinschaft organisieren. Mit diesen beiden Kriterien befinden sich die neuen Angebote in fachlicher Nähe zu den seit Jahrzehnten bekannten Bedarfsangeboten des klassischen ÖPNV.

Die neuen Angebote überzeugen gegenüber den bisher üblichen Angeboten des ÖPNV durch zahlreiche Innovationen. Stand bisher die Kostenminimierung im Fokus der Bedarfsverkehre, so gilt es nun, neue Perspektiven aufzeigen und Begehrlichkeiten für ein attraktives Angebot zu wecken.

Ziel ist ein ganzheitliches Mobilitätskonzept. Es umfasst neben dem zukünftigen fahrgastfreundlichen Angebot an sich auch den Einsatz geeigneter Fahrzeugtypen mit unterschiedlichen Einsatzbereichen und umweltfreundlichen Antriebstechnologien. Dazu gehört auch eine nutzerfreundliche Buchungsplattform/Buchungszentrale. Zu prüfen ist auch, ob reale oder virtuelle Haltestellen ange-setzt werden sollen. Virtuelle Haltestellen sind nicht fest definiert und können damit eine räumlich dichtere, auf die jeweilige Nachfrage zugeschnittene Bedienung besser sicherstellen als reale Haltestellen.



Des Weiteren ist eine Kooperation des Systems mit Fahrten des SchülerInnenverkehrs, gegebenenfalls aber auch mit Fahrten des motorisierten Individualverkehrs denkbar. Im SchülerInnenverkehr stehen Fahrzeuge außerhalb der Schul-Anfangs- und -Endzeiten zur Verfügung und könnten für flexible Systeme genutzt werden, zusätzlich ist zu prüfen, ob auch der SchülerInnenverkehr zu bestimmten Zeiten flexibel gestaltet werden kann.

Bevor hierzu Planungen beginnen können, stellt die Verwaltung am Beginn des Prozesses die neuen Ansprüche an die Mobilitätsangebote zusammen und erarbeitet ein Handlungskonzept mit einem realistischen Zeitplan. Es sollen hierbei bewusst Erfahrungen von neuen Mobilitätsdienstleistern einbezogen werden.

Die Umsetzung soll in Teilschritten bereits in der Laufzeit des Nahverkehrsplans erfolgen. In jedem Fall sollen die neuen Angebote Teil des ÖPNV sein.

## 4.2 Vernetzung von Verkehrssystemen: Alles hängt mit allem zusammen

Immer deutlicher wird der Trend im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, dass verschiedene Verkehrsmittel für die täglichen Wege eingesetzt werden. Dies kann den Einsatz unterschiedlicher Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege betreffen, zum Beispiel mit dem Rad zur Arbeit und mit dem Pkw zum Einkaufen (multimodale Verkehrsmittelnutzung). Dies tritt vor allem in Ballungsräumen mit einem guten ÖPNV-Angebot auf. Wenn die Möglichkeit von Sharing-Systemen besteht (zum Beispiel Car-Sharing), wird auch dieses genutzt.

Intermodale Verkehrsmittelnutzung umschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel während eines Weges. Hierunter fällt beispielsweise die Kombination von individuellen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wie Park+Ride oder Bike+Ride.

Auch hier ist Nutzung von Sharing-Angeboten sinnvoll oder die Nutzung von innovativen, flexiblen Angeboten im Anschluss an die Fahrt mit der Stadtbahn oder den SPNV.

Auf die dargestellten Veränderungen im Verkehrsverhalten muss der ÖPNV reagieren. Einerseits steht er in Konkurrenz zu den sich neu entwickelnden Verkehrsangeboten, andererseits bildet er aber auch die Grundlage für ein funktionierendes inter- und multimodales Angebot. In jedem Fall ist die sinnvolle Einbindung der beschriebenen Verkehrsmittel nur möglich, wenn Informationssysteme und Möglichkeiten zur Buchung in digitaler und analoger Form bestehen.

Im Folgenden werden die Möglichkeiten und Voraussetzungen des Einsatzes digitaler Medien und Steuerungselementen beschrieben sowie die Planungen für den Ausbau von Park+Ride und Bike+Ride.

### 4.2.1 Digitalisierung der Mobilität

In der Region Hannover wird ein Projekt verfolgt, das den Aufbau und den Betrieb eines Online-Systems zur Lenkung und Beeinflussung von Veranstaltungsverkehren unter Einbeziehung von Park+Ride Anlagen und des ÖPNV verfolgt.

Ziel dieses Projektes ist es, auch bei überregionalen Events in der Lage zu sein, den Anreise-Pkw-Verkehr zielgerichtet auf die vorgesehenen Parkplätze zu verteilen und eine Weiterreise mit dem ÖPNV zu ermöglichen. Dazu erstellt die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und der Landeshauptstadt Hannover ein Verkehrslenkungskonzept, das sich an den Autobahnen und Haupteinfallstraßen orientiert und durch Einbeziehung der dort vorhandenen Park+Ride-Anlagen die Verknüpfung zum ÖPNV herstellt. Derzeit werden die ersten sechs Park+Ride-Plätze mit Hilfe von Fördermitteln ausgestattet (Völsken-Eldagsen, Weetzen, Wettbergen, Nordhafen, Langenhagen-Mitte, Marienwerder).

Die im Lenkungskonzept enthaltenen Anlagen werden mit einer Sensorik ausgestattet, die es erlaubt, die Belegungsgraderfassung in die Verkehrsmanagementzentrale zu übertragen. Beim Erreichen der Kapazitätsgrenze eines Parkplatzes kann somit die nächste Anlage rechtzeitig und kontinuierlich nach der im Lenkungskonzept vorgesehenen Reihenfolge angeboten und angesteuert werden. Aus Erfahrungswerten soll ein Prognosemodell gespeist werden, das dazu dient, eine frühzeitige Auslastung der Plätze zu prognostizieren und die Information möglichst schon am Anfang der Wegekette bereit zu stellen.

Darüber hinaus erfassen Sensoren in den Fahrzeugen des ÖPNV den Besetzungsgrad. Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen ÜSTRA AG und DB AG sind bereits entsprechend ausgestattet oder befinden sich in der Ausrüstung. Nachgerüstet werden müssen die Fahrzeuge der Regiobus.

Vor dem Hintergrund steigender Fahrgastzahlen wollen die Verkehrsunternehmen versuchen, Überfüllungen der Fahrzeuge und daraus resultierende verlängerte Haltezeiten zum Beispiel an Stadtbahnhaltestellen zu vermeiden. Dazu ist eine Erfassung der Besetzungsgrade von Bussen und Bahnen sowie die Live-Übertragung dieser Daten zur Nutzung durch den Betrieb sowie zur Information der Fahrgäste von Regiobus und ÜSTRA geplant. Dies soll während der Laufzeit des NVP 2020 geschehen. Damit verbunden wäre ggf. auch eine verbesserte Lenkung der Fahrgäste auf freie Platzkapazitäten in Stadtbahnfahrzeugen möglich.

Zur Information der Fahrgäste über digitale Medien dient das Zusammenlaufen aller erfassten Daten in der Verkehrsmanagementzentrale. Hier werden sie geprüft und mit aktuellen Verkehrslageinformationen und Baustellen abgeglichen. Im Ergebnis können sie als Lenkungs- und Umsteigeempfehlungen den Nutzenden über das Navigationsgerät oder über eine App auf dem Smartphone zur Verfügung gestellt werden.

## 4.2.2 Park+Ride und Bike+Ride

Mit der Verknüpfung von Individualverkehr und ÖPNV durch Park+Ride und Bike+Ride wird in der Region Hannover eine Reihe von Zielen verfolgt.

Dazu gehört die Steigerung von Fahrgastzahlen, die mit einem Rückgang des Motorisierten Individualverkehrs verbunden ist. Damit werden auch Ziele des Klimaschutzes durch Reduzierung des Feinstaubes und der Stickoxide NO<sub>x</sub> erreicht. Der Ausbau von Park+Ride-Plätzen beinhaltet die Sicherstellung eines verlässlichen Stellplatzangebots, dabei muss die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und des Betriebs berücksichtigt werden. Qualität und Quantität von ausreichend Stellplätzen für den Radverkehr dient auch einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Fahrradverkehr.

In der Region Hannover werden die im Folgenden beschriebenen Ausbaustandards vorgesehen.



### 4.2.2.1 Ausbaustandards

#### Park+Ride-Anlagen an SPNV und Stadtbahnstationen

Der Ausbau wird entsprechend einschlägiger Richtlinien verfolgt. Bevorzugt werden ebenerdige Anlagen, bei mangelnder Flächenkapazität ist an ausgewählten Standorten auch die Einrichtung von Parkdecks denkbar. Diese Standorte liegen vorwiegend an den Endpunkten von schienengebundenen ÖPNV-Linien oder an stark frequentierten Bahnhöfen, die durch Autobahnen oder Bundesstraßen erreichbar sind. Das Angebot an diesen Bahnhöfen sollte eine dichte Taktung aufweisen, um gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu sein.

#### Bike+Ride-Anlagen an SPNV, Stadtbahnstationen und Bushaltestellen

- » Für Fahrradabstellplätze an ÖPNV-Stationen sind verschiedene Ausbauvarianten möglich, die sich an der Funktion der Haltestelle und am Fahrgastaufkommen orientieren:
- » Die einfachste Ausbaustufe umfasst ein Bügelsystem, an dem Fahrräder angeschlossen werden können.

- » Die höchsten Ansprüche an Sicherheit und Komfort bieten die abschließbaren Fahrradgaragen. Neuere Anlagen werden mit Schließfächern ausgestattet, Lademöglichkeiten werden vom täglichen Pendler – nach bisherigen Erfahrungen – nicht stark nachgefragt.
- » Nach bisherigen Erfahrungen werden E-Lademöglichkeiten nicht nachgefragt.

### 4.2.2.2 Strategie für den weiteren Ausbau von Anlagen

Park+Ride Anlagen sollen dezentral in der Region Hannover an allen SPNV Stationen eingerichtet werden. Der Nutzende soll möglichst frühzeitig auf den ÖPNV umsteigen und den nächstgelegenen P+R Platz nutzen, statt langer Anreisewege zu wenigen zentralen Umsteigepunkten.

Grundsätzlich sollen alle Anlagen wohnortnah liegen, um die Wege mit dem Individualverkehrsmittel kurz zu halten. Grundlage für die Einrichtung oder den Ausbau sind – soweit vorhanden – Auslastungszahlen bestehender Anlagen oder Feststellung des Parkdrucks. Darüber hinaus sind weitere Kriterien zu berücksichtigen, wie die Taktung des ÖPNV oder die Gesamtreisezeit für den Weg. Im Idealfall ist der/die Reisende mit dem Umstieg auf den ÖPNV schneller als bei Nutzung des Pkw für den Gesamtweg.

Bauherrin ist die Region Hannover, die die Anlagen mit Hilfe von Landes- und Bundesfördermitteln finanziert. Die Kommunen oder infra als Eigentümer verwalten und unterhalten die Anlagen. Dazu gehört bisher die Ausgabe der Zugangsberechtigungen.

Ein Überangebot (insbesondere im Bike+Ride) ist zu unterstützen, denn es gibt Sicherheit einen Stellplatz zu erhalten. Anreize sollen geschaffen werden durch mehr Quantität und Qualität. Wichtig hierbei ist aber auch der Bau einer Vielzahl von einfachen überdachten Bike+Ride-Anlagen. Wichtiges Klientel sind dabei auch GanzjahresradfahrerInnen.

Die standardmäßige Ausstattung mit Bügeln ist auch an Bushaltestellen zu verfolgen.

An den Haltestellen der sprintH-Linien sind bei Bedarf und wenn die Flächenverfügbarkeit es zulässt, überdachte oder abschließbare Anlagen herzustellen.

### 4.2.2.3 Finanzierung

Die Finanzierung der Anlagen geschieht über das Entflechtungsgesetz, dem Nachfolger des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG Mittel). Darüber hinaus können Sonderprogramme genutzt werden, wie beispielsweise Bundesmittel für Klimaschutz Radverkehr, da dort andere Förderschwerpunkte vorliegen.

Derzeit ist die Nutzung von Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen kostenfrei. Davon kann gegebenenfalls zukünftig abgewichen werden. Die Erhebung von Gebühren könnte für Spontannutzende von Fahrradgaragen sinnvoll sein oder für Nutzende von Parkdecks/Parkhäusern, da diese kostenfrei nicht wirtschaftlich von den Kommunen betrieben werden können. Die Nutzung der Fahrradgaragen ist derzeit noch GVH-Abonnenten vorbehalten.

### 4.2.2.4 Ausblick und Anregung zur Weiterentwicklung von Anlagen

Für die Dimensionierung neuer Anlagen wird eine offensive Angebotsplanung statt bisheriger Bedarfsplanung empfohlen, allerdings entspricht dies nicht dem Förderkonzept der LNVG. Ein digitales Buchungssystem befindet sich derzeit im Aufbau. Dadurch soll auch Spontannutzenden der Zugang zu Fahrradgaragen ermöglicht werden. Ebenfalls im Planungsprozess befindet sich ein vollautomatisches Fahrradparkhaus in Wunstorf

### 4.2.2.5 Park+Ride / Bike+Ride Ausbaukonzept

Die Grundlage für die Ausbaureihenfolge ist zunächst eine Priorisierung möglicher Standorte. Die folgenden Tabellen zeigen die Priorität von Standorten auf (Tabelle 16 für den SPNV, Tabelle 17 für die Stadtbahn). Unterschieden wird hier in

- 1 = hohe Priorität,   
 2 = mittlere Priorität,   
 3 = geringe Priorität. 

Durch Erfassung der Auslastungszahlen und entsprechender Auswertung ist 2018 eine Aktualisierung des P+R/ B+R Konzeptes erfolgt.

Tabelle 17: Ausbauprioritäten für Bike+Ride und Park+Ride an SPNV Stationen

Station	Park+Ride Kat.	Bike+Ride Kat.	Station	Park+Ride Kat.	Bike+Ride Kat.
Ahlten	1	1 B+R	Immensen -Arpke	3	3
Aligse	3	3	Isernhagen	1	1
Anderten -Misburg	1	1	Kirchdorf	3	3
Bantorf	3	3	Lgh - Kaltenweide	3	3
Barsinghausen	2	2	Lgh. -Mitte	1	1
Bennemühlen	2	1	Lgh. -Pferdemarkt	Kein P+R	1
Bennigsen	2	2	Lehrte	3	1
Bissendorf	2	1	Lemmie	3	3
Burqdorf	2	2	Letter	3	2
Dedenhausen	2	3*	Mellendorf	1	2
Dedensen - Gümmer	2	2	Neustadt	1	2
Dollbergen	1	1	Otze	2	3
Egestorf	3	3	Poggenhagen	3	3
Ehlershausen	1	2	Rethen	2	3
Eilvese	2	2	Ronnenberg	3	3
Empelde	3	3	Seelze	2	3
Großburgwedel	3	3	Sehnde	2	3
Hämelerwald	2	1	Springe	3	1
Hagen	3	3*	Völkzen/Eldagsen	2	3
H-Bismarckstrasse	Kein P+R	1	Weetzen	1	2
H.-Bornum	Kein P+R	3	Wennigsen	2	3
H-Linden Fischerhof	Kein P+R	1	Winninghausen	3	3
H.-Vinnhorst	2	1	Wunstorf	1	2
Holtensen -Linderte	2	3			

**Tabelle 18: Ausbauklasse Park+Ride von Stadtbahnstationen**

Stadtbahnstation	Park+Ride Kat.	Stadtbahnstation	Park+Ride Kat.
Altwarmbüchen	2	Marienwerder	1
Ehrhardstraße	3	Misburg	1
Empelde	1	Mühlenberg	1
Garbsen	3	Nordhafen	2
Haltenhoffstrasse	3	Ostfeldstraße	3
Kurze-Kamp-Straße	3	Pascalstraße	1
Paracelsusweg	1	Roderbruch	3
Langenhagen Berliner Platz	2	Stöcken	2
Langenhagen Endpunkt	3	Wettbergen	1

### 4.2.3 Inter-/multimodale Mobilitätsangebote: Integration und Kooperation unterschiedlicher Mobilitätsanbieter fördern

Die Angebote der inter- und multimodalen Mobilität wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme oder Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme gewinnen an Bedeutung, zunehmend werden sie auch aus einer Hand angeboten was die reibungslose Organisation erleichtert.

Die Region Hannover und der GVH entwickeln daher einen multimodalen Mobilitätsverbund als attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Privat-Pkw. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel wird dabei auf allen Ebenen angestrebt, also auch hinsichtlich einheitlicher Informationsmedien, einheitlicher Zugangsmöglichkeiten und einheitlicher Abrechnung. Um die Entwicklung voranzutreiben, ist weiterhin ein gemeinsames Handeln durch die Region Hannover und den GVH notwendig.

Grundsätzlich sind intermodale und multimodale Wege zu unterscheiden, für die die NutzerInnen aber auf dieselben Verkehrsmittel zurückgreifen können.

Der ÖPNV bildet dabei das Rückgrat. Intermodale Wegeketten werden mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Unterstützt werden kann dies durch Park+Ride und Bike+Ride-Angebote, durch Fahrradmitnahme im ÖPNV, aber auch durch Sharing-Angebote an den Stationen des ÖPNV.

Multimodale Wege beinhalten die persönliche Wahl des besten Verkehrsmittels für den jeweiligen Weg, beispielsweise mit dem ÖPNV zur Arbeit, mit dem Rad zum Einkaufen.

### 4.2.3.1 Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen

Grundsätzlich wird die Möglichkeit, Fahrräder in Bus und Stadtbahn mitnehmen zu können unterstützt, zumindest zu bestimmten Zeiten. Allerdings birgt dies sowohl großes Konfliktpotenzial bei den Fahrgästen als auch Probleme des Betreiber.

Das Handlungskonzept Radverkehr nennt als eine von zehn Topmaßnahmen „Verbessern der Akzeptanz von Fahrrädern im ÖPNV“.

Um die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV zu optimieren und das Miteinander im Mehrzweckabteil von Bussen, Stadtbahnen und S-Bahnen zu harmonisieren, hat sich die Region Hannover 2015 für das Forschungsprojekt im Rahmen der NRVP (Nationale Radverkehrsplansplanung) -Förderung des BMVI beworben. Ziel des Projektes war es, bestehende Konflikte zu erheben, offensiv zu thematisieren und mit Hilfe einer Kampagne zu entschärfen. Die Grundlagenerhebung der Situation in der Region Hannover ergab die im Folgenden beschriebenen Ergebnisse:



Die Regeln der Fahrradmitnahme sind für alle Beteiligten oft unklar, zudem weichen sie zwischen Theorie und Praxis ab. So sind sie auch im GVH uneinheitlich und damit schwer zu überblicken. Ziel muss es also sein, transparentere Regeln aufzustellen und ihre Einhaltung durch eine klare Kommunikation mit den KundInnen sicherzustellen. Dazu gehört auch eine klare interne Kommunikation.

Nicht die Fahrräder sind das Problem, sondern das Zusammentreffen aller Mehrzweckabteilmotzenden. Dazu gehören Personen mit Kinderwagen, RollstuhlfahrerInnen, FahrradfahrerInnen und andere mehr. Hier müssen klare Prioritäten aufgestellt werden, die es ermöglichen, eine Kommunikation zwischen den Betroffenen herzustellen und eine Regelung untereinander anzuregen. Grundsätzlich sollen alle willkommen geheißen werden.

Derzeit ist die Infrastruktur für die Mitnahme der Fahrräder nicht optimiert. Daher sind Fahrzeuge und Haltestellen entsprechend zu optimieren. Für die Fahrzeuge bedeutet dies, dass Mehrzweckabteile in ausreichender Größe vorhanden sind, die innen und außen am Fahrzeug deutlich gekennzeichnet werden.

Bei einer Regelung von Zeiten, in denen die Fahrradmitnahme erlaubt oder nicht erlaubt ist, ist eine Festlegung einheitlicher Mitnahmezeiten innerhalb eines Verbundes sicherzustellen. Uneinheitliche Regelungen sind den Nutzenden nicht vermittelbar. Im besten Fall, wenn die Kapazitäten es erlaubt, ist eine generelle Freigabe anzustreben.

Zunächst besteht intern wie extern Kommunikationsbedarf. Daher wurde ein Kick-off Workshop durchgeführt. Zudem wird ein interner Kommunikationsprozess gestartet, das Personal wird geschult und in den Prozess eingebunden. Die externe Kommunikation wird mit Aktionen bei Einführung neuer Maßnahmen angeregt, um eine gute Informiertheit und Akzeptanz zu erreichen.

Eine zunächst geplante Testkampagne wurde durch einen Kick-off Workshop ersetzt, da ein erhöhter Abstimmungsbedarf im Vorfeld bestand. Im Ergebnis hat die gemeinsame, intensive Arbeit von Verkehrsbetrieben, GVH und Region Hannover im Forschungsprojekt in wesentlichen Punkten zu einem Umdenken bei den beteiligten Verkehrsbetrieben geführt und die Akzeptanz erhöht.

Im Ergebnis wurden die Fahrrad-Mitnahmezeiten im Frühjahr 2019 im Regionsgebiet harmonisiert und insgesamt leicht erweitert. Es wurde eine Bereitschaft aller Beteiligten hergestellt, das Miteinander im ÖPNV unter besonderer Berücksichtigung der Fahrradmitnahme mit Hilfe einer Öffentlichkeitskampagne herzustellen. Dabei sollen verständliche Regeln und Piktogramme sowie interne Schulungen die Situation verbessern.

Nach erfolgreicher Evaluation der angestrebten Harmonisierungs-Kampagne kann gegebenenfalls eine Erweiterung der Mitnahmezeiten für einen beschränkten Zeitraum probeweise eingeführt werden. Auch eine Kampagne wurde durchgeführt.

Die Umsetzung der Erkenntnisse wurde durch den GVH finanziert.

#### 4.2.3.2 CarSharing

Die Region Hannover fördert CarSharing als Baustein des Mobilitätsverbunds in Ergänzung zum ÖPNV. Grundlage hierfür ist der Masterplan 'Shared Mobility', der Plan wurde im Dezember 2014 in der Regionsversammlung beschlossen.

Dabei werden interessierte Regionskommunen im Rahmen des Mobilitätsmanagements dabei unterstützt, tragfähige CarSharing-Angebote vor Ort aufzubauen oder bereits vorhandene weiter zu stärken. Die im Folgenden beschriebene Strategie soll verfolgt werden.

Zunächst sollen CarSharing-Fahrzeuge in kommunale und betriebliche Fuhrparks integriert werden. Die sich somit durch dienstliche Nutzung gesicherte Grundauslastung schafft eine gute Grundlage für ein tragfähiges öffentliches CarSharing-Angebot, vor allem in kleineren Städten und Gemeinden.

2018 erfolgte der Abschluss des „Rahmenvertrags über den Aufbau eines flächendeckenden Netzes mit CarSharing Angeboten“ mit der Deutsche Bahn Connect GmbH nach europaweiter Ausschreibung. Vertragspartner sind die Städte Burgwedel, Gehrden, Neustadt am Rübenberge und Springe sowie die KRH Servicegesellschaft mbH und die Verwaltung der Region Hannover mit ihren Standorten in Neustadt a. Rbge. Der Rahmenvertrag hat eine Laufzeit von vier Jahren sowie eine Verlängerungsoption von weiteren vier Jahren, das heißt bis 2022 oder 2028. Beitrittsberechtigt sind alle Regionskommunen sowie die rechtlich selbstständigen Unternehmen der Region Hannover und die in § 3 der Hauptsatzung der Region Hannover erfassten Gebietskörperschaften, die öffentliche Auftraggeber im Sinn des § 99 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) sind und zu mindestens 51% im Eigentum der oben genannten kommunalen Gebietskörperschaften stehen.

Die Region Hannover berät und begleitet die Kommunen und Betriebe bei der Einführung von CarSharing und fördert die Bekanntmachung und Nutzung durch intensive Öffentlichkeitsarbeit.

#### 4.2.4 Mobilitätsplattform für alle Anforderungen persönlicher Mobilität

Die Aufgaben einer Mobilitätsplattform bestehen in der Verbindung von Informieren, Buchen und Bezahlen über dasselbe Medium. Neue Mobilitätsdienstleistungen werden dort in das vorhandene ÖPNV-System eingebunden und ergänzen dieses.

Ziel ist es, dass über dieselbe Plattform in Echtzeit Informationen eingeholt werden, ein Angebot gebucht werden kann und dort auch die Bezahlung erfolgt.

Eine Registrierung soll einmalig geschehen (Single-Sign-On). Kunden und Kundinnen können sich im Mobilitätsshop sowohl für das Ticketing für ÖV-Angebote einschließlich aller Bedarfsverkehre) sowie für Taxi-Nutzung, CarSharing (stationsgebunden oder Freefloating), BikeSharing und Poolingdienste registrieren. Nach dieser Registrierung gilt die Besonderheit, dass eine bargeldlose Nutzung möglich ist und Sonderkonditionen für Taxi, Sharing und Pooling als Rabatt gewährt werden.

Registrierte Kunden und Kundinnen erhalten monatlich eine gebündelte Rechnung über die Fahrtkosten, über genutzte Sharingdienste und Taxifahrten.

Soweit eine Be-in-Be-out-Abrechnung (siehe dazu auch Kapitel 3.2.3.3), eventuell mit Bestpreisberechnung vorgesehen ist, werden die Kaufbeträge nicht sofort nach Erwerb des Tickets eingezogen, sondern über eine monatliche Abrechnung.

Das online-Angebot stellt alle Verbundtarife zur Verfügung, alle Tickets, Cards und Abos. Auch über Nachbar- und Anschlussstarife können Auskünfte eingeholt und Fahrscheine erworben werden, beispielsweise das Niedersachsenticket oder Angebote zur Anschlussmobilität. Hinsichtlich der bestehenden Angebote zum Car-/Bike Sharing ist eine Öffnung der Fahrzeuge und Fahrräder über die App möglich. Desgleichen wird eine Kopplung mit dem im Aufbau befindlichen elektronischen Schließsystem von Bike+Ride angestrebt. Eine entsprechende Technologie muss bei Beschaffung berücksichtigt werden.

Falls die Verfügbarkeit von Park+Ride-Plätzen über die App abrufbar ist, soll perspektivisch auch die Buchung der Parkplätze per App ermöglicht werden, auch hier soll die entsprechende Technologie Berücksichtigung finden.

Für das Routing von nachgefragten Wegen sollen Bike+Ride sowie Park+Ride berücksichtigt und angeboten werden, um eine intermodale Nutzung zu ermöglichen.

Auch für den Individualverkehr soll das Routing zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem Pkw oder Taxi abrufbar sein. Reisezeiten und eventuell anfallende Preise sollen ausgegeben werden.

Für alle Wege und alle Modale (Verkehrsmittel) soll das Routing und Buchen in Echtzeit erfolgen. Dabei werden auch die aktuelle Verkehrslage und die Fahrzeugverfügbarkeit berücksichtigt. Sinnvoll ist hier die Einbindung in eine interaktive Karte.

#### 4.2.5 Autonomes Fahren

Längerfristig werden auch die Möglichkeiten des Autonomen Fahrens im ÖPNV ausgelotet. Sinnvoll können Angebote, die ohne Fahrpersonal auskommen, beispielsweise im ländlichen Raum sein, wo Gebiete mit geringer Nachfrage bedient werden sollen, hohe Kosten für Personal in Bereitschaft für flexible Angebote aber vermieden werden sollen. Derzeit herrscht darüber hinaus ein deutlicher Mangel an Fahrpersonal, weswegen die Forschung über die Einsatzmöglichkeiten autonomer Fahrzeuge auch in dieser Hinsicht lohnend ist.

Vor allem bei Einsatz autonomer Fahrzeuge im Straßenverkehr sind noch eine Reihe technischer und rechtlicher Fragen ungeklärt. Erstes Ziel wäre daher der Einsatz eines Testfahrzeuges, wobei die Testphase wissenschaftlich begleitet werden sollte. Die Realisierung soll mit Elektrofahrzeugen durchgeführt werden, die über automatische Zugangssysteme erreichbar sind. Die Verkehrsinfrastruktur ist mit Photovoltaikanlagen auszurüsten, um nachhaltigen Strom zu erzeugen und direkt zu nutzen.

Derzeit besteht eine Ideenskizze zu einem „Autonomen Busshuttle Campus Garbsen“. Schwerpunkt zur Umsetzung von Klimazielen ist dabei der klimafreundliche Elektroantrieb. Um den Universitätscampus Garbsen mit einer sehr hohen Nachfrage zur Stadtbahnlinie zu bedienen, ist ein leistungsfähiges Anschlussystem notwendig. Die Idee eines Shuttlebetriebes umfasst die Andienung jeder Stadtbahnfahrt (in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt) mit Gelenkbussen. In Schwachverkehrszeiten kann die Nachfrage aber auch niedrig sein. Hierfür könnte ein autonomer Pilotbetrieb geeignet sein, allerdings ist es bisher noch nicht gelungen, einen Partner aus der Fahrzeugindustrie zu gewinnen, da der Entwicklungsstand bei geeigneten Fahrzeugen das noch nicht zulässt. Die Region Hannover bemüht sich weiterhin einen Piloten zu realisieren.

Hinsichtlich eines autonomen Betriebs im SPNV und bei der Stadtbahn ist die technische Entwicklung deutlich weiter gediehen. Allerdings ist der Einfluss der Region Hannover auf die Thematik begrenzt und der Zeithorizont der Laufzeit des Nahverkehrsplans bis 2025 ist hierfür zu kurz.

Für den SPNV gilt, dass Schienenverkehrsmittel grundsätzlich die besten Voraussetzungen aufweisen, auf automatischen Betrieb umgestellt zu werden. Freiwerdendes Personal kann besser im Bereich der Kundenbetreuung eingesetzt werden, wobei bundesweit ein Personalmangel bei Lokführern festzustellen ist, dem durch fahrerlosen Betrieb entgegengewirkt werden kann. Die Region Hannover unterstützt daher Projekte zur Umstellung auf den automatisierten Betrieb. Es wird ein gemeinsamer Prozess mit der LNVG angestrebt.

Bei der Stadtbahn ist ein gemeinsamer Prozess mit der ÜSTRA geplant. Hier sind erste Umstellungen schon bei der nächsten Stadtbahngeneration 2030 denkbar.

## 4.3 Die Servicequalität verbessern - im Sinne der Fahrgäste

Neben den Qualitäten des Angebots und der Ausstattung des ÖPNV dienen Maßnahmen zur Verbesserung der Servicequalität dazu, den Umgang mit dem ÖPNV für die Fahrgäste einfach und komfortabel zu gestalten. Zudem muss die Möglichkeit, den ÖPNV zu nutzen so qualitativ ansprechend sein, dass auch Interessierende, die den ÖPNV bislang nicht oder selten nutzen, motiviert werden, sich damit auseinanderzusetzen. Dazu gehören neben einem verständlichen Tarifgefüge ein einfaches System zur Information und zum Vertrieb und vor allem ein Echtzeitauskunftssystem über gängige Medien. Störungen sollen schnell behoben werden und Beschwerden sollen zu einer Lösungsstrategie führen und dem Fahrgast diese auch rückkoppeln. In den folgenden Punkten werden Planungen der Region Hannover dazu dargestellt.

### 4.3.1 Tarifentwicklung

Die aktuellen, konkreten Maßnahmen der Tarifentwicklung sind dem Kapitel 3.2.3 zu entnehmen, die vorwiegend das Fahrscheinportfolio betreffen. Im Folgenden werden die Maßnahmen beschrieben, die 2018 im Zuge der Tarifstrukturreform beschlossen wurden und ab dem 01.01.2020 umgesetzt werden sollen.

Das Tarifsystem im GVH ist bereits relativ einfach und verständlich aufgebaut. Jedoch waren bisher die unterschiedlichen Tarifzonen für Tickets und Cards verwirrend, insbesondere für Gelegenheitsnutzer und Gelegenheitsnutzerinnen. Dies wird zukünftig vereinheitlicht, wobei, die sich entscheiden wollten, zu Stammkunden zu werden „Tarifwechsler“ eine Preisdifferenzierung dafür sorgt, dass die Maßnahme einnahmenneutral bleibt. Für die Einwohnenden im Umland werden die Card-Preise zum Erreichen ihrer Mittel- und Grundzentren gesenkt, die Binnennachfrage der Gemeinden im Umland soll damit gestärkt werden. Erhöht werden ausschließlich die Preise derer, die bisher nur in die Zone Hannover 2 gependelt sind. Dies sind wenige Personen, die nun aber das gesamte Stadtgebiet befahren können.

In einer weiteren Stufe soll ab 2021 eine netzweite Zeitkarte für Senioren und Seniorinnen eingeführt werden. Die Einführung einer PartnerCard ist noch offen.

Die Tarifzonen für „Tickets“ und „Cards“ werden angeglichen. Zukünftig gibt es nur noch drei Tarifzonen. Die Card-Zonen „Hannover 1“ und „Hannover 2“ werden zu einer Tarifzone zusammengelegt.

b) Für die bisherigen Tarifzonen „Umland“ und „Region“ werden rabattierte Zeitkarten eingeführt. Gleichzeitig werden die Fahrausweise im Sondertarif „Barsinghausen“ vom Markt genommen.

c) Die Fahrberechtigungen für SchulCards werden ausgeweitet und gelten zukünftig ganzjährig im gesamten Tarifgebiet des GVH; Netzkarte zum Einheitstarif.

d) Die Fahrausweise in den Großkundenangeboten „FirmenAbonnement“ und „SammelBestellerAbonnement“ werden zukünftig auch für die Regionaltarifstrecken angeboten.

e) Es werden einheitliche 1. Klasse-Aufschläge bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeführt.

f) Das HalbjahresAbonnement wird vom Markt genommen.

g) Es wird neue Bezeichnungen für die Tarifzonen und Tarifprodukte geben.

h) Auf den Sprinterlinien 300, 500 und 700 der regio-bus GmbH wird ab dem 01.01.2020 auch in Hannover der Kurzstreckentarif anerkannt. Dieser gilt auf Buslinien für fünf Haltestellen.

Die bisherigen Begriffe „Tickets“ und „Cards“ werden für nahezu alle Produkte durch „Karte“ bzw. „Fahrkarte“ ersetzt. Tarifzonen sind Geltungsbereiche und erhalten die Buchstaben A bis C bzw. D bis F für den Regionaltarif.

### 4.3.2 Einrichtung einer zentralen Informations- und Beschwerdestelle

Um einen bestmöglichen Service zu gewährleisten, auch wenn der ÖPNV für den einzelnen Fahrgast gerade nicht reibungslos funktioniert, ist beabsichtigt, eine zentrale Informations- und Beschwerdestelle einzurichten. Dort wird allen Kunden und Kundinnen des ÖPNV in der Region Hannover eine einfache und barrierefrei nutzbare Plattform für alle Anliegen zur Verfügung gestellt. Diese soll Möglichkeiten für eine Kommunikation eröffnen, die sowohl online als auch persönlich oder schriftlich erfolgen kann.

An dieser Informations- und Beschwerdestelle soll das Wissen aller Partner an einer Stelle gebündelt werden. Dabei muss sichergestellt sein, dass Kunden und Kundinnen ihr Anliegen auch ohne Fachwissen an der richtigen Stelle platzieren können und kompetente Antwort und Beratung erhalten.

Die Plattform dient zur optimierten Kundenorientierung, Kundenbindung, Kundenzufriedenheit, Produktverbesserung, Qualitätssicherung und Imageverbesserung aller Partner im GVH.

Die Informations- und Beschwerdestelle umfasst dabei alle Eingangskanäle, die allen Kunden und Kundinnen individuell ermöglicht, sich auf die ihnen entsprechende Weise einzubringen.

» Dazu gehört die Möglichkeit, telefonisch erreichbare AnsprechpartnerInnen zu erreichen, dazu wird eine Service-Hotline mit einheitlicher Telefonnummer und festen Ansprechzeiten eingerichtet.

» Anregungen, Fragen und Beschwerden können auch auf dem Postweg schriftlich eingereicht werden über Briefe, Postkarten oder zum Beispiel in Kundenzentren ausliegende Dialogkarten.

- » Schriftliche Äußerungen können auch per E-Mail eingereicht werden, eine entsprechende feste E-Mail-Adresse wird eingerichtet.
- » Über Internet können auf gvh.de und den Websites aller Partner Formulare aufgerufen werden, über die Eingaben getätigt werden können, ebenso über Social-Media-Kanäle (Twitter, Facebook und andere).
- » Eine persönliches Gespräch kann in Kundenzentren oder Verkaufsstellen geführt werden.
- » Auch an Fahr- und Kontrollpersonal gerichtete Anliegen sollen systematisch weitergegeben und weiterverarbeitet werden.

Alle so bekannt gewordenen Kundenanliegen werden kategorisiert aufgenommen und ausgewertet. Hierfür ist der Aufbau eines webbasierten Kundenmanagement-Instrumentariums / KMI vorgesehen. Die Auswertungen werden regelmäßig allen Partnern zur Verfügung gestellt, wobei hier ein DSGVO-konformes Reportingsystem einzusetzen ist.

Zur Verarbeitung der Anliegen und Beschwerden sowie zur effizienten Bearbeitung und Lösung der angesprochenen Probleme wird ein Prozess aufgesetzt, der aus folgenden Schritten besteht:

- » Anregung für Kundinnen und Kunden
- » Kanalisierung: Alle Eingaben, Anliegen und Beschwerden, die über verschiedene Medien eingehen, werden in einem System gepflegt und weiterverarbeitet
- » Beschwerdeannahme: Die Beschwerde wird aufgenommen und in das System eingegeben, der Zugriff durch dafür zuständige MitarbeiterInnen wird gesichert.
- » Bearbeitung: Das Anliegen oder die Beschwerde werden geprüft und den richtigen Stellen zur weiteren Bearbeitung zugeleitet.
- » Reaktion gegenüber KundInnen: Der/die Kunde/Kundin erhält eine Rückmeldung, dass sein/ihr Anliegen eingegangen ist, bei Bedarf auch eine Begründung, Entschuldigung oder Erstattung
- » Auswertung einschließlich möglicher Maßnahmenableitung: Die Kundenanliegen werden statistisch ausgewertet und Maßnahmen geplant, um wiederkehrende und systematische Fehler oder Probleme zu beheben.



### 4.3.3 Echtzeit-Fahrgastinformation und Störfallmanagement

Die technischen Voraussetzungen für den Informationsfluss in Echtzeit sind bereits gegeben. Dabei werden über die RBL-/ITCS-Systeme der Verkehrsunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Positionsdaten ermittelt. Die Solldaten werden mit den Ist-Zeiten abgeglichen. Somit können Verspätungen angezeigt und Prognosewerte abgeleitet werden. Diese Daten fließen in die ZDD (Zentrale Datendrehscheibe) für Norddeutschland beim VBN ein. Von dort gelangen sie in die Auskunftssysteme. Kontinuierlich wird an der Verbesserung der Datenqualität gearbeitet. Für das Störfallmanagement sind technische und personelle Ressourcen erforderlich. 2019 wird ein Ereignismanagementsystem (EMS) eingeführt, in dem alle Störungsmeldungen erfasst und mit der Elektronischen Fahrplanauskunft verknüpft werden, es ersetzt das alte System ICS.

Für den Austausch mit anderen Systemen werden standardisierte Schnittstellen genutzt. EMS kann unterschiedliche Ausgabemedien bedienen, so können Informationen über die App, über das Internet und über Twitter oder als Push-Meldungen weitergegeben werden und an DFI-Anzeiger an Haltestellen und in Fahrzeugen angezeigt werden. Die Informationen werden mit den Bordgeräten verknüpft oder können in Text-to-Speech-Informationen münden. Darüber hinaus kann das EMS für Meldungen über Aufzugstörungen in Echtzeit genutzt werden. Als Personal werden sogenannte InformationsmanagerInnen eingesetzt. Sie bedienen das EMS und arbeiten bestenfalls rund um die Uhr an allen Wochentagen in den Leitstellen. Sie erstellen Erstmeldungen, aktualisieren und ergänzen diese und informieren über die voraussichtliche Dauer und das Ende der Störung.



## Organisation und Finanzierung



# Kapitel 5

## 5. Organisation und Finanzierung

### 5.1 Ausschreibungslose SPNV

Karte 9: Liniennetz SPNV mit Beteiligung der Region Hannover



- S-Bahn Hannover DB Regio
- Expresslinien Emsland / Mittelland (EMIL) Westfalenbahn  
Emsland = Emden - Meppen - Rheine - Münster  
Mittelland = (Bielefeld / Rheine - Osnabrück -)  
Löhne - Hannover - Braunschweig
- Expresskrenz Niedersachsen / Bremen DB Regio  
Hannover - Nienburg - Bremen - Emden - Norddeich  
Osnabrück - Diepholz - Bremen - Bremerhaven - Lehe
- Heidekrenz erixx  
Hannover - Soltau - Buchholz  
Uelzen - Soltau - Bremen
- Hansennetz Metronom  
Uelzen - Hannover - Göttingen  
Hannover - Hamburg
- ElektroNetz Niedersachsen Ost (ENNO) Metronom  
Hannover - Gifhorn - Wolfsburg  
Wolfsburg - Braunschweig - Hildesheim
- Dieselnetz Niedersachsen Südost (Teilnetz DINSO2) erixx  
Uelzen - Braunschweig  
Bad Harzburg - Goslar - Hildesheim - Hannover  
Braunschweig - Goslar/Bad Harzburg  
Lüneburg - Dannenberg

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der LGLN, 2019  
Kartographie und Druck: Region Hannover



### 5.1.1 SPNV nach AEG - Ausschreibungslose SPNV

Für die in der Karte 9 dargestellten Ausschreibungslose sollen die Ziele des Nahverkehrsplans hinsichtlich Quantität und Qualität des SPNV umgesetzt werden. Hierzu dienen die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossenen Verkehrsverträge.

Nach EU-Recht sind diese Leistungen zwingend auszuschreiben und aufgrund des großen Volumens hat diese Ausschreibung europaweit zu erfolgen.

Die Region Hannover schreibt Leistungen in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträgerin für den SPNV federführend aus oder fungiert bei der Ausschreibung als Juniorpartner gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern LNVG und weiteren.

Zur Umsetzung des Deutschlandtaktes ist beim Zuschnitt der Ausschreibungsnetze in Zukunft frühzeitig auf die angestrebte Durchbindung der SPNV-Linien zu achten.

Die Zuständigkeit der Region Hannover als Aufgabenträgerin endet an den Gebietsgrenzen. Das heißt ein Teil des GVH-Gebiets liegt auch im Zuständigkeitsgebiet der LNVG (Landkreis Hildesheim, Landkreis Schaumburg).

2018 hat die Region Hannover mit folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Vertrag geschlossen:

Die folgende Tabelle 19 der Ausschreibungen im Raum zeigt eine große Wettbewerbsintensität, die sich in den kommenden Jahren fortsetzen wird.

**Tabelle 19: SPNV Soll-Leistungen nach Eisenbahnverkehrsunternehmen 2017**

EVU	Linien	Zug -Kilometer [Mio. km/a]
DB Regio	S1-S8, S21, S51, RE1, RE8	6,9
erixx	RE10, RB38	0,6
metronom	RE2, RE30	1,3
Westfalenbahn	RE60, RE70	1,1



Tabelle 20: Ausschreibungen im SPNV

Netz	Linienverlauf	Laufzeit		Federführer	Zug-km im Gebiet der Region Hannover [Mio. km/a]
S-Bahn Hannover	S1 bis S8 (ab 12.2013: S 21 und S 51)	12.2012 - 12.2020	Europaweite Ausschreibung	Region Hannover	5,58
S-Bahn Hannover	S1 bis S8 und S21 und S51	12.2020 - 12.2021	Übergangsvertrag	Region Hannover	5,9
S-Bahn Hannover	S1 bis S8 und S21 und S51	12.2021 - 06.2034	Europaweite Ausschreibung mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb	Region Hannover	6,14
EMIL	Braunschweig - H - Bielefeld / Rheine	12.2015 - 12.2030	Europaweite Ausschreibung	LNVG	0,82
Heidekreuz	Soltau - H	12.2011 - 12.2019	Europaweite Ausschreibung	LNVG	0,33
Heidekreuz	Soltau - H	12.2019 - 12.2021	Verlängerungsoption aus Vertrag	LNVG	0,33
Heidekreuz	Soltau - H	12.2021	Europaweite Ausschreibung mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb	LNVG	
RE-Kreuz Bremen/Niedersachsen	H - Norddeich/ Bremerhaven	12.2013 - 12.2022	Direktvergabe	LNVG	0,69
RE-Kreuz Bremen/Niedersachsen	H - Norddeich/ Bremerhaven	12.2022 - 12.2023	Übergangsvertrag	LNVG	0,69
RE-Kreuz Bremen/Niedersachsen	H - Norddeich/ Wilhelmshaven/ Bremerhaven	12.2023 - 12.2038	Europaweite Ausschreibung mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb	LNVG	
Uelzen-Göttingen	Uelzen - H - Göttingen	12.2005 - 12.2013	Europaweite Ausschreibung	LNVG	0,65
Uelzen-Göttingen	Uelzen - H - Göttingen	12.2013 - 12.2015	Verlängerungsoption aus Vertrag	LNVG	0,67
Uelzen-Göttingen	Uelzen - H - Göttingen	12.2015 - 12.2017	Geringfügige Nachbestellung	LNVG	0,67
Hansenetz / Uelzen - Göttingen	Bremen/Hamburg - Uelzen - H - Göttingen	12.2018 - 12.2033	Europaweite Ausschreibung mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb	LNVG	0,71
DINSO II	H - Bad Harzburg	12.2014 - 12.2029	Europaweite Ausschreibung	LNVG	0,18
ENNO	Wolfsburg - H	12.2015 - 12.2025	Europaweite Ausschreibung	Regionalverband Braunschweig	0,54

## 5.1.2 ÖPNV nach PBefG: Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) von Stadtverkehr und Regionalverkehr Hannover Bus

Soweit eine nach den Maßstäben der Region Hannover ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich möglich ist, also ein Bedarf öffentlicher Finanzierung besteht, muss nach dem PBefG ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) vergeben werden.

Somit dienen öffentliche Dienstleistungsaufträge dem Zweck, für den Fahrgast ein einheitliches, verkehrsträger- und linienübergreifendes Gesamtnetz zu erhalten und dafür zu sorgen, dass das ÖPNV-Angebot den öffentlichen Interessen in der Region Hannover entspricht. Die Finanzierung der Verkehrsdienste wird durch den ÖDA auf eine tragfähige rechtliche Grundlage gestellt.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge können auf unterschiedliche Weise geschlossen werden, beispielsweise über europaweite Ausschreibungen des ÖPNV. Aufgrund der organisatorischen und rechtlichen Aufstellung der Verkehrsunternehmen regiobus Hannover und ÜSTRA verfügt die Region Hannover über eigene Verkehrsunternehmen, die die rechtlichen Voraussetzungen für Direktvergaben erfüllen. Damit hat die Region Hannover die Kontrolle über die Verkehrsunternehmen wie über eine eigene Behörde und die Verkehrsunternehmen dürfen nicht anderweitig, also in Räumen anderer Aufgabenträger in einen Wettbewerb um ÖPNV-Leistungen treten.

Im ÖDA werden die inhaltlichen Anforderungen der EU VO 1370/2007 und die weiteren rechtlichen Vorgaben aus dem PBefG, die letztlich die Vergabe regeln, realisiert. Außerdem werden dort weitere Verordnungen und Gesetze umgesetzt.

Im konkreten ÖDA sind regelmäßige Marktvergleiche vorgegeben, um über Zielgrößen die Entwicklung der Unternehmen zu steuern und die Kosten des ÖPNV auch in Zukunft auf einem angemessenen Niveau zu halten.

Weitreichender und detaillierter als im Nahverkehrsplan werden im ÖDA neben den Anforderungen an das Verkehrsangebot auch die Qualitäten der Verkehrsbedienung festgelegt sowie Aussagen zu Tarif, Vertrieb und Kommunikation getroffen.

Neben dieser möglichst exakten Beschreibung des vom Verkehrsunternehmen umzusetzenden Angebots muss der ÖDA aber Möglichkeiten eröffnen, auch eine Weiterentwicklung des ÖPNV zu ermöglichen. Die Verkehrsunternehmen müssen verpflichtet werden, von der Aufgabenträgerin vorgesehene Veränderungen umzusetzen. Daher werden für die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes im ÖDA transparente Regelungen im Rahmen eines Änderungsmanagements aufgestellt.

Dies beinhaltet, dass Initiativen für Angebotsänderungen durch die Region Hannover als Aufgabenträgerin sowie auch durch ÜSTRA und regiobus eingebracht werden können.

Im Einzelnen liegen dem ÖPNV-Angebot in der Region Hannover folgende ÖDA zu Grunde:

### Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Hannover 2015-2038 (ÜSTRA)

Laufzeit 22,5 Jahre (vom 25.09.2015 bis 24.03.2038)

Der ÖDA umfasst das gesamte von der ÜSTRA betriebene Stadtbahn- und Busliniennetz in Hannover und

» den angrenzenden Städten und Gemeinden

»

### Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Regionalverkehr Hannover Bus

Laufzeit 10 Jahre (vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2029)

Der ÖDA umfasst das gesamte von regiobus betriebene Busliniennetz in den Städten und Gemeinden der

» Region Hannover und der Stadt Hannover

»

## 5.2 Die Rolle des GVH

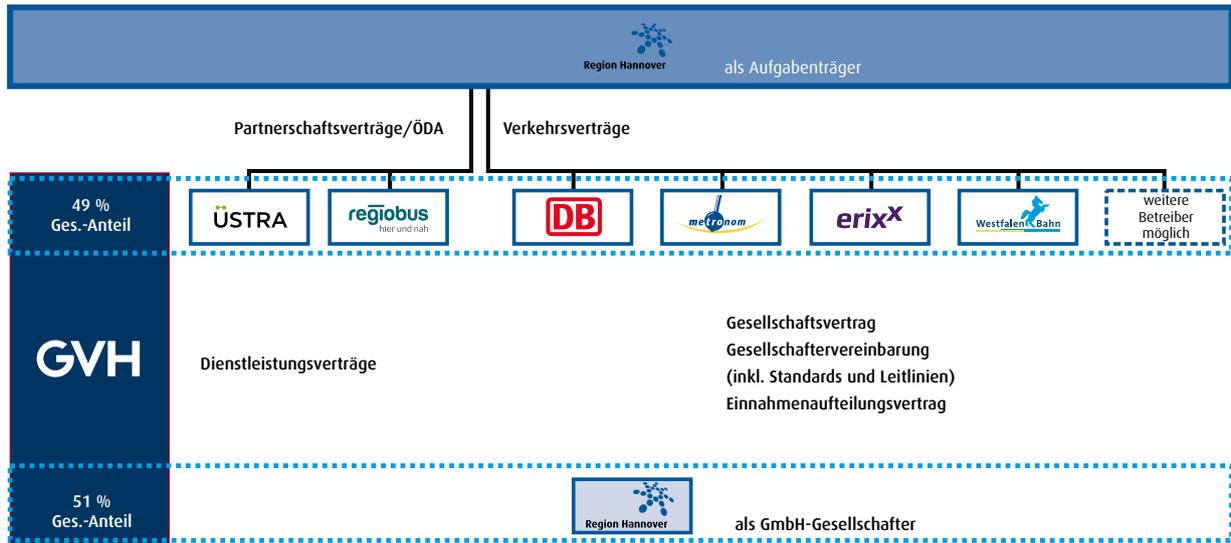
Der GVH wurde 2012 als Mischverbund in Form einer GmbH neu gegründet.

In diesem Mischverbund bestehen folgende Beteiligungsverhältnisse: 51% hält die Region Hannover als Aufgabenträgerin und 49% halten die Verkehrsunternehmen. Die beteiligten Verkehrsunternehmen sind bislang ÜSTRA, regiobus, DB, erixx, metronom und WestfalenBahn. Wichtiges Ziel ist die Zusammenarbeit im ÖPNV im Tarifgebiet des Großraum-Verkehrs Hannover. Diese Zusammenarbeit umfasst den ÖPNV auf Straße und Schiene. Aufgaben und Ziele des Verbundes sind die Sicherung und Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrsverbundes, die Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie die Weiterentwicklung eines wirtschaftlichen und integrierten Verbundverkehrs zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen.

Die Region Hannover strebt eine Optimierung der Gesellschaftsstruktur der GVH GmbH an, um effizienter und effektiver auf aktuelle Entwicklungen reagieren zu können und Maßnahmen im Sinne der Fahrgäste und der Verkehrswende schneller umzusetzen.



Abbildung 16: Struktur des GVH



### 5.3 Infra

Die Umsetzung aller Vorhaben im Bereich der Stadtbahn obliegt der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) als Bauherrin und Eigentümerin der Anlagen. Die Infrastruktur für die Stadtbahn wird von der Region Hannover als zuständiger Aufgabenträgerin finanziert.

### 5.4 Finanzierung

Der Region Hannover obliegt als Aufgabenträgerin für den ÖPNV die Finanzierung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Dies wird im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz festgelegt. Die Finanzierung des ÖPNV und aller seiner unterschiedlichen Teile ist komplex und geschieht nur teilweise über Einnahmen aus Fahrscheinerlösen. Fahrscheinerlöse fließen vorwiegend in den laufenden Betrieb (die konsumptiven Kosten), aber auch diese können bei weitem nicht durch die Fahrscheineinnahmen gedeckt werden. Die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Sinne einer möglichst geringen Belastung der Allgemeinheit ist daher zu beachten. Die Finanzierung speist sich somit vorwiegend aus eigenen Haushaltsmitteln der Region Hannover, aber auch aus einer Reihe von Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes. Die beiden wichtigsten Quellen auf Landesebene sind die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG), aus denen die niedersächsischen Aufgabenträger Zuweisungen vom Land nach § 7 und 7a NNVG erhalten, sowie diejenigen, die nach dem Entflechtungsgesetz (ehemalige Mittel nach GVFG) ausschließlich für die Verbesserung von Verkehrsinfrastruktur bzw. andere investive Aufgaben zu verwenden sind.

Im Folgenden ist dargestellt, welche Kosten entstehen und wie sie gedeckt werden.

### 5.4.1 Finanzierung der Infrastruktur

#### 5.4.1.1 Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

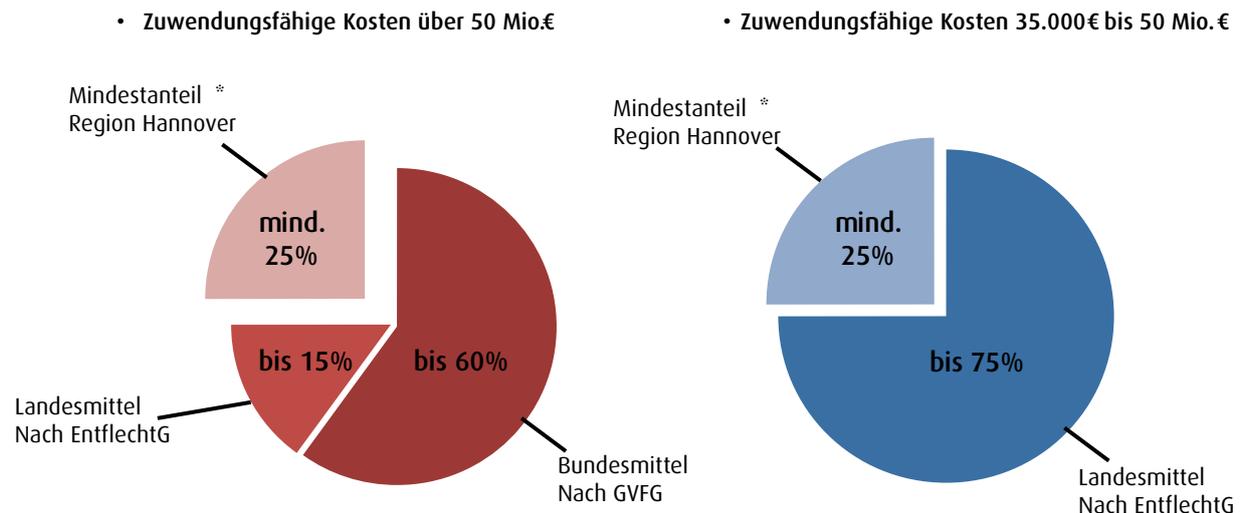
Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen. Während der Bund auf dieser Grundlage noch die Finanzierung von verkehrlichen Großprojekten unterstützt, werden die Mittel für kleine und mittelgroße Projekte im Rahmen des Entflechtungsgesetzes Ende 2019 entfallen. Eine Nachfolge dieser Finanzierungszusage wird derzeit noch auf Landesebene verhandelt. Fest steht, dass die Länder mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes erhalten und diese möglicherweise zweckgebunden für den Ausbau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur für die Städte und Gemeinden bereitstellen werden.

Mit dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) stellt das Land den Kommunen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse jährlich Finanzhilfen zur Verfügung. Alle Baumaßnahmen (wie beispielsweise Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Stadtbahn), die die Voraussetzungen einer Förderung erfüllen (wie die Herstellung von Barrierefreiheit), können mit bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Um an der Förderung teilzunehmen, muss die Baumaßnahme zuvor in das Jahresprogramm des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung aufgenommen worden sein.

#### 5.4.1.2 Finanzierung von Investitionen (ortsfeste Infrastruktur)

In Abbildung 17 werden die Förderquoten im Land Niedersachsen dargestellt.

Abbildung 17: Maximale Förderquoten bei Investitionsvorhaben im ÖPNV in Niedersachsen



• Hinzu kommen ggf. noch nicht zuwendungsfähige Kostenanteile des Vorhabens (z.B. Planungskosten, Gebühren, nicht förderfähige Bauformen wie straßenbündige Bahnkörper oder ein zusätzlicher barrierefreier Zugang)

### 5.4.1.3 Businfrastruktur, Umsteige-, Park+Ride-, Bike+Ride-Anlagen

#### Eigene Bauvorhaben

- » Eigene Bauvorhaben werden von der Region Hannover unter anderem in folgenden Bereichen realisiert:
  - Neubau und Erweiterung von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen
- » Neubau von Bushaltestellen
- » Umgestaltung und Neubau Zentraler Omnibusbahnhöfe (ZOB)
- » Barrierefreier Ausbau und Verbesserung der Situation von Bushaltestellen durch Ausstattungsverbesserung (z.B. dynamische Fahrgastinformation, Fahrradbügel) sowie weitere Sonderausstattung an Bushaltestellen der sprintH-Linien.

Die Zahlungsermächtigungen für Investitionen erfolgen über den Finanzhaushalt der Region Hannover. Neben der üblichen Förderung von ÖPNV-Vorhaben (siehe Abbildung 17) stehen in begrenztem Umfang zweckgebundene Mittel gemäß Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz (NNVG) für Investitionen für die Verbesserung des ÖPNV zur Verfügung.

Während der Laufzeit des NVP müssen Gespräche mit der Landesnahverkehrsgesellschaft bezüglich der Flexibilität der Förderungsmöglichkeiten geführt werden. Zu klären sind dabei folgende Punkte:

- » Derzeit besteht eine Förderung der LNVG (über Entflechtungsgesetz) für Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen aufgrund von Erhebungen / festgestelltem Bedarf (nachfrageorientiert).
- » Ziel der Region Hannover ist es, über das MW (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung) darauf hinzuwirken, dass

künftig vermehrt angebotsorientierte Fördermöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, damit wir im Sinne der Verkehrswende deutlich mehr Menschen zum Umstieg auf Bussen und Bahnen bewegen können.

- » Darüber hinaus sollen auch andere Fördermöglichkeiten geprüft und genutzt werden wie die Nationale Klimaschutzinitiative, PTJ greift auf Bundesmittel zu, keine eigenen Mittel, des Bundes, Mittel als Ergebnis des Dieselgipfels etc.
- » Außerdem soll geprüft werden, ob Bahnsteigverlängerungen als Tatbestand zur Förderung aufgenommen werden können.

#### Zuwendungen an die Kommunen für ÖPNV-Vorhaben

Bei größeren ÖPNV-Vorhaben, insbesondere auch beim Neu- und Ausbau oder Erweiterung von Park+Ride-Anlagen wird oftmals der Erwerb von Grundstückflächen erforderlich. Da die ÖPNV-Vorhaben nach der 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.

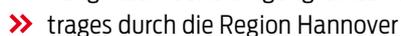
Sind bei Bauvorhaben der Kommunen ÖPNV-relevante Bereiche betroffen, kann eine finanzielle Beteiligung der Region Hannover beantragt werden.

Im Rahmen des 2010 eingeführten und mittlerweile auf unbestimmte Zeit verlängerten ÖPNV-Konjunkturprogramms des Landes Niedersachsen zur „Grunderneuerung von Bushaltestellen mit Verbesserung der Ausstattung“ haben Städte und Gemeinden die Möglichkeit, in einem vereinfachten Verfahren Sammelanträge für bis zu acht kleinere Maßnahmen sowie darüber hinaus weitere Einzelanträge für größere Maßnahmen zu stellen. Ergänzend zu der 75%igen Landesförderung übernimmt die Region

Hannover im Rahmen eines zusätzlich geschaffenen Anreizprogrammes eine 50%ige Finanzierungsbeteiligung für folgende Kostenbestandteile:



Nicht durch Zuwendung des Landes gedeckte, als zuwendungsfähig anerkannte Bau- und Grunderwerbskosten einschließlich begründeter Baukostenerhöhung nach Genehmigung eines Kostenerhöhungsan-



trages durch die Region Hannover  
Nicht durch Zuwendung des Landes gedeckte Planungskosten

Damit beträgt der Eigenanteil der Kommunen 12,5%.

#### Zuwendungen an DB für SPNV-Vorhaben

Der Ausbau von Stationen und Strecken des SPNV wird von der Region Hannover als zuständiger Aufgabenträgerin finanziert. 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 Abbildung 17). Die übrigen 25 % sowie die kompletten nicht zuwendungsfähigen Baukosten und die Planungskosten, darunter auch vorausgehende Machbarkeitsstudien, Standardisierte Bewertungen, trägt in der Regel die Region Hannover.

Unter bestimmten Voraussetzungen beteiligt sich die DB in Einzelfällen mit Eigenmitteln an diesen Kosten.

#### Zuwendungen an infra für Stadtbahnvorhaben

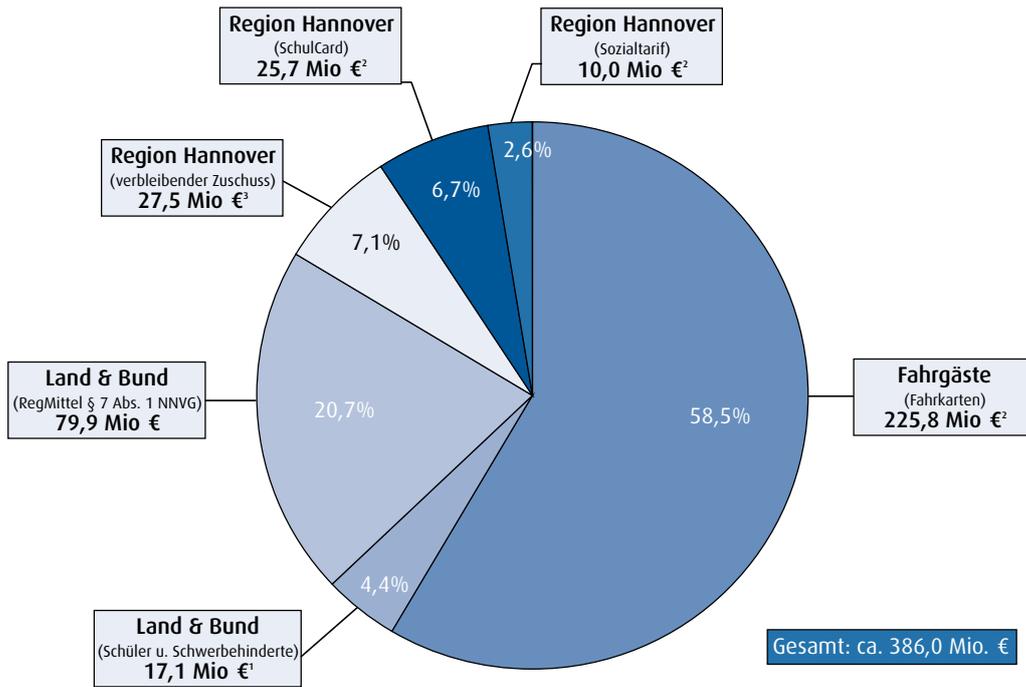
Die Infrastruktur für die Stadtbahn wird von der Region Hannover als zuständiger Aufgabenträgerin finanziert. Dabei werden die Mittel für Neu- und Ausbauvorhaben im Finanzhaushalt und die Mittel für Erneuerungs- und Instandhaltungsvorhaben über den jährlichen Verlustausgleich des infra-Wirtschaftsplanes im Ergebnishaushalt der Region bereitgestellt. Die Umsetzung aller Vorhaben obliegt der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) als Bauherrin und Eigentümerin 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 Abbildung 17). 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.

## 5.4.2 Finanzierung der Maßnahmen/ des Angebots (konsumptiv)

In der Region Hannover verursachte das Verkehrsangebot des ÖPNV im Jahr 2016 ca. 386 Mio. € Defizit. Diese Kosten entstanden bei den Verkehrsunternehmen, die den ÖPNV in der Region Hannover betreiben. Nicht enthalten sind darin die Kosten für die Haltestelleninfrastruktur für Bus und Stadtbahn sowie für die Gleisanlagen der Stadtbahn. Die Finanzierung dieser konsumptiven Kosten wurden wie folgt vorgenommen (siehe Abbildung 18):

- » Fast 60% der Kosten für das ÖPNV-Angebot in der Region Hannover finanzierten 2016 die Fahrgäste durch den Kauf von Fahrkarten. 2016 waren das ca. 225,8 Mio. € (siehe dazu auch Kapitel 5.4.3).
- » Die verbleibenden 40% wurden wiederum aus verschiedenen Quellen finanziert:
  - Etwa 17 Mio. € (4,4%) wurden 2016 vom Land als Ausgleich für rabattierte Preise im Schülerverkehr und die kostenfreie Beförderung Schwerbehinderter vom Land gezahlt.
  - Eine sehr große Bedeutung für die Finanzierung des Verkehrsangebotes haben die Regionalisierungsmittel, die vom Bund auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) über das Land an die Region gezahlt werden. Im Jahr 2016 waren das ca. 80 Mio. € (20,7%).
  - Verkehr für die kostenlose Beförderung anspruchsberechtigter Schüler (Kauf der SchulCard) zahlte die Region Hannover im Jahr 2016 ca. 25,7 Mio. €. (6,7%).
  - Zum Ausgleich für den Sozialtarif zahlte die Region Hannover 2016 10 Mio. € (2,6%). Dieser ermöglicht es Einwohnenden der Region Hannover mit geringem Einkommen vergünstigt Bussen und Bahnen im Tarifgebiet des Großraum-Verkehr Hannover (GVH) zu nutzen.
  - Da diese Mittel immer noch nicht ausreichen, um das Verkehrsangebot zu finanzieren, muss die Region weitere Haushaltsmittel für Zuschusszahlungen an die Verkehrsunternehmen in die Hand nehmen. 2016 waren das 27,5 Mio. €. Diese Mittel, die nicht über die Tarif- bzw. Tarifierseinnahmen direkt an die Verkehrsunternehmen fließen, werden über die Dienstleistungs- und Verkehrsverträge von der Region an die Verkehrsunternehmen als Zuschuss gezahlt.

Abbildung 18: Finanzierung des ÖPNV



Quellen: <sup>1</sup> Jahresabschluss 2016 RegioBus/üstra  
<sup>2</sup> Einnahmenpool GVH 2016  
<sup>3</sup> Spitzabrechnungen 2016 EVU, RegioBus, VVG

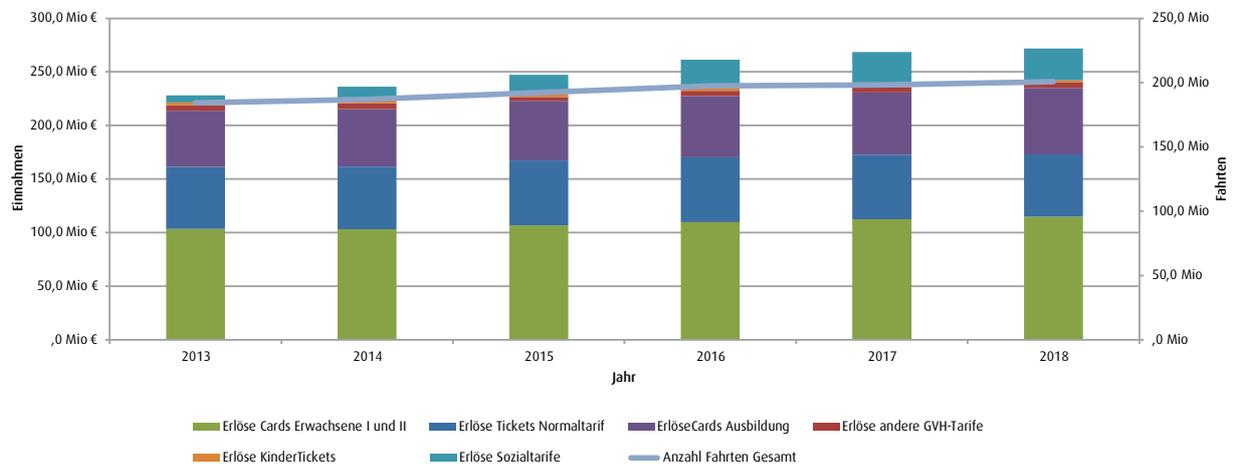
Hinweis: Zahlungen der Region Hannover für Infrastruktur der Stadtbahn sind nicht enthalten

### 5.4.3 Finanzierung der Verkehrsleistungen im GVH

» Im GVH werden zunehmend attraktivere Angebote für die Kunden und Kundinnen angeboten. Hierzu gehört die GVH SparCard, die auch neue Berechtigtenkreise vorsieht, also nicht nur Fahrgäste im „Schülerstatus“.

» Die finanzielle Belastung für die Region Hannover ist aufgrund von Ausgleichen niedriger und aufgrund politisch beschlossener Angebote aus dem Regionshaushalt.

Abbildung 19: Einnahmen- und Fahrtenentwicklung im GVH



### 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, NordWestBahn und WestfalenBahn 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 KundInnenbefragungen 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 die Aufgabenträgerin sind diese Einnahmen nur bei der Festlegung des Einnahmeanteils der EVU am GVH-Tarif von Bedeutung.

Hinsichtlich der Einnahmenentwicklung ist für die Jahre ab 2020 eine jährliche Steigerung von ca. drei Prozent zu erwarten. Zu den Einnahmen siehe Tabelle 21, die Tarifeinnahmen beschreibt Tabelle 22.

Die SchulCards werden von den Trägern der Schülerbeförderung finanziert.

### Ausgleichszahlungen für Schülerbeförderung

Im Zuge der veränderten Gesetzgebung gilt für die Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr nicht mehr der §45a PBefG mit der Ausgleichsleistungsverordnung, die Ausgleichsleistungen werden nun über Landesrecht geregelt. Hierfür zuständig ist seit 2017 §7a NNVG (Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz). Dieser besagt, dass Landesmittel an die Region Hannover als Aufgabenträgerin zur zweckbestimmten Verwendung von Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen zu leisten sind mit der Vorgabe, dass die Schülerfahrtscheine um mindestens 25% rabattiert sein müssen.

**Tabelle 21: Einnahmen im GVH Pool 2017**

GVH Pool 2017	in Mio. €
Fahrgäste	230,7
SchulCard	26,1
Region zu Sozialtarifen	11,7
GVH Pool	268,4

**Tabelle 22: Fahrten im GVH nach Fahrgastgruppen 2013 bis 2017 (in Mio.)**

	Tickets Normaltarif	Kinder Tickets	Cards Erwachsene I und II; Großkunden	Cards Ausbildungs- und Jugendtarife	Sozialtarife	Andere GVH Tarife Gesamt	Summe gesamt
2013	29,22	2,54	89,57	54,68	4,78	3,46	184,25
2014	28,32	2,67	87,12	54,50	11,43	2,82	186,86
2015	28,77	2,73	87,45	55,05	15,78	2,52	192,30
2016	28,88	2,60	85,78	56,28	21,27	2,66	197,47
2017	28,08	2,55	85,95	55,60	23,18	2,86	198,22

**Tabelle 23: GVH Tarifeinnahmen nach Fahrgastgruppen 2013 bis 2017**

	Tickets Normaltarif	Kinder Tickets	Cards Erwachsene I und II; Großkunden	Cards Ausbildungs- und Jugendtarife	Sozialtarife	Andere GVH Tarife Gesamt	Summe gesamt
2013	57,95	2,69	103,44	52,48	6,74	4,94	228,24
2014	58,39	2,71	103,16	53,68	13,11	5,28	236,33
2015	60,56	2,73	106,85	55,63	17,75	3,68	247,21
2016	60,58	2,52	109,83	57,25	26,55	4,75	261,48
2017	60,29	2,47	112,55	57,89	30,04	5,22	268,45

## Maßnahmenliste



# Kapitel 6

## Maßnahmenliste

6

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum / Umsetzungszeitraum	Nutzen und Wirkungen / Anmerkungen
<b>Verbindungsebene - SPNV</b>				
<b>Stationsausbauten</b>				
4.1.1.1	Hauptbahnhof Hannover - zusätzliches Gleis 15 (und 16)	NN	NN	Zur Angebotsausweitung von und nach Wolfsburg ist ein zusätzliches Gleis 15 notwendig.
4.1.1.1	Barsinghausen, Bahnsteig 2, barrierefreier Ausbau	NN	NN	Barrierefreiheit
4.1.1.1	Isernhagen, barrierefreier Ausbau	NN	NN	Barrierefreiheit
4.1.1.1	Immensen -Arpke, barrierefreier Ausbau	NN	NN	Barrierefreiheit
4.1.1.1	Haltepunkt Ehlershausen Bahnsteigverlängerung	NN	NN	Kapazitätserhöhung
4.1.1.1	Haltepunkt Otze Bahnsteigverlängerung	NN	NN	Kapazitätserhöhung
4.1.1.1	Haltepunkt Aligse Bahnsteigverlängerung	NN	NN	Kapazitätserhöhung
<b>Stationsneubauten</b>				
4.1.1.1	Umsteiganlage H- Waldhausen	NN	NN	
4.1.1.2	Springe Deisterpforte und Laatzen Mitte	NN	NN	Machbarkeit ist geprüft, derzeit wirtschaftliche Bewertung
<b>Verknüpfungsanlagen</b>				
2.3.1	Braunschweiger Platz	NN	NN	Übernahme aus NVP 2015: Realisierung abhängig von Betrieblichen Randbedingungen



Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum / Umsetzungszeitraum	Nutzen und Wirkungen / Anmerkungen
<b>Verbindungsebene - Stadtbahn</b>				
4.1.1.6	Masterplan Stadtbahn	langfristige Strategie	langfristige	bedarfsgerechter Kapazitätsausbau unter Berücksichtigung von Flächen- und Siedlungs- entwicklung sowie Ableitung Fahrzeugbedarf
<b>Neubaustrecken</b>				
4.1.1.4	Spange der Stadtbahnlinie 6 zwischen Expo-Park und Laatzten	seit 2018	NN	Machbarkeitsstudie läuft
4.1.1.4	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 von Garbsen (Planetencenter) bis Garbsen- Mitte (2 Haltestellen).	seit 2011	NN	Planung und ggf. Bau ist vorgesehen
4.1.1.4	Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 von Langenhagen (Theodor- Heuss-Straße) bis Langenhagen/Pferderennbahn (2 Haltestellen)	Fortführung Planung seit 2019	NN	Planung und ggf. Bau ist vorgesehen
4.1.1.4	Verlängerung Stadtbahnlinie 8 über den Endpunkt Dragonerstraße hinaus bis zu einem neu einzurichtenden Endpunkt	seit 2019	NN	Umsetzbarkeit prüfen, danach Planung und Bau- Beseitigung von Kapazitätsengpässen
4.1.1.4	Neubaustrecke ab der Haltestelle Wallensteinstraße nach Hemmingen-Westerfeld (6 Haltestellen)	abgeschlossen	im Bau	
4.1.1.4	Spange der Stadtbahnlinie 2 von Alte Heide nach Bothfeld	In Untersuchung	NN	
4.1.1.4	Spange der Stadtbahnlinie 9 ab der Haltestelle Bernhard- Caspar-Straße bis zur Haltestelle Bauweg über die Trasse der Lindener Hafenbahn	In Untersuchung	NN	
4.1.1.4	Möglichkeiten zur attraktiven Erschließung des Neubaus der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH) mit der Stadtbahn	In Untersuchung	NN	
4.1.1.4	Weitere Möglichkeiten zur Anbindung der Wasserstadt Limmer an das Stadtbahnnetz	In Untersuchung	NN	

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum / Umsetzungszeitraum	Nutzen und Wirkungen / Anmerkungen
<b>Ausbaustrecken</b>				
4.1.1.4	Empelder Straße Haltestellen Riechersstraße, Safariweg und Hermann-Ehlers-Allee	abgeschlossen	im Bau	
4.1.1.4	Braunstraße mit der Haltestelle Glocksee	abgeschlossen	im Bau	
4.1.1.4	Schulenburg Landstraße zwischen der Haltestelle Hainhölzer Markt und der Sorststraße	in Planung	Bauzeitraum unbekannt	
4.1.1.4	Ausbau der Stadtbahnstrecke in der Sutelstraße von der Podbielskistraße bis zur Haltestelle Bothfelder Kirchweg	ab 2020	NN	Planung und ggf. Bau ist vorgesehen
<b>Neue Haltestelle</b>				
4.1.1.4	Welfenplatz	NN	NN	Prüfung der Einrichtung als neue Haltestelle
4.1.1.4	Wilhelm -Tell -Straße	NN	NN	Prüfung der Einrichtung als neue Haltestelle
4.1.1.4	Stadtfriedhof Engesohde	NN	NN	Prüfung der Einrichtung als neue Haltestelle
4.1.1.4	Expo-Park	seit 2019	NN	Planung und ggf. Bau ist vorgesehen
<b>Trassenfreihaltung</b>				
4.1.1.4	Weiterführung der Stadtbahnstrecke von Hemmingen -Westerfeld nach Hemmingen -Arnum	NN	NN	Trassenfreihaltung für denkbare spätere Stadtbahnstrecken Wirtschaftlichkeits- untersuchung ist vorgesehen
4.1.1.4	Anbindung von Ahlem -Nord an das Stadtbahnnetz	NN	NN	Trassenfreihaltung für denkbare spätere Stadtbahnstrecken
4.1.1.4	Stadtbahnspange ab der Haltestelle Am Küchengarten bis zur Haltestelle Schwarzer Bär durch die Blumenauer Straße	NN	NN	Trassenfreihaltung für denkbare spätere Stadtbahnstrecken
4.1.1.4	Anbindung des Bereiches um den Platz der Kaufleute sowie der östlichen Südstadt an das Stadtbahnnetz und/oder Verknüpfung mit der am Zoo endenden Stadtbahnlinie 11	NN	NN	Trassenfreihaltung für denkbare spätere Stadtbahnstrecken

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum / Umsetzungszeitraum	Nutzen und Wirkungen / Anmerkungen
<b>Hochbahnsteige</b>				
3.2.1.1	alle Hochbahnsteigmaßnahmen der Priorität 0	in Planung	2019 bis vsl. spätestens 2025	Barrierefreiheit
3.2.1.1	alle Hochbahnsteigmaßnahmen der Priorität 1	Planung ab 2020 - 2022	Realisierung teilweise bis 2025 vorgesehen	Barrierefreiheit
4.1.1.5	Hochbahnsteigverlängerungen auf der Linie 2 (B-Nord von Großer Kolonnenweg bis Alte Heide und B-Süd von Laatzen/Aqua Laatzen bis Laatzen/Ginsterweg) auf 70m	ab ca. 2023	NN	Einsatz von 3- Wagen-Zügen
4.1.1.5	Hochbahnsteigverlängerungen Linie 9 (Haltestellen Bauweg, Körtingsdorfer Weg und Empelde) sowie Verlängerung der Niedrigbahnsteige auf 70m	in Untersuchung	2021 - 2023	Einsatz von 3- Wagen-Zügen

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum / Umsetzungszeitraum	Nutzen und Wirkungen / Anmerkungen
<b>Verknüpfungsebene - Busverkehr</b>				
<b>Liniennetz</b>				
4.1.2.4	Fahrplan - und Liniennetzanpassungen im Liniennetz Umland Hannover Bus, entsprechend der Überplanung des Regionalbusliniennetzes	in Planung	die zum Großteil ab dem Fahrplanjahr 2020	Optimierungsmöglichkeiten
4.1.2.4 / 4.1.2.6	Einführung sprintH-Linien	In der Umsetzung	ab Fahrplan 2020	Angebots - und Qualitätsverbesserung
<b>Stadtverkehre</b>				
4.1.2.5	Barsinghausen - Variantenentwicklung	2019	ab Fahrplan 2021	
4.1.2.5	Burgdorf, Burgwedel, Lehrte und Springe - Überplanung vorgesehen	NN	NN	
4.1.2.5	Garbsen - Anpassungen Relation Campus Zentrum/Rathaus	NN	NN	
4.1.2.5	Neustadt am Rübenberge - Umsetzung des Stadtbuskonzeptes	in Planung	Umsetzung zum Fahrplan 2021 (bei Beschluss)	
4.1.2.7	Stadtbus Hannover - Elektrifizierung der Flotte - kurzfristig Linien 100/200, 120, 121 und 128/134 - langfristig gesamte Flotte	in Planung	einige Linien kurzfristig	Luftqualität und Klimaschutz
4.1.2.8	Nachtverkehr Üstra Taktverdichtung Linien 100 und 200 und Stadtbahn	in Untersuchung / Planung	NN	

Haltestellen				
4.1.2.2	Barrierefreier Bushaltestellen- ausbau und Verbesserung der Haltestellenausstattung (Vorrangig über die Projekte „Ortsteilansatz“ und „sprint- H-Linien“)	kontinuierlich	kontinuierlich	Barrierefreiheit hier als Prioritätsmerkmal
ZOB				
2.3.3 / 4.1.2.3	ZOB Springe	NN	NN	
4.1.2.3	ZOB Wunstorf: Maßnahmen zur Barrierefreiheit, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, zur Verbesserung der Fahrgast- information	NN	NN	
4.1.2.3	ZOB Pattensen Modernisierungsbedarf / Prüfung des Bedarfs nach Erweiterung	NN	NN	
4.1.2.4	ZOB allgemein: Vorrangiger barrierefreier Ausbau und DFI	NN	NN	
Verteilungsebene				
4.1.3	Planung eines ganzheitlichen Konzeptes	Planung in Vorbereitung	NN	



Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Bauzeitraum / Umsetzungszeitraum	Nutzen und Wirkungen / Anmerkungen
<b>Park+Ride / Bike+Ride</b>				
<b>Park+Ride</b>				
	Ahlten	Kategorie 1 SPNV	NN	
2.3.4	Bennemühlen	Kategorie 2 SPNV	NN	Erweiterung(Flächen verfügbarkeit proble- matisch)
4.2.2	Anderten -Misburg	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Dollbergen	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Ehlershausen	Kategorie 1 SPNV	laufendes Projekt, Ausbau 2019/2020	
4.2.2	Isernhagen	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Lgh.-Mitte	Kategorie 1 SPNV	zeitgleich abhängig von Barrierefreien Bahnsteigausbau	
4.2.2	Mellendorf	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Neustadt	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Springe	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Weetzen	Kategorie 1 SPNV	Ausbau P+R in 2019 fertig gestellt	
4.2.2	Wunstorf	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Empelde	Kategorie 1 Stadtbahn	NN	
4.2.2	Paracelsusweg	Kategorie 1 Stadtbahn	NN	
4.2.2	Marienwerder	Kategorie 1 Stadtbahn	NN	
4.2.2	Misburg	Kategorie 1 Stadtbahn	NN	
4.2.2	Mühlenberg	Kategorie 1 Stadtbahn	NN	
4.2.2	Pascalstraße	Kategorie 1 Stadtbahn	NN	
4.2.2	Wettbergen	Kategorie 1 Stadtbahn	NN	Flächenverfügbarkeit problematisch
<b>Bike +Ride</b>				
4.2.2	Anderten-Misburg	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Bennemühlen	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Bissendorf	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Dollbergen	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	H-Bismarckstrasse	Kategorie 1 SPNV	Ausbau erfolgt zu- sammen mit P+R in 2019/2020	
4.2.2	H-Linden Fischerhof	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	H.-Vinnhorst	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Lgh.-Mitte	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Lgh.-Pferdemarkt	Kategorie 1 SPNV	Finanzierungsantrag in 2019 gestellt, Bau ab 2020 (bei Finan- zierungszusage)	
4.2.2	Lehrte	Kategorie 1 SPNV	NN	
4.2.2	Springe	Kategorie 1 SPNV	NN	

Kapitel	Maßnahme	Planungszeitraum	Umsetzungszeitraum	Nutzen
3.2.1.7	Standards für barrierefreie Information sind umgesetzt	2019 – 2020	Schrittweise im Anschluss für die einzelnen Gewerke	Verbesserung an Haltestellen, in Fahrzeugen und für Web/App
3.2.1.8	Standards für barrierefreien Vertrieb, Service und für Personal sind umgesetzt		Für Service und Personal bereits umgesetzt. Für Online-Vertrieb 2020 – 2022.	Verbesserungen
3.2.3.1	Tarifstrukturreform	2020	01.01.2020	Transparenz der Zonensystematik durch einheitliche und weniger Tarifzonen; Stadtgebiet Hannover 1 Zone Günstigere ÖV-Nutzung für Stammkunden im Umland
3.2.3.1	Netzweite SeniorenCard	2019 – 2020	2021	Vereinfachung der Nutzung im Tarifgebiet (freizügige Nutzung dem IV vergleichbar herstellen)
3.2.3.1	PartnerCard	2020 -2021	In Abhängigkeit vom Prüfergebn operativer Machbarkeit	In Mehrpersonenhaushalten bisherige Nicht-Kunden für den ÖV gewinnen bei günstiger Preisgestaltung
3.2.3.3	Neue Vertriebssysteme	2020 -2022	Nach erfolgter Prüfung in Abhängigkeit zu Möglichkeiten der Umsetzung (Machbarkeit; Finanzierbarkeit)	Potenzielle Vereinfachung des Zugangs zum ÖPNV; Nutzung von digitalen Medien in Verbindung mit höherer Akzeptanz
4.2.3.2	CarSharing	Seit 2013 kontinuierlich. 2018: Abschluss Rahmenvertrag mit Deutsche Bahn Connect	2019 -2023 , ggf. dauerhaft	Stärkung von Carsharing als Alternative zum eigenen Pkw als Baustein des Mobilitätsverbunds, v.a. in Umlandkommunen
3.2.4.3	ÖPNV -Rat ist neu aufgestellt.	201 9	2020	
4.2.4	Angebote der Mobilitätsplattform sind nutzbar	Seit 2012 kontinuierlich. 2019/2020 ff. Neue Oberfläche GVH App/Web	Neue Oberflächen ab 2020	Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Angebote im Umweltverbund; einfache Anwendung
4.3.2	Eine zentrale Informations- und Beschwerdestelle im GVH ist eingerichtet	2019/2020	Im Jahr 2020	Verbesserung der Informationsqualität und schnellere Beschwerdebearbeitung aus einer Hand
4.3.3	Die Qualität der Echtzeitdaten ist verbessert;	2019/2020	Ab 2020 in Anwendung; kontinuierliche	Verbesserung der Fahrgastinformation im Störfall
	EMS ist eingeführt		Verbesserung	

# 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, Ina Birk, Eberhard Otto,  
Kerstin Tietgens, Katja Striefler, Inga Hautau, Andrea Thurow, Markus Knoblich

### Fotos:

Claus Kirsch

### Gestaltung:

Region Hannover,  
Team Medienservice

### Druck:

Region Hannover,  
Team Medienservice  
gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

### Weitere Informationen:

Region Hannover  
Team Verkehrsentwicklung  
und Verkehrsmanagement  
Hildesheimer Straße 18  
30169 Hannover

März 2020

