



Fachbereich Verkehr

## UNSER FAHRPLAN FÜR DIE ZUKUNFT BROSCHÜRE ZUM NAHVERKEHRSPLAN 2015

Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 137



Region Hannover

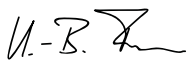
Die Region Hannover hat im Jahr 2015 den Nahverkehrsplan (NVP) in vierter Auflage vorgelegt. Für die nächsten fünf Jahre existiert damit ein verbindlicher Rahmen, der die verkehrspolitischen Ziele und vorrangigen Vorhaben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Landeshauptstadt Hannover und den 20 Umlandkommunen festlegt.

Der NVP ist ein gesetzlich vorgesehenes Planungsinstrument, mit dem die Region Hannover sowohl für die Kernstädte als auch für die ländlichen Ortsteile Standards und Vorgaben definiert, mit deren Umfang und Qualität die Leistungen bei Stadt-, S-Bahnen und dem Busverkehr festgelegt werden. Darüber hinaus enthält der NVP Zielvorgaben, Prüfaufträge und konkrete Maßnahmenvorschläge, die dazu beitragen, den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Hannover noch attraktiver zu gestalten.

Wie schon bei seiner Vorgängerausgabe von 2008 liegt die Zielsetzung des NVP 2015 ebenfalls darin, einen attraktiven, aber gleichzeitig auch wirtschaftlichen ÖPNV zu entwickeln. Angesichts knapper Haushaltslagen nimmt der Kostendruck auch beim öffentlichen Verkehr zu. Die Region Hannover sieht sich daher herausgefordert, die Quantität und die Qualität des Verkehrsangebotes intensiver zu steuern, so dass die öffentlichen Mittel möglichst effizient eingesetzt werden.

Erstmals wurden auch Bürgerinnen und Bürger in das Aufstellungsverfahren des Nahverkehrsplans mit einbezogen. Diese neue Form der Beteiligung wurde parallel zu der gesetzlich vorgeschriebenen Mitwirkung und Beteiligung mit den im Verkehrsverbund GVH zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen sowie mit den Interessenverbänden der Fahrgäste durchgeführt.

Mit der vorliegenden Broschüre wollen wir die Ergebnisse des Nahverkehrsplanes 2015 zusammenfassen. Es werden sowohl die Standards und die Leitlinien erläutert als auch die konkreten Maßnahmen beschrieben, durch die der ÖPNV in der Region Hannover noch attraktiver wird.



Ulf-Birger Franz  
Dezernent für Wirtschaft,  
Verkehr und Bildung



Elke van Zadel  
Fachbereichsleiterin  
Verkehr



Vorwort	2
1. Die Region Hannover hat viel im Blick	3
2. VEP Pro Klima	6
3. Am Nahverkehrsplan führt kein Weg vorbei	7
4. Blick in die Zukunft	8
5. Die Region Hannover steuert über Prioritäten und Standards	11
6. So funktioniert der Nahverkehr in der Region Hannover	14
7. Das plant die Region auf den Eisenbahnstrecken	15
8. So geht es mit der Stadtbahn weiter	18
9. Das ist der Bus-Plan	21
10. Parkplätze mit Nahverkehrsanschluss (P+R und B+R)	23
11. Der Kunde ist König – das Marketingkonzept	25
12. So finanziert sich der Nahverkehr in der Region Hannover	27
Impressum	28



# 1. DIE REGION HANNOVER HAT VIEL IM BLICK

## Von der Wedemark bis Springe, von Wunstorf bis Uetze

Der Nahverkehrsplan wurde für die Region Hannover mit ihren 21 Städten und Gemeinden erstellt.

Die räumliche Ausdehnung der Region beträgt von Osten nach Westen rund 60 km sowie von Norden nach Süden rund 55 km. Hier leben ca. 1,1 Mio. Menschen. Innerhalb Niedersachsens hat unsere Region politische, wirtschaftliche und kulturelle eine besondere Bedeutung: Hier leben 15% der niedersächsischen Bevölkerung; hier werden über 25% des niedersächsischen Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet.

### Einwohnerzahlen

Landeshauptstadt Hannover	527.135
Umland insgesamt	610.582
	1.137.717

### Fläche

Landeshauptstadt Hannover	204 km <sup>2</sup>
Umland insgesamt	2.086 km <sup>2</sup>
	2.290 km <sup>2</sup>

### Verkehrsunternehmen

ab 2015/2016	5
	6

### Bahnhöfe/Haltestellen

Eisenbahn	55
Stadtbahn	198
Bus	1.819

### Verkehrsangebot/Jahr

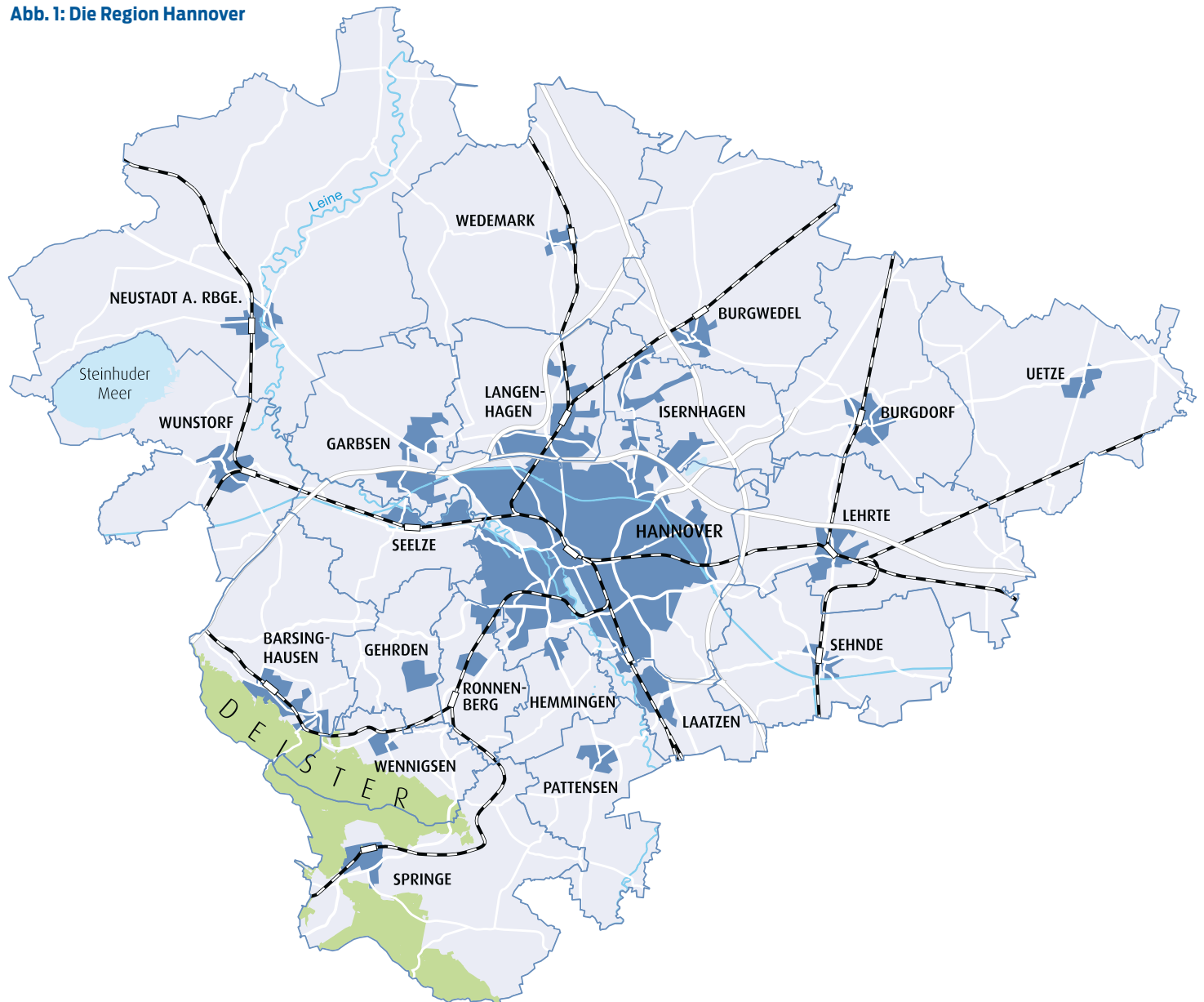
Eisenbahn	9,0 Mio. (Zug)km
Stadtbahn	12,8 Mio. (Zug)km
Bus	30,8 Mio. (Fahrz)km

### Fahrgäste/Jahr

insgesamt	201,8 Mio.
-----------	------------

### Stand: 2013

Abb. 1: Die Region Hannover



## Für das Nahverkehrsangebot sorgt die Region Hannover

In der Region Hannover sind jeden Tag die meisten der rund 1,1 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner unterwegs.

Das ist nur möglich mit einem gut funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Diese wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge gewährleistet die Region Hannover: Die Region Hannover ist zuständig für die Finanzierung, Planung und Ausgestaltung des ÖPNV einschließlich des Schienennahverkehrs (SPNV) in ihrem Bereich. Rechtliche Grundlage ist das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG).

Als gesetzliche Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr hat die Region sicherzustellen, dass ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene und Straße gewährleistet ist – und zwar nicht nur in den Kernstädten, sondern auch in den ländlichen Ortsteilen.

### » Was ist ein Aufgabenträger?

Das Land Niedersachsen will sicherstellen, dass es für die Bevölkerung eine ausreichende Versorgung an öffentlichen Verkehrsleistungen gibt. Dafür bestimmt es im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) Aufgabenträger.

Aufgabenträgerin bzw. Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise, kreisfreien Städte, der Zweckverband GroBraun Braunschweig und die Region Hannover.

Aufgabenträgerin bzw. Aufgabenträger für den SPNV sind die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), der Zweckverband GroBraun Braunschweig und die Region Hannover.

Dafür bestellt und finanziert die Region Hannover Verkehrsleistungen – und stellt alle fünf Jahre einen Nahverkehrsplan auf.

## Der Verkehrsverbund hat eine lange Tradition

Ein Nahverkehrsangebot aus einem Guss hat in der Region Hannover eine lange Tradition. Der GroBraun-Verkehr Hannover (GVH) wurde 1970 als zweiter Verkehrsverbund in Deutschland gegründet. Zusammen mit den Verkehrsunternehmen werden seitdem Streckennetz und Fahrplan aufeinander abgestimmt, es gibt einen Gemeinschaftstarif und eine einheitliche Fahrgastinformation. Im Zuge der GVH-Neugestaltung im Januar 2013 wurden die Kompetenzen von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen noch effizienter gebündelt.

Die auf Initiative der Region Hannover vorgenommene Neugestaltung des Verkehrsverbundes verfolgt das Ziel, die bestehenden Verbundstrukturen effizienter zu gestalten und die Position der Region Hannover als Aufgabenträgerin und Geldgeberin des Nahverkehrs im Verbund zu stärken. Wichtige Zielsetzung der Neugestaltung war zudem, alle Verkehrsunternehmen als Gleichberechtigte in den GVH zu integrieren.

Die Zusammenarbeit im GVH zwischen der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, der RegioBus Hannover GmbH und der Region Hannover wird zukünftig über öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) geregelt. Sie ersetzen die bisherigen Partnerschaftsverträge. Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge (Bus/Stadtbahn) mit der üstra sind abgeschlossen. Die ÖDA mit der RegioBus sind vorgesehen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio, metronom, erixx und die Westfalenbahn sind über Verkehrsverträge mit der Region eingebunden. Entscheidend ist: Die strategische Steuerung hat die Region Hannover. Sie gibt Standards sowie Leitlinien vor – und das in allen Arbeitsbereichen dieser Kooperation.

## Die Nahverkehrsplanung vereint viele Aspekte

Für die Planung einer Stadtbahn- oder einer Buslinie müssen viele Anforderungen und beeinflussende Faktoren berücksichtigt werden. Siedlungsentwicklung, demografische Veränderungen, Straßen- und öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr sowie Fußgängerinnen und Fußgänger werden in der Nahverkehrsplanung miteinander verbunden.

Diese Daten werden mit der Regionalplanung abgestimmt. Es ist wichtig zu wissen, wie sich die Bevölkerungszahl in den Städten und Gemeinden entwickelt und wie sich die Altersstruktur verändert, um alle Faktoren für die Planung gleichberechtigt zu berücksichtigen. Die Nahverkehrsplanung berechnet die Wirtschaftlichkeit und prognostiziert die Auslastung von Verkehrsprojekten, wie etwa die Verlängerung einer Stadtbahnlinie. Hier wird nicht nur errechnet, ob sich der Bau lohnt, sondern es werden auch verschiedene Varianten miteinander verglichen.

Dabei verfolgt die Region Hannover folgende Ziele, die sich gegenseitig verstärken:

- Die Siedlungsentwicklung an der Schiene bedeutet, dass insbesondere Wohngebiete dort entstehen sollen, wo ein attraktives ÖPNV-Angebot vorhanden ist.
- Dieses unterstützen das Siedlungskonzept der „Dezentralen Konzentration“ und die „Region der kurzen Wege“, die den Bürgerinnen und Bürgern kurze Wege zu möglichst vielen Aufgaben des täglichen Lebens ermöglichen.

## Nahverkehrsplanung und Gleichberechtigung

Eine Verkehrsplanung nach dem Prinzip des Gender Mainstreaming (GM) hat das Ziel, dass Orte öffentlichen Lebens erreichbar sind. Auch Menschen, die kein Auto haben, sollen zum Einkaufen, zur Schule oder zu öffentlichen Einrichtungen kommen können.

Das bedeutet, dass Siedlungen eine alters- und familiengerechte Infrastruktur und ÖPNV-Anbindung haben sollen, die ihre Bewohnerinnen und Bewohner benötigen.

Damit will die Region Hannover es allen Einwohnerinnen und Einwohnern (insbesondere auch Frauen) ermöglichen, Berufstätigkeit und Familie besser miteinander zu vereinbaren.

### » Was ist Gender Mainstreaming?

Frauenpolitik wird zur geschlechtergerechten Politik erweitert. Nicht nur nach Geschlecht, sondern auch nach der Lebenssituation unterscheiden sich die Bedürfnisse der Menschen. Systematisch sollen die Interessen verschiedener Gruppen berücksichtigt werden.





### Barrierefreiheit im ÖPNV

Wesentliches Ziel der Region Hannover ist, gleichwertige Chancen zur Nutzung des ÖPNV herzustellen (s. Gender Mainstreaming). Langfristig sollen mobilitätseingeschränkte Personen selbstständig mit Bus und Bahn fahren können – und das im gesamten Netz ohne fremde Hilfe.

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

Ein barrierefreier Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) nutzt nicht nur einer kleinen Minderheit, sondern einem großen Teil der Bevölkerung. Außerdem berücksichtigt er Bedürfnisse, die durch den demografischen Wandel immer mehr Menschen haben werden.

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich bisher verstärkt auf die Verkehrssysteme Stadt- und S-Bahn konzentriert. Dabei nimmt die Region Hannover bundesweit eine Spitzenposition ein: Hochbahnsteige wurden gebaut, Stationen wurden mit Aufzügen und Führungselementen ausgestattet. Aber schon seit 2001 wird auch am barrierefreien Bussystem gearbeitet (s. Kap. 9).

Für die Gewährleistung einer durchgehenden Barrierefreiheit sind Maßnahmen an Verknüpfungspunkten von besonderer Bedeutung. Sie sind vorrangig barrierefrei zu gestalten. Dies gilt aber nicht nur für Bahnsteige, sondern auch für die Fahrzeuge selbst.

Werden neue Fahrzeuge angeschafft, müssen sie im Innenraum weitestgehend barrierefrei und auf die Infrastruktur abgestimmt sein.

Die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV soll laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis zum Jahr 2022 hergestellt sein. Ausnahmen sind jedoch zugelassen. Die Haltepunkte des SPNV werden bis 2022 weitestgehend barrierefrei sein. Die Stadtbahnhaltestellen werden kontinuierlich barrierefrei ausgebaut. Im Busbereich müssen im Regionsgebiet noch ca. 2.900 Haltepunkte ausgebaut werden.

Die Auflage zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 kann im Stadtbahn- und Busbereich aus finanziellen und Kapazitätsgründen bis zu diesem Zeitpunkt nicht vollständig erfüllt werden. Die Ausnahmen müssen gemäß PBefG im Nahverkehrsplan (NVP) konkret benannt und begründet werden. Da der neue NVP 2015 nur eine Laufzeit bis 2019 hat, sind die Ausnahmen in diesem NVP noch nicht einzeln aufzuführen. Erst im nächsten NVP sollen die nicht zeitgerecht bis 2022 realisierbaren Vorhaben benannt und begründet werden.

### Erweiterter Begriff für Barrierefreiheit im NVP 2015

Unter Beteiligung der Fahrgastverbände wurde ein erweiterter Barrierefreiheitsbegriff für den NVP 2015 definiert. Das Augenmerk soll hierbei nicht nur auf physische Barrierefreiheit und Behindertengerechtigkeit gerichtet werden, sondern darauf, dass möglichst alle Arten von Barrieren wahrgenommen werden.

#### Arten von Barrieren

Barrieren entstehen auch durch fehlende Fähigkeiten, Möglichkeiten, Erfahrungen sowie Ressourcen und können unterschiedlicher Art sein:

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

Wichtig bei dieser Begriffserweiterung ist, dass die Sinne für die Wahrnehmung aller Arten von Barrieren geschärft werden und eine Betrachtung der gesamten Wegeketten erfolgt, die der Fahrgast zurücklegt.

Dabei müssen auch schon Barrieren beachtet werden, die bei der Information über den ÖPNV oder beim Zugang (z. B. Fahrscheinkauf) entstehen können. Desweiteren sind Barrieren abzubauen, die den Fahrgast verunsichern (Sicherheitsaspekte, Unpünktlichkeit, schlechte/ fehlende Information) bzw. sein Wohlbefinden einschränken. Beschwerden über Mängel und Anregungen von Fahrgästen können hier als wertvolle Hinweise für Qualitätsverbesserungen genutzt werden.





## 2. VEP PRO KLIMA

### Der Verkehrsentwicklungsplan pro Klima gibt den Rahmen vor

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

Die Region will „Vorbildregion für nachhaltiges Handeln und Klimaschutz“ sein.



Der VEP pro Klima stellt keinen umfassenden Plan dar, der alle Handlungsebenen des Verkehrs umfasst. Stattdessen setzt er beim Status Quo des Handelns an und formuliert Veränderungen für Maßnahmenbündel, um die Klimaschutzziele der Region Hannover zu erreichen.

### Wozu ein VEP pro Klima?

Spätestens seit dem Klimaschutzjahr 2008 bestimmt der Klimaschutz als Schwerpunkt das Handeln der Region Hannover.

Im Klimaschutzrahmenprogramm, das von der Regionsversammlung 2009 verabschiedet worden ist, wird dargelegt, dass der Sektor Verkehr der einzige ist, der im Referenzzeitraum 1990 bis 2005 noch eine Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verzeichnen hat.

Deshalb wurde im Klimaschutzrahmenprogramm verabschiedet, dass ein Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen und umzusetzen sei, der geeignet ist, die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40% bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Basisjahr 1990 zu reduzieren.

### Die folgenden Maßnahmenbündel haben Auswirkungen auf die Aussagen des Nahverkehrsplans:

#### > Maßnahmenbündel Ökostrom, alternative Antriebe:

Die Umstellung auf „grünen Strom“ aus regenerativen Energien für den SPNV- und Stadtbahnbetrieb kann die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Region Hannover erheblich verbessern. Durch die Umstellung der Busflotten von üstra und RegioBus auf den jeweils neuesten Stand der Technik (Hybridbus, Elektrobus) kann der Effekt noch verstärkt werden.

#### > Maßnahmenbündel Taktverbesserungen:

Die Region Hannover verfügt über ein nahezu vollständig ausgebautes SPNV- und Stadtbahnnetz. Die hohe Attraktivität führt dazu, dass auf einigen Linien die Kapazitätsgrenzen erreicht werden. Durch Angebotsausweitungen im Bestandsnetz werden notwendige Platzkapazitäten bereitgestellt. Voraussetzung dafür ist die Beschaffung weiterer Züge (und ggf. ein erforderlicher Infrastrukturausbau).

#### > Maßnahmenbündel Marktbearbeitung, Tarif:

Das Tarifangebot wird im Hinblick auf die Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale überprüft. Fahrgastpotenziale werden insbesondere bei der Gelegenheitskundschaft gesehen.

#### > Maßnahmenbündel Jobticket für Alle:

Nach dem Vorbild des Semestertickets soll die Anzahl der Stammkundinnen und Stammkunden des ÖPNV erheblich gesteigert werden (denkbar sind Finanzierungsmodelle, z. B. mit Arbeitgeberverbänden oder Wohnungsbau-gesellschaften).

#### > Maßnahmenbündel Mobilitätsmanagement:

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

#### > Maßnahmenbündel Innen- vor Außenentwicklung:

Die Siedlungsentwicklung soll in Zukunft noch mehr auf die Einzugsbereiche von SPNV-Haltepunkten ausgerichtet werden.

#### > Maßnahmenbündel Regionales Radverkehrskonzept

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





# 3. AM NAHVERKEHRSPLAN FÜHRT KEIN WEG VORBEI

Der NVP bildet das aktuelle Angebot im öffentlichen Personennahverkehr in der Region Hannover ab und gibt die Richtung vor, in die es sich entwickeln soll. Er benennt für Bus und Bahn konkrete Projekte und macht Angaben zur Finanzierung. Er ist Basis für Zahlungen an und Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen. Auch die Region Hannover bindet sich mit dem NVP selbst an Ziele, Vorgaben und Maßnahmen.

Die Region Hannover stellt diesen Plan auf. Dazu verpflichtet sie das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz als gesetzliche Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr (§ 6 NNVG). Diesen Rahmenplan muss die Region dem Land Niedersachsen vorlegen. Er gilt jeweils für fünf Jahre (vgl. Kap. 1, S. 4).

### Der Nahverkehrsplan entsteht demokratisch

Beschlossen wird der NVP von der politischen Vertretung der Region Hannover, der Regionsversammlung.

Zuvor gibt es ein formales Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahren (s. Abb. 2). Regionsangehörige Kommunen, benachbarte Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft, Fahrgastverbände und Bürgerinnen und Bürger werden um eine Stellungnahme gebeten.

Die Beteiligung und Mitsprache von Bürgerinnen und Bürgern an politischen Entscheidungsprozessen findet in der öffentlichen Diskussion immer mehr Beachtung. Die freiwillige Beteiligung der Bevölkerung ist in der kommunalen Praxis weit gefächert. Die Beteiligungsformen reichen von der einfachen Bürgerinnen- und Bürgerversammlung über moderierte Veranstaltungen bis hin zu aufwendigen Beteiligungsverfahren. Ziel der Beteiligung der Bevölkerung ist eine stärkere Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger an politischen Entscheidungen und dadurch eine höhere Zufriedenheit der Bevölkerung bzw. ein ‚Mittragen‘ von politischen Entschlüssen.

### Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Um ein möglichst breites Akteursspektrum frühzeitig an Planungsprozessen im Nahverkehr zu beteiligen, hat die Region Hannover erstmals auch Bürgerinnen und Bürger in das NVP-Aufstellungsverfahren mit einbezogen. Diese neue Form der Beteiligung wurde parallel zu der nach § 6 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) vorgeschriebenen Mitwirkung und Beteiligung

am Aufstellungsverfahren des NVP durchgeführt. Dazu fand im November 2012 die Zukunftskonferenz Nahverkehr statt. Die Ergebnisse sind in den Entwurf des NVP 2015 eingeflossen.

Nachdem der Entwurf des NVP 2015 von der Regionsversammlung beschlossen worden ist, wurde die sogenannte formelle Beteiligungs- und Mitwirkungsphase eingeleitet. In zwei Workshops im Herbst 2014 konnten sich die Bürgerinnen und Bürger erneut in die Diskussion um den ÖPNV einbringen.

Als Ergebnis der beiden Veranstaltungen wurde eine gemeinsame Stellungnahme entwickelt zum Entwurf des NVP 2015. Die Bürger-Stellungnahme wurde den politischen Gremien zusammen mit allen anderen Änderungsanträgen im Frühjahr 2015 zur Entscheidung vorgelegt.

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

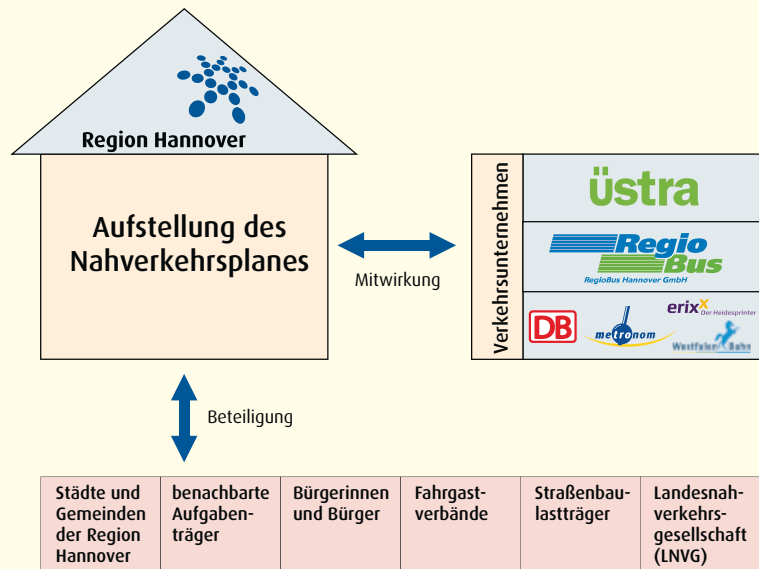
### Richtschnur für Politik und Verkehrsunternehmen

Die Regionsversammlung als politische Vertretung beschließt nicht nur den Nahverkehrsplan, sondern macht ihn sich zur Richtschnur für die konkreten Entscheidungen der nächsten Jahre.

Der NVP enthält eine Maßnahmenliste. In ihr sind alle Planungen aufgeführt, die die Region Hannover in eigener Entscheidungsverantwortung umsetzen will. Um möglichst flexibel zu sein, stehen auf dieser Liste bewusst mehr Maßnahmen als in den nächsten Jahren realistisch umgesetzt werden können, da einzelne Maßnahmen sich ggf. nicht realisieren lassen.

Für die Verkehrsunternehmen haben die Aussagen des NVP eine steuernde Wirkung. Die Region Hannover beauftragt Bus- und Schienenverkehrsleistungen. Sie formuliert nicht nur entsprechende Vorgaben an die Verkehrsunternehmen (z. B. Angebotsniveau und Qualitätsstandards), sondern überwacht auch aus finanzieller Verantwortung deren Einhaltung.

Abb. 2: Aufstellungsprozess des NVP





# 4. BLICK IN DIE ZUKUNFT

Der Nahverkehrsplan prognostiziert, wie die Verkehrsnachfrage im ÖPNV künftig aussehen wird.

### Nicht weniger, sondern älter

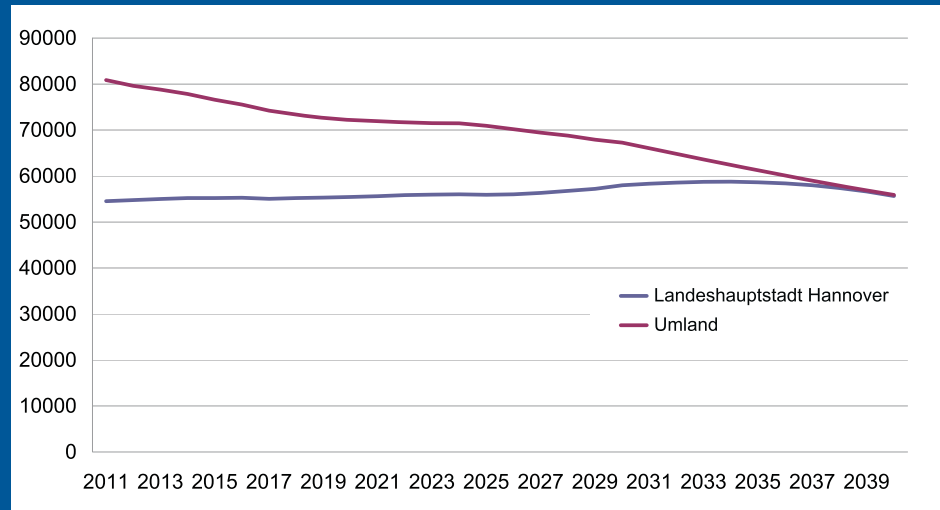
Die bundesweit diskutierten Auswirkungen der demografischen Entwicklung werden auch die Region Hannover erreichen, allerdings in geringerem Maße. So wird sich die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner mittelfristig kaum verringern und die Zahl der Schülerinnen und Schüler nimmt erst in einigen Jahren ab.

Die Altersstruktur der Region Hannover wird bis 2030 insbesondere deutliche Zunahmen bei älteren Menschen ab 75 Jahre aufweisen. Dabei wird das Wachstum der Zahl der Seniorinnen und Senioren im Umland stärker als in der Landeshauptstadt sein.

Der Fachbereich Verkehr hat die gemeinsame Bevölkerungsprognose (2012 bis 2020/2025) von der Landeshauptstadt Hannover und der Region Hannover für die spezifischen Anforderungen der Nahverkehrsplanung hinsichtlich Zeithorizont und Kleinräumigkeit bis 2040 fortschreiben lassen. Nach dieser Prognose wird die Bevölkerung in der Region Hannover insgesamt bis in das Jahr 2030 um 3% zurückgehen. Dabei steigt die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner in der LHH leicht an, während sie in der Region (ohne LHH) sinkt. Für die Landeshauptstadt wird bis 2030 ein leichter Anstieg erwartet.

Die Gesamtbevölkerung der Region wird bis 2040 zurückgehen. Der Rückgang in der Stadt Hannover wird deutlich geringer ausfallen als im übrigen Regionsgebiet. Diese Entwicklungen sind auf den allgemeinen Bevölkerungsrückgang sowie auf den stark rückläufigen Suburbanisierungstrend zurückzuführen.

Abb. 4: Entwicklung der Schülerzahlen in der Region Hannover



Der Prozess der Überalterung der Gesellschaft ist auch in der Region Hannover nicht aufzuhalten. Voraussichtlich wird also die Bevölkerung der Region Hannover erst einmal nicht weniger, aber älter.

### Es wird weniger Stammkundschaft geben

- Die Anzahl der Kinder sinkt weiterhin. Das sorgt bei der Stadt und der Region Hannover für unterschiedliche Entwicklungen. Während die Schülerzahlen der 6- bis 18-jährigen in der Stadt bis zum Jahr 2040 sogar leicht ansteigen, nehmen in der Region ohne LHH die Zahl der Schülerinnen und Schüler kontinuierlich ab.
- Durch das Älterwerden der „motorisierten Generation“ nimmt die Zahl der Personen, die einen Führerschein besitzen und ein Auto nutzen, besonders bei Frauen im Seniorenalter deutlich zu.



Außerdem wird der Pkw-Bestand und die Verfügbarkeit weiter zunehmen. Auch hier sind es gerade die Frauen und Ältere, die immer häufiger über ein Auto verfügen. Die Angebote des Öffentlichen Nahverkehrs müssen sich also stärker auf die Bedürfnisse von Frauen ausrichten: Heute noch sind sie Hauptnutzerinnen des ÖPNV. Künftig sind sie die Gruppe mit dem größten Abwanderungspotenzial.

Abb. 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für die Region Hannover für die Jahre 2030 und 2040

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

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







### **Die Stammkundschaft halten, neue Fahrgäste gewinnen**

Falls das Verkehrsverhalten sich in Zukunft nicht verändert, droht dem ÖPNV ein Fahrgastverlust, obwohl die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner nahezu konstant bleibt. Wichtigster Grund dafür ist, dass gerade die Bevölkerungsgruppen kleiner werden, die auf Bus und Bahn angewiesen sind. Das sind Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Studierende, Erwachsene ohne Pkw – die „Stammkundschaft“.

### **Hier muss durch folgende Maßnahmen gegengesteuert werden:**

**Attraktivität und Qualität:** Direkte Verbindungen sind attraktiv. Verlässliche Umstiege, Pünktlichkeit, Störungsinfos, Sauberkeit, Platzangebot, Sicherheit und barrierefreier Ausbau des ÖPNV machen Qualität aus.

**Nahverkehrsangebot wahrnehmbar machen:** Das Bewusstmachen des guten Angebotes muss zentrale Aufgabe werden!

**Vielfältige Bedürfnisse erkennen:** Auf die Wünsche der einzelnen Gruppen ist mit unterschiedlichen Marketingstrategien zu antworten. Insbesondere die Bedürfnisse der Frauen sollten dabei stärker berücksichtigt werden.

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

### **Zielgerichtete Siedlungsentwicklung:**

Wo Wohnungen, Arbeitsplätze, Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen entstehen, entscheidet über die Verkehrsentwicklung der Zukunft. Die Nähe zu einer Haltestelle von SPNV und Stadtbahn ist z. B. ein wichtiger Garant für hohe ÖPNV-Verkehrsmittelanteile.

### **Das Nahverkehrsangebot ist beliebt**

Seit Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans haben sich Angebot und Nachfrage in der Region Hannover weitestgehend als stabil bis leicht steigend gezeigt. Die Erfolgsfaktoren sind z. B.:

- > S-Bahn und Stadtbahn wurden weiter ausgebaut.
- > Der Öffentliche Personennahverkehr in der Region Hannover hat eine hohe Qualität.

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

### **Mit neuen Projekten neue Fahrgäste gewinnen**

Es sind zur Zeit einige attraktive Projekte im Umsetzungs- bzw. Planungsprozess (Stadtbahnverlängerungen Hemmingen und Garbsen, Projekt 10/17, Verknüpfungsbahnhof H-Waldhausen), die sich positiv auf die Verkehrsnachfrage auswirken werden.



Eine höhere Flexibilität im Berufsleben und die Bereitschaft zu längeren Wegen der Pendlerinnen und Pendler aus dem Stadt-Umland-Bereich besorgen dem ÖPNV eine steigende Nachfrage. Bereits aktuell kann festgehalten werden, dass sich ein großer Anteil der Zuwachsraten im SPNV durch Fahrgäste des sogenannten zweiten Rings ergeben. Die Ausweitung des Regionaltarifs hat diesen Prozess begünstigt. Die geplante Ausweitung im GVH-Tarif führt diesen Weg fort. Die Prognose der Region Hannover sieht vor, dass dieser Wachstumstrend auch in den nächsten Jahren anhalten wird. Hier liegt weiterhin ein großes Fahrgastpotenzial für den ÖPNV.



## Allgemeine Trends machen den ÖPNV noch attraktiver

Schließlich gibt es Entwicklungen in Deutschland, Europa oder sogar weltweit, die dem Öffentlichen Personennahverkehr zugute kommen werden. Die Energiepreise steigen, Benzin und Diesel werden teurer. Daher wird es für die Bürgerinnen und Bürger auch unter finanziellen Gesichtspunkten immer attraktiver, auf Bus und Bahn umzusteigen. Das trifft besonders für Pendlerinnen und Pendler mit langen Wegen zu.

Das Ansteigen der Mobilitätskosten führt dazu, dass zentrums- und arbeitsplatznahe Wohnstandorte an Attraktivität zunehmen. Schon seit einigen Jahren wird beobachtet, dass sich der Prozess der Suburbanisierung verlangsamt und demgegenüber die Bevölkerungszahlen in den Ballungszentren (hier LHH) mit hohen ÖPNV-Nutzungsraten steigen.

Bei einem großen Teil der Bevölkerung ist ein zunehmendes Umweltbewusstsein entstanden. Maßnahmen gegen die Umweltverschmutzung (z. B. EU-Umweltrichtlinien zur Feinstaubreduzierung und zur Lärminderung) werden befürwortet. In diesem Trend könnte die ÖPNV-Nutzung stärker ansteigen als bisher erwartet.

Auch die Vernetzung der Verkehrsmittel hat an Bedeutung gewonnen. KFZ-Verkehr, Radverkehr und ÖPNV standen in der Vergangenheit als alternative Angebote im Stadt- und Regionalverkehr nebeneinander bzw. sogar in Konkurrenz zueinander.



Der Trend ist, jetzt im Rahmen eines Weges unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen (Intermodalität) und für unterschiedliche Wege das jeweils geeignete Verkehrsmittel zu nutzen (Multimodalität). Der öffentliche Verkehr nimmt in beiden Ansätzen eine Schlüsselfunktion ein (vgl. Kap. 11).

Göttingen – Wolfsburg. Ziel ist die Erarbeitung einer günstigen Position in Konkurrenz zu anderen europäischen Regionen. Sollte dieses gelingen, dürften sich die negativen Auswirkungen des demografischen Wandels in der Region Hannover und damit auch die Einschränkungen für den ÖPNV mindern lassen.

Einfluss auf den ÖPNV hat auch die europäische Politik mit den EU-Fördermitteln für die Metropolregionen. Die Region Hannover engagiert sich zusammen mit ihren Nachbarstädten in der Metropolregion Hannover – Braunschweig –





# 5. DIE REGION HANNOVER STEUERT ÜBER PRIORITÄTEN UND STANDARDS

## Ausreichende Bedienung

Im Nahverkehrsplan werden die Verkehrsleistungen festgelegt, die aus Sicht der Aufgabenträgerin zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung in der Region Hannover notwendig sind. Allerdings muss die Aufgabenträgerin Prioritäten setzen und bei der Bewältigung dieser Aufgabe die öffentlichen Verkehrsinteressen und die finanziellen Möglichkeiten abwägen. Die ausreichende Bedienung orientiert sich dabei weitgehend am Bestand des Verkehrsangebotes. Neben der Sicherstellung des heutigen Angebotes werden Notwendigkeiten und Potenziale für Veränderungen aufgeführt und mit einem festen Zeitplan versehen. Die Aussagen dazu sollen steuernd gegenüber den Verkehrsunternehmen wirken.

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

Dabei wird es in Zukunft nicht nur darum gehen können, neue Fahrgäste zu gewinnen, sondern verstärkt auch darum, die vorhandenen Fahrgäste zu halten.

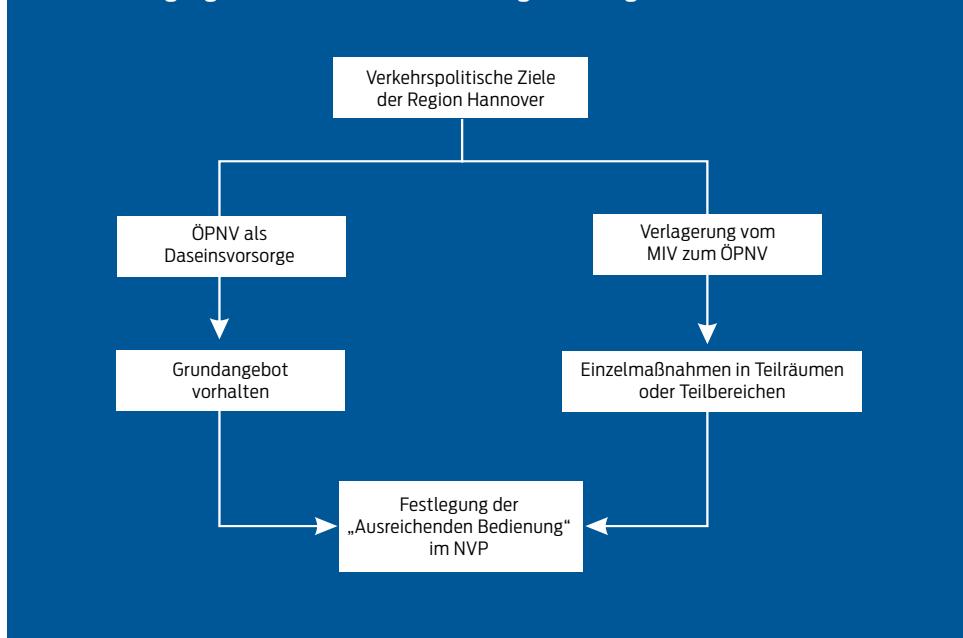
Dieses soll in einer Doppelstrategie (s. Abb. 5) erfolgen.

## Was ist eine ausreichende Bedienung?

Im Nahverkehrsplan werden die Verkehrsleistungen festgelegt, die für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung notwendig sind. Diese zentrale Steuerungsfunktion hat die Region Hannover als Aufgabenträgerin. Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz gibt dafür zwei Oberziele vor:

1. Öffentlicher Personennahverkehr als Daseinsvorsorge.
2. Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Abb. 5: Festlegung der ausreichenden Bedienung in der Region Hannover



Um das erste Ziel „**ÖPNV als Daseinsvorsorge**“ zu erreichen, wird ein **Grundangebot** definiert.

Wichtigstes Ziel dabei ist, den Bewohnerinnen und Bewohnern der Region den Zugang zum ÖPNV und damit zur Mobilität zu ermöglichen. Weiterhin soll ein modernes, qualitätsvolles, gut nutzbares System dargeboten werden, das den Bedürfnissen nach umweltverträglicher und autofreier bzw. autoärmerer Mobilität entspricht. Das Grundangebot enthält neben Standards zur Mindestbedienung auch Qualitätskriterien und

muss wirtschaftlich erbracht werden können. Um das zweite Ziel **Verlagerung vom MIV zum ÖPNV** zu erreichen, sind **attraktive Maßnahmen** notwendig. Nach den Festsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans pro Klima sind diese schwerpunktmäßig durch Taktverbesserungen im Netz von Stadtbahn und SPNV, durch tarifliche Angebote sowie durch die dauerhafte Bindung zusätzlicher Personengruppen an die Zeitkartenangebote im GVH zu erzielen.



Nicht jede Haltestelle muss im Zehn-Minuten-Takt angefahren werden. Das Angebot soll sich auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer und Nutzerinnen ausrichten. Daher wird das Nahverkehrsnetz in der Region Hannover in drei Ebenen unterteilt (s. Abb. 6).

### Der Nahverkehrsplan definiert Mindestbedienungsstandards

ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge bedeutet vor allem: Allen Bürgerinnen und Bürgern der Region Hannover wird ein Mindestangebot an ÖPNV-Leistungen angeboten. Dafür werden Standards definiert.

Werden sie unterschritten, sollte das Angebot verbessert werden. In begründeten Einzelfällen kann es aber bei einer sogenannten Unterbedienung bleiben.

Die Mindestbedienungsstandards wurden so festgelegt, dass sie für die Region Hannover finanzierbar bleiben. Sie orientieren sich am Grundniveau des bestehenden Verkehrsangebotes. Ein höherer Standard würde Mittel binden, die für die Hauptverkehrsstrecken von Bus und Bahn sinnvoller eingesetzt werden können.

Die Region Hannover kann nicht die Mobilitätswünsche jedes einzelnen Bürgers oder jeder einzelnen Bürgerin gewährleisten. Ein Großteil dieser Bedürfnisse kann aber mithilfe der Mindestbedienungsstandards erfüllt werden.

Ergänzend dazu sind Mindestbedienungsstandards für die Beförderung der Schülerinnen und Schüler notwendig. Auch die wichtigsten Ziele des Freizeitverkehrs müssen erreichbar sein.

### Das Nahverkehrsangebot auf dem Prüfstand

Der Nahverkehrsplan 2015 definiert nicht nur Mindestbedienungsstandards, sondern er legt die Messlatte an das Bus- und Bahn-Angebot an. Wo noch Handlungsbedarf besteht, ist in einer Tabelle des NVP aufgelistet und erklärt. Die wichtigsten Ergebnisse zeigt Abb. 7.



#### Was bietet der Mindestbedienungsstandard?

- > Alle Ortsteile sind mindestens alle zwei Stunden, zur Hauptverkehrszeit jede Stunde bei einer vertretbaren Reisezeit an das zugehörige Gemeindezentrum anzubinden.
- > Alle Ortsteile und Gemeindezentren sind mindestens alle zwei Stunden, zur Hauptverkehrszeit jede Stunde mit dem Oberzentrum Hannover zu verbinden.
- > In Hannover und den Mittelzentren soll der Weg zu einer Bushaltestelle nicht weiter als 500 m oder zu einer Haltestelle von Stadtbahn oder Zug nicht weiter als 750 m sein.
- > Es wird weiterhin ein Zielerreichungsgrad von 80% der genannten Standards angestrebt.

Abb. 6: Hierarchisierung des Netzes

**Bedienungsebene 1**  
Angebotsorientierte Direktverbindungen  
in das Oberzentrum  
SPNV, Stadtbahn, Direktbus

**Bedienungsebene 2**  
Regional: Angebotsorientierte regionale Hauptlinien  
Regionalbus im Taktverkehr  
Lokal: Angebotsorientierte lokale Hauptlinien  
Stadtverkehre im Taktverkehr (in Hannover und in den regionalen Zentren)

**Bedienungsebene 3**  
Nachfrageorientierte ergänzende Linien  
Spezialverkehre  
Schülerverkehre, Berufsverkehre,  
nicht durchgehend vertakte Linien, Bedarfsverkehre

Im Umland: Für jeden der 207 Ortsteile in der Region Hannover (ohne die Landeshauptstadt Hannover) wurde das ÖPNV-Angebot zum zugehörigen Gemeinde- bzw. Stadtzentrum einerseits und zur Innenstadt von Hannover als Oberzentrum andererseits untersucht.

Nur in acht von 207 Ortsteilen der Region Hannover (ohne LHH) wurde der Mindestbedienungsstandard nicht erreicht. Die genaue Situation wird im NVP erläutert und es wird begründet, ob Handlungsbedarf besteht oder warum der bestehende Mangel akzeptiert werden kann.

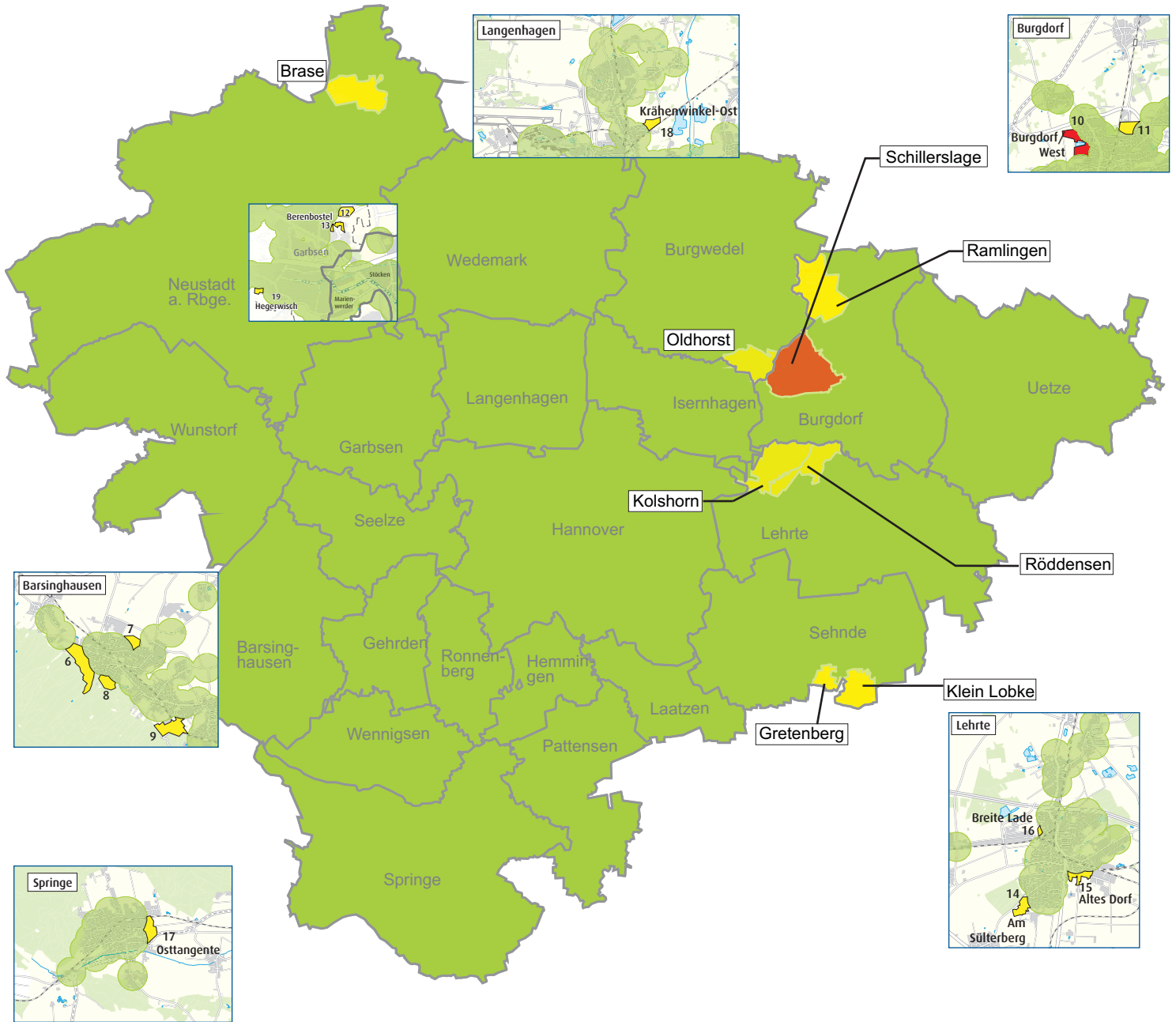
In den Städten (Mittelzentren und Hannover) wird nicht nur die zeitliche, sondern auch die räumliche Mindestbedienungsstandard untersucht. Bei der räumlichen Erschließung wird geprüft, ob alle größeren Siedlungsbereiche in den o.g. Entfernungen an das Nahverkehrsnetz angebunden sind. Berücksichtigt werden nur Siedlungsbereiche, die mehr als 250 Einwohner umfassen.

In der Landeshauptstadt Hannover umfassen Gebiete mit mehr als 250 Einwohnerinnen und Einwohnern, die nicht die Mindestbedienungs (Radius, Fahrtenhäufigkeit) erfüllen, insgesamt deutlich unter 1% der Gesamtbevölkerung.

Für die Mittelzentren in der Region Hannover lässt sich ebenfalls feststellen, dass im Wesentlichen nur Randlagenbereiche nicht ausreichend nach den Kriterien der Mindestbedienungs versorgt werden.

Als Fazit ist festzuhalten, dass in allen Mittelzentren und im Oberzentrum Hannover nur geringe Teile der Wohnbauflächen und damit auch nur ein sehr geringer Teil der Wohnbevölkerung nicht mit ÖPNV-Mindestangeboten versorgt ist. Im Wesentlichen handelt es sich um Randlagenbereiche, Wochenendbedienungsdefizite oder es können in noch zumutbarer Entfernung häufig bediente Haltestellen erreicht werden.

**Abb. 7: Räumliche Betrachtung:  
Mindestbedienung in der Region Hannover**



Bereiche ohne ausreichende Mindestbedienung

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

Anmerkung: Gewerbegebiete, Grünflächen und Flächen <250 Einwohner sind nicht berücksichtigt

- Legende**
- 1 Isernhagen Süd
  - 2 H/Steinbruchsfeld
  - 3 H/Bemerode
  - 4 H/Klabundestraße
  - 5 H/Eilenriedestift
  - 6-8 Barsinghausen
  - 9 Egestorf
  - 10-11 Burgdorf
  - 12-13 Berenbostel
  - 14-16 Lehrte
  - 17 Springe
  - 18 Langenhagen
  - 19 Alt-Garbsen





# 6. SO FUNKTIONIERT DER NAHVERKEHR IN DER REGION HANNOVER

In der Region Hannover fahren Busse, Stadtbahnen, S-Bahnen und Regionalverkehrszüge. Jedes dieser Verkehrsmittel hat seine Stärken. Sie ergänzen sich gegenseitig und bilden ein Gesamtsystem:

- > Die Regionalverkehrszüge und die S-Bahn sind mit ihren radialen Verbindungen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region: Schnell gelangt man von Stadt zu Stadt sowie vom Umland Hannovers in die Landeshauptstadt.



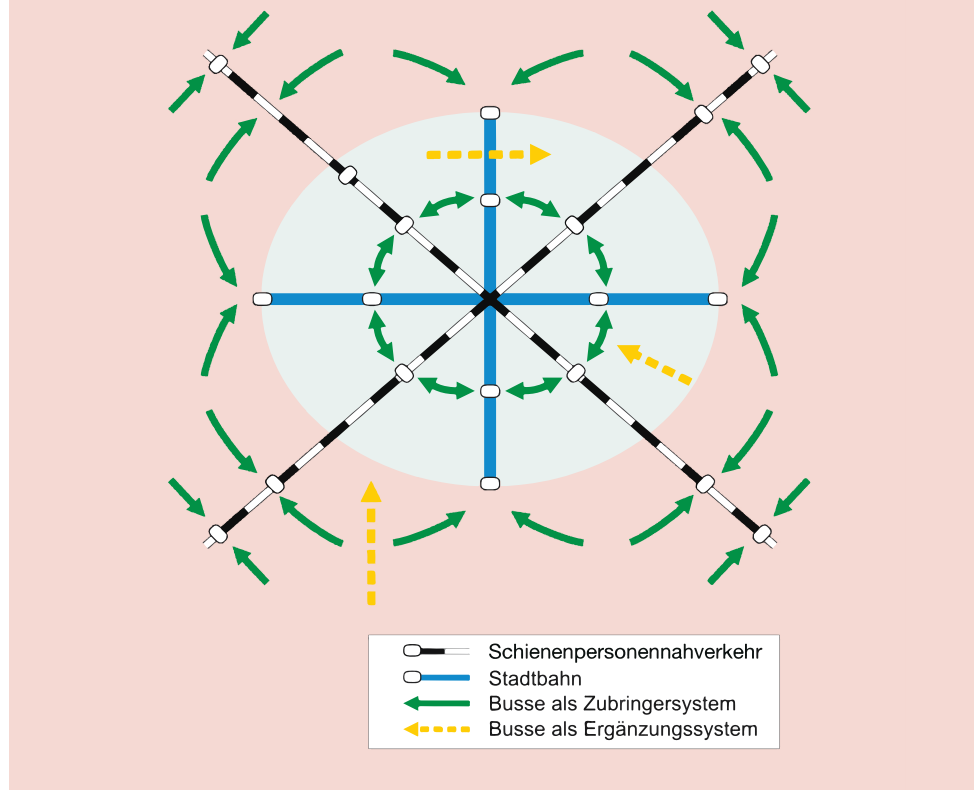
- > Die Stadtbahn ist das wichtigste Nahverkehrsmittel in Hannover: Radial und schnell bringt sie Menschen durch die Landeshauptstadt sowie von Langenhagen, Laatzen, Garbsen und Altwarmbüchen in das Stadtzentrum.



- > Die Buslinien haben verschiedene Funktionen: Sie bringen Fahrgäste zur Schiene und in ihr Gemeindezentrum und erschließen somit die ländlichen Gebiete.



Abb. 8: Das Verkehrskonzept



Wo keine Schienen liegen, bilden sie die Direktverbindungen ins Oberzentrum Hannover und zwischen den Schienenstrecken sorgen sie für die Erschließung.

Seit langem steht der Schienenverkehr im Mittelpunkt des Nahverkehrsystems in der Region Hannover. Weitere Angebotsverbesserungen und der Ausbau der Infrastruktur werden angestrebt.

### Schnell und bequem Umsteigen

Dort, wo besonders viele Menschen vom Bus in den Regionalexpress oder von der S- in die Stadtbahn umsteigen, stellt die Region Hannover höchste Ansprüche an die Umsteigequalität.

So sollen an geeigneten Stationen der Züge und der Stadtbahn weitere Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Anlagen entstehen. Generell strebt der NVP 2015 an den Umsteigeanlagen folgende Qualitätsstandards an:

- > Kurze Umsteigewege und -zeiten
- > Barrierefreies Umsteigen
- > Angenehme Wartezeit und Anschlussicherung
- > Gute Fahrgastinformation





## 7. DAS PLANT DIE REGION HANNOVER AUF DEN EISENBAHNSTRECKEN



zwischen Hameln – Hannover Hbf. – Seelze und zwischen Barsinghausen – Weetzen – Hannover.

Mit dem Umbau der Stationen in Kirchdorf, Wininghausen, Empelde, Bornum und Holtensen/ Linderte bis Ende 2013 wurde die Barrierefreiheit des gesamten S-Bahn-Netzes in der Region Hannover komplettiert. Der Stationsausbau innerhalb des S-Bahnnetzes ist somit abgeschlossen.

### Lokaler Kümmerer und (Anti-)Graffiti-Team

Der lokale Kümmerer sorgt als sichtbarer Ansprechpartner an den SPNV-Stationen in Sehnde, Seelze, Wunstorf, Neustadt, Wennigsen, Lehrte und an zwei Stationen in Hannover (Karl-Wiechert-Allee, Klee-feld) für Sauberkeit und Sicherheit. Das (Anti-)Graffiti-Team beseitigt innerhalb vereinbarter Fristen Graffiti. Auf diese Weise werden die Stationen optisch aufgewertet und ihre Aufenthaltsqualität verbessert.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Rückgrat des Nahverkehrs in der Region Hannover. Die Streckenlänge der vom SPNV genutzten Strecken innerhalb der Region Hannover beträgt derzeit rund 250 km. Vom Hauptbahnhof Hannover aus wird fast die gesamte Region Hannover erschlossen und mit den angrenzenden Landkreisen und Städten verbunden.

In der Region Hannover gibt es derzeit 55 vom SPNV bediente Stationen. Damit verfügen nahezu alle Städte und Gemeinden der Region über mindestens eine SPNV-Station. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden zugeschnitten:

Als schnelles Produkt halten RegionalExpress (RE), metronom (ME) und Westfalenbahn innerhalb der Region Hannover an wenigen, nachfragestarken Stationen. S-Bahn (S) und erixx halten hingegen an nahezu allen Stationen.

Diese Standards setzt der Nahverkehrsplan u.a. für den SPNV:

- > Grundsätzlich sollen die Stationen in der Zeit von 5-24 Uhr regelmäßig bedient werden.
- > Der Hauptbahnhof Hannover ist von fast allen Zentren aus innerhalb von 30 Minuten erreichbar.

Im SPNV-Zielkonzept stehen Projekte für die Zukunft: Hier sind Maßnahmen aufgeführt, die nicht nur während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes, sondern darüber hinaus umgesetzt werden sollen. Diese umfassen sowohl Verbesserungen im Angebot als auch im Aus- bzw. Neubau der Infrastruktur (siehe Abb. 9).

Angebotsverbesserungen wurden zum Fahrplan 2014 erzielt durch die schnellen Verbindungen (Sprinter) in der Hauptverkehrszeit (HVZ)

### Untersuchung zum Bahnknoten Hannover

Angesichts der weiter zunehmenden Verkehrsnachfrage im Schienenpersonennahverkehr im Zu- und Ablauf nach Hannover hat sich unter Federführung der Region Hannover eine institutionsübergreifende Arbeitsgruppe (Region Hannover, MW, LNVG ZGB, DB Netz) gebildet, um geplante Angebotsänderungen und – ausweitungen hinsichtlich der Erhöhung der Platzkapazitäten bei einer akzeptablen Betriebsqualität untersuchen zu lassen. Dieses erfolgt in zwei zeitlichen Szenarien:





- Im Szenario 2016+ sind auf Basis des Jahresfahrplans und Fahrzeugeinsatzplans 2016 geplante Veränderungen und Angebotsausweitungen im SPNV auf ihre Umsetzbarkeit hin untersucht worden.
- Nach Vorliegen des Bundesverkehrswegeplans 2030 werden in einer zweiten Untersuchungsstufe (Szenario 2030) die Notwendigkeiten und Chancen für die langfristige Entwicklung des SPNV erarbeitet.

Die Ergebnisse zum Szenario 2016+ liegen vor, es ist zwischen den Partnern das folgende **Zielnetz 2016+** abgestimmt worden:

#### S-Bahnstammstrecke:

- Einrichtung der neuen Haltepunkte H-Waldhausen, Laatzen-Mitte, Himmelsthür und Springe-Deisterpforte
- Linientausch von S4 und S5 mit einer ganzjährigen Direktverbindung vom Flughafen zur Messe
- Einführung einer stündlichen RE-Verbindung von Hameln/Paderborn zum Flughafen Hannover
- Neuer Haltepunkt H-Braunschweiger Platz mit zweigleisigem Ausbau der „Deisterbahn“ zwischen Winninghausen und Bantorf

**S-Bahn-Netz-Ost:** Führung der S6 mit 3-Wagen-Zügen zur Erhöhung der Kapazitäten

**RE-Verkehr Nord-Süd:** Im Nord-Süd-Verkehr kann durch ein modifiziertes Liniennetz eine durchgehende RE-Verbindung zwischen Hamburg und Hannover realisiert werden.

**RE-Verkehr Ost-West:** Nach Auslaufen der momentanen Verkehrsverträge kann

- ein angenäherter 30-Minuten-Takt nach Braunschweig hergestellt werden,
- ein angenäherter 30-Minuten-Takt nach Wolfsburg mit einer neuen Verstärkerlinie Nienburg – Wolfsburg umgesetzt werden.



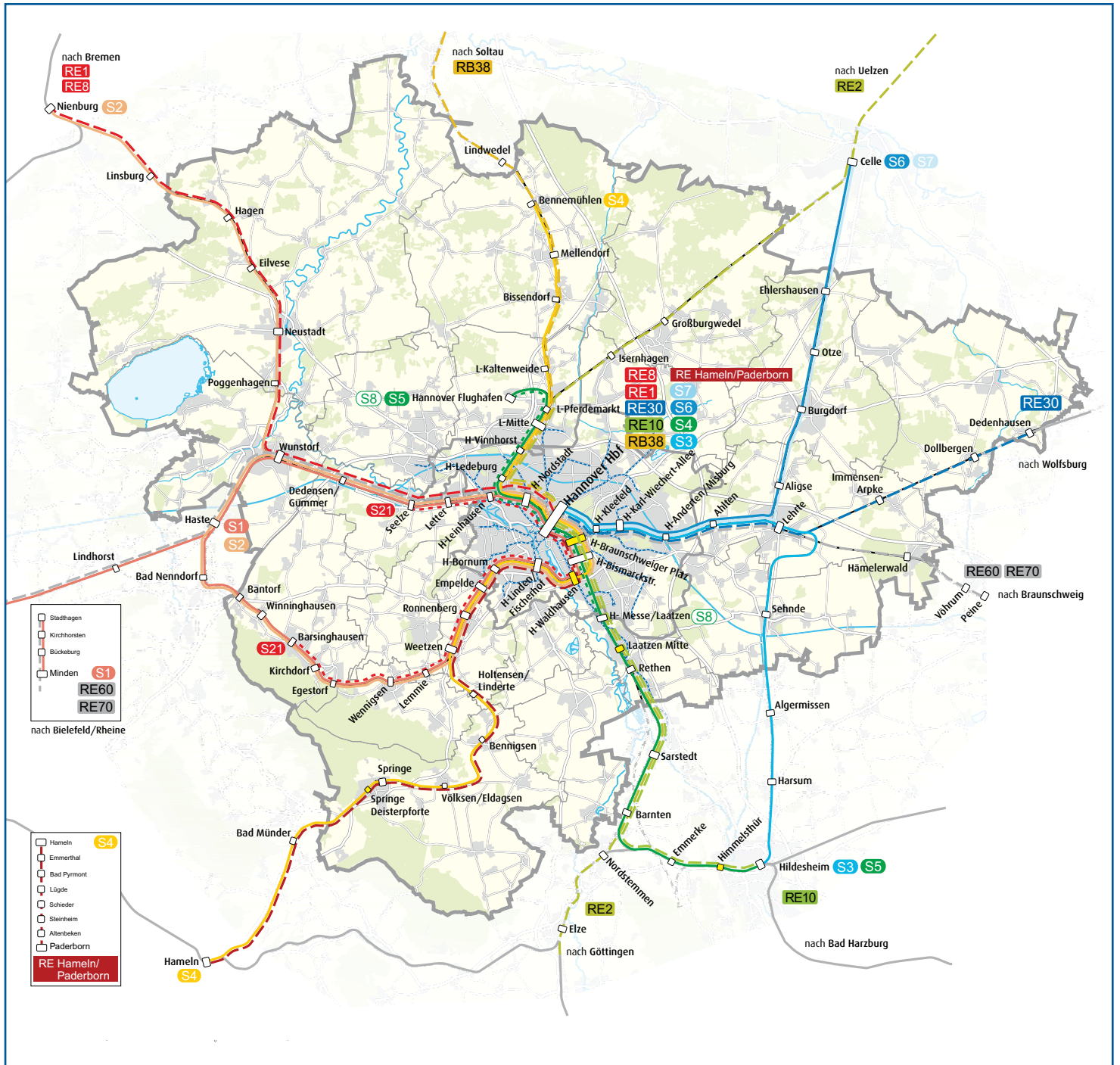
#### Das wurde seit dem letzten NVP umgesetzt:

- Ausbau der Stationen in Sehnde, Rethen, Empelde, Winninghausen, Kirchdorf, Holtensen/Linderte, H-Bornum
- Seit dem Fahrplan 2012 wird die Strecke Hannover – Soltau von der Erixx GmbH betrieben (Heidesprinter)
- Einführung des Sprinterverkehrs (HVZ) auf den Strecken Hameln – Hannover – Seelze und Barsinghausen – Hannover zum Fahrplan 2014
- Seit Dezember 2014 bedient das Unternehmen Erixx die Strecke Hannover – Sarstedt – Hildesheim (weiter nach Bad Harzburg – RE 10)
- Seit Dezember 2015 fährt die Westfalenbahn auf der Strecke Braunschweig – Hannover – Bielefeld/Rheine (RE 60/70)
- Seit Dezember 2015 bedient metronom im ENNO-Netz die Strecke Hannover – Wolfsburg (RE 30)





Abb. 9: SPNV Linienetz 2016+



Relation	Takt
RB38 Soltau - Hannover	60'
RE1/RE8 Nienburg - Hannover	60'/30'
RE2 Hamburg - Uelzen - Hannover Hannover - Göttingen Uelzen - Hannover - Göttingen	120' * 120'
RE10 Hildesheim - Hannover	60'
RE30 Dedenhausen - Hannover	60'/30'
RE60/RE70 Minden - Hannover - Peine	60'/30'
RE Paderborn - Hameln - Hannover	60'
S21 Barsinghausen - H - Seelze	60'
S8 H-Messe/Laatzten - H-Flughafen	60'

\* stündlich wechselndes Bedienungsangebot RE2

geplante Stationen

S-Bahn (S)

S1 Minden - Hannover - Haste	60'
S2 Nienburg - Hannover - Haste	60'
S3 Hildesheim - Lehrte - Hannover	60'
S4 Bennemühlen - Hannover - Hameln/Paderborn	60'/30'
S5 H-Flughafen - Hannover - Hildesheim	60'/30'
S6 Celle - Burgdorf - Hannover	60'
S7 Celle - Lehrte - Hannover	60'



# 8. SO GEHT ES MIT DER STADTBAHN WEITER

Anfang 2015 hat das Streckennetz der Stadtbahn in der Landeshauptstadt Hannover eine Länge von 127 km. Davon liegen 19 km im Tunnel und 88 km auf besonderem Bahnkörper an der Oberfläche. 20 km verlaufen ohne bauliche Trennung vom Individualverkehr auf der Straße.

Durch die in den letzten Jahren stark angewachsenen Defizite der öffentlichen Haushalte ist der Fokus auf die notwendigen und wirtschaftlich besonders sinnvollen Maßnahmen zu richten:

- Bis ca. 2030 soll der barrierefreie Ausbau des Stadtbahnsystems vollendet werden: Hochbahnsteige ermöglichen einen barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge.



- Es gibt noch einige Stadtbahnverlängerungen (Garbsen-Mitte, Hemmingen-Süd) und den Abschluss des Stadtbahnausbaus in der Innenstadt von Hannover auf der Stadtbahnstrecke D (heute Ahlem – Linden Nord – Aegidientorplatz). Neben den großen Projekten gibt es noch viel zu tun.

Der Nahverkehrsplan verfolgt folgende generelle Ziele im Bereich Stadtbahn:

- Das Stadtbahnsystem wird optimiert und weiterentwickelt. Gleichzeitig werden Einsparmöglichkeiten genutzt, um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.
- Zufriedenere Kundinnen und Kunden bringen Fahrgastzuwächse: Dafür sollen Zugangs-, Fahr- und Umsteigezeiten kürzer, Störungen seltener und die Aufenthaltsqualität in Stationen und Fahrzeugen höher werden.
- Die Stadtbahn wird besser mit den Systemen S-Bahn und Bus verknüpft.
- Der Vorrang der Stadtbahnen an den Signalanlagen ist sichergestellt. Dieser Standard ist auch bei künftigen Neubaustrecken zu gewährleisten.

## Neue Stadtbahnstrecken

### 2016/19: Hbf./Raschplatz

Region und Stadt Hannover haben einen Grundsatzbeschluss gefasst, die heutige Stadtbahnstrecke D-West von Ahlem nicht mehr zum Aegidientorplatz, sondern zukünftig zum Raschplatz zu führen. Die Neubaustrecke beginnt im Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/Lister Meile und wird entlang der Lister Meile bis zum Endpunkt Hauptbahnhof/ZOB am Raschplatz geführt. Sie hat eine Länge von ca. 350 m und umfasst eine zusätzliche Haltestelle in der Lister Meile. Die heutige Haltestelle Hauptbahnhof/Ernst-August-Platz wird in der Kurt-Schumacher-Straße neu errichtet (Hbf./Rosenstr.).

### 2015-19: Hemmingen

Derzeit wird der Bau für eine Zweigstrecke von der Wallensteinstraße in Hannover-Oberrieklingen nach Hemmingen-Westerfeld vorbereitet.

Die Neubaustrecke wird von der Wallensteinstraße aus entlang der Göttinger Chaussee verlaufen, über die Göttinger Landstraße in Hemmingen-Westerfeld bis zum Endpunkt Hemmingen südlich der Weetzener Landstraße. An der Endhaltestelle ist eine Umsteigeanlage zwischen Bus und Stadtbahn und eine P+R-Anlage geplant.

Im hannoverschen Bereich und in Westerfeld profitieren 7.100 Einwohner und Einwohnerinnen sowie 3.900 Beschäftigte von sechs neuen Haltestellen. Abhängig von der neuen Ortsumgehung (B 3) kann mit dem Bau frühestens 2015 begonnen werden.

### ca. 2021-23: Garbsen-Mitte

Im Juni 2016 wurde der Grundsatzbeschluss gefasst, die Stadtbahn bis Garbsen-Mitte zu verlängern, um das neue Zentrum der Stadt Garbsen zu erschließen. An der Neubaustrecke von 1.120 Metern befinden sich zwei neue Haltestellen:

- Auf der Horst/Uranushof
- Garbsen/Endpunkt (zwischen Rathaus und Shopping-Plaza)

Der voraussichtliche Baubeginn ist ab 2021.

## Verbesserte Stadtbahnstrecken

Auch das vorhandene Netz der Stadtbahn kann noch verbessert werden: Wo sie im Stau stecken bleiben kann oder wo die Durchschnittsgeschwindigkeit gering ist, verlieren die Fahrgäste unnötig Zeit. Die Region Hannover will, dass die Stadtbahn noch attraktiver und noch zuverlässiger wird. Dafür sollen in den nächsten Jahren folgende Streckenabschnitte ausgebaut werden:

2017/18 Badenstedter Straße zwischen Bartweg und Eisenbahnbrücke der Güterumgehungsbahn

2015-19 Glocksee – Ernst-August-Platz

2018-20 Empelder Straße mit den Haltestellen Eichenfeldstr., Safariweg und Hermann-Ehlers-Allee

2018/19 Rethen (Verlängerung der Linie 2 über die vorhandenen Gleise der Linie 1 um zwei Haltestellen bis Rethen/Galgenbergweg)

2017/18 Schulenburger Landstraße (zwischen Sorststraße und Hainhölzer Allee)

2021/22 Lindener Hafenbahn

2022/23 Sutelstraße

## Mit Aufzügen und Hochbahnsteigen Barrieren abbauen

2015 besitzt das Stadtbahnnetz 198 Haltestellen und Stationen. Davon liegen 179 Haltestellen an der Oberfläche und 19 Stationen im Untergrund. Alle 19 Stationen sind inzwischen mit Aufzügen ausgestattet und daher barrierefrei erreichbar. Von den 179 oberirdischen Haltestellen besitzen insgesamt 128 Haltestellen Hochbahnsteige.

Damit sind Anfang 2015 bei 74% aller Haltestellen und Stationen die Stadtbahnzüge barrierefrei erreichbar.





Eine Prioritätenliste regelt die Reihenfolge des Ausbaus:

- 2016 Großer Hillen, Krepfenstraße
- 2017 Laatzen, Am Soltekampe, HCC, Wunstorfer Straße
- 2018 Kurze-Kamp-Straße, Leinaustraße, Bothfeld
- 2019-/20 Am Küchengarten, Alter Flughafen, Wiesenau, Humboldtstraße, Bahnhof Nordstadt, Rethen/Steinfeld

**Die Region plant noch weiter**

Der Nahverkehrsplan 2015 kann nicht alle offenen Fragen klären. Er listet aber in einem Untersuchungsprogramm die Fragen auf, die die Region Hannover als nächstes beantworten will:

- 2015 • Wirtschaftlichkeitsanalyse zur Zweigstrecke Ahlem-Nord/ Wasserstadt Limmer
- Untersuchungen zu folgenden zusätzlichen Stadtbahnstationen: Stadtfriedhof Engesohde, Kugelfangtrift, Wolfenplatz, Wilhelm-Tell-Str., EXPO-Park
- Eine Nachrüstung von zusätzlichen Haltestellen an diesen Streckenabschnitten würde die Erschließung des Stadtgebietes verbessern und könnte so zur Steigerung der Fahrgastzahlen beitragen.
- 2. Aufzug Aegidientorplatz – Machbarkeitsstudie
- 2016 • Wirtschaftlichkeitsanalyse Verlängerung Alte Heide – Bothfeld



**Das wurde seit dem letzten NVP umgesetzt:**

- > Stadtbahnverlängerung nach Misburg
- > Der barrierefreie Ausbau des Stadtbahnsystems ist mit zahlreichen Maßnahmen fortgesetzt worden:
  - Alle geplanten Aufzüge wurden gebaut
  - 16 Hochbahnsteige wurden realisiert
- > Die Untersuchung zum Innenstadtnetz (Projekt 10/17, Hbf./ Raschplatz) mündete in ein konkretes Umsetzungskonzept.

Ziel der Region ist es, im Zeitraum des NVP den Anteil von Haltestellen mit barrierefreiem Zugang zur Stadtbahn von 74% auf insgesamt 85% zu erhöhen. Zur Erreichung dieses Ziels sollen zwei bis drei Stadtbahnhaltestellen pro Jahr barrierefrei ausgestattet werden.

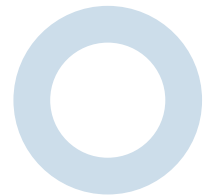
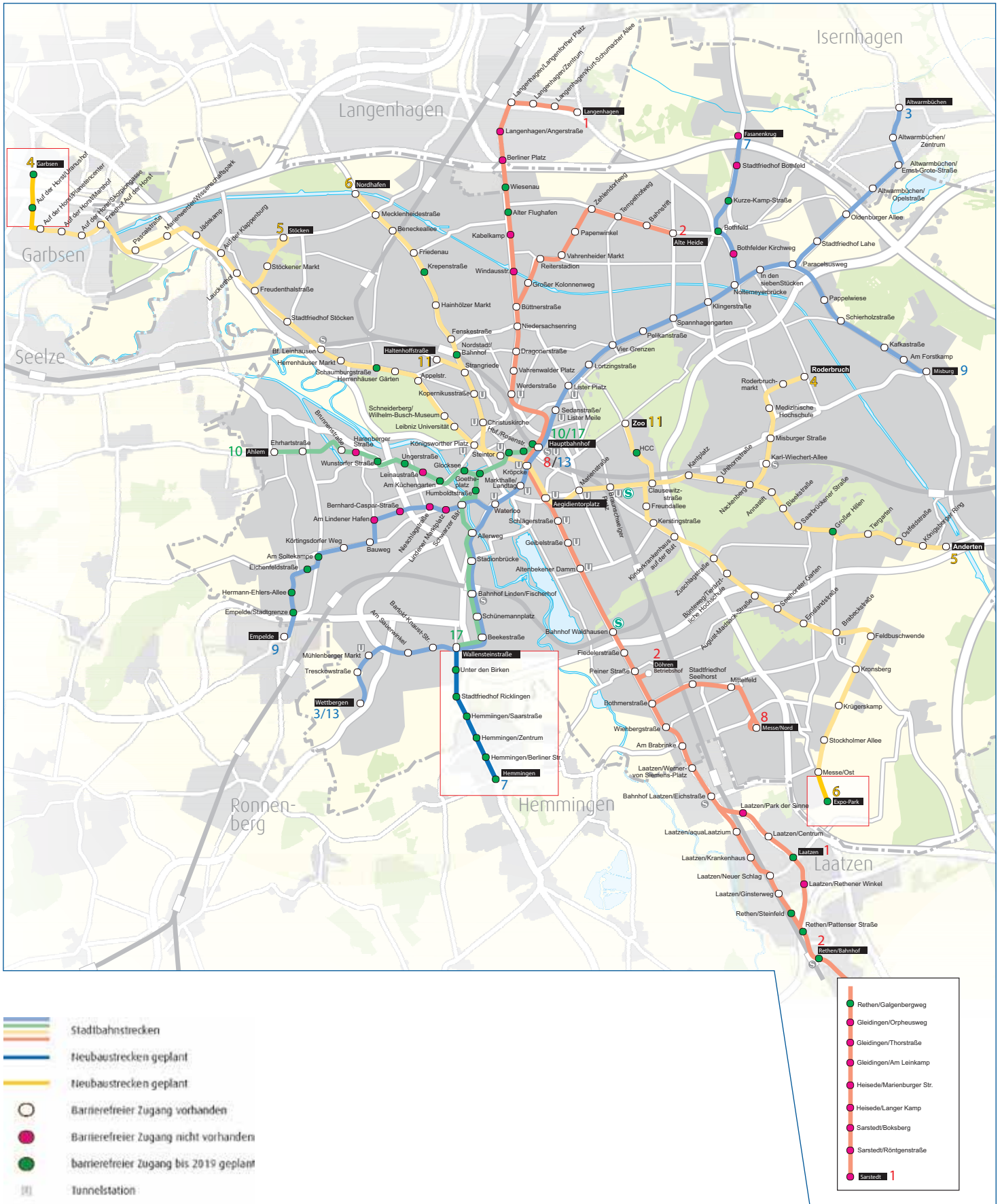


Abb. 10: Stadtbahn - Liniennetz 2020





# 9. DAS IST DER BUS-PLAN



## Haltestellen

Die Haltestelle ist die „Visitenkarte“ des ÖPNV vor Ort. Oftmals steht sie am Beginn der Wegekette, sodass ihr eine besondere Bedeutung als Zugang zum ÖPNV zukommt.

Bereits ab 2001 wurden diverse Bushaltestellen in der Region Hannover barrierefrei umgebaut. Grundlage für die Maßnahmenauswahl bildet das Haltestelleninformationssystem HIS.

Busse haben im Öffentlichen Nahverkehr der Region Hannover zwei Hauptaufgaben: Sie bringen die Fahrgäste zu den Schienenverkehrsmitteln, also zu den Bahnhöfen und Stadtbahnstationen. Und sie fahren dort, wo keine Schienen liegen. In Hannover sowie in den Städten Garbsen, Langenhagen, Laatzen und Sehnde verkehren die Busse der üstra, in Garbsen und den anderen Kommunen sind im Wesentlichen Busse der RegioBus unterwegs. Etwa 25% der Fahrgäste in der Region Hannover nutzen das Verkehrssystem Bus.

Das Angebot des Verkehrssystems Bus ist flexibel kurz- bis mittelfristig planbar, da aufwendige Infrastrukturmaßnahmen im Regelfall nicht notwendig sind. Der Nahverkehrsplan sieht für die nächsten Jahre keine grundlegende Neuplanung des Liniennetzes oder des Fahrtenangebots vor. Wenn neue Wohngebiete entstehen oder sich die finanziellen Rahmenbedingungen ändern, sind neue Überlegungen aber nicht ausgeschlossen.

## Barrierefreier Busverkehr

Wenn die Bevölkerung der Region Hannover in Zukunft älter wird, wird auch ein barrierefreier Busverkehr immer wichtiger. Insbesondere außerhalb der Landeshauptstadt besteht noch Untersuchungsbedarf. Um das politische Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit gemäß des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen auch im Busverkehr langfristig zu erreichen, ist neben der Anschaffung von geeigneten Fahrzeugen auch die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von entscheidender Bedeutung.

## Fahrzeuge

Immer wieder werden alte Busse ausrangiert. Neue Fahrzeuge müssen nicht nur umweltfreundlich, sondern auch barrierefrei sein. Dass nur noch sogenannte Niederflrbusse gekauft werden, ist in der Region Hannover seit mehreren Jahren eine Selbstverständlichkeit.

Nach dem beschlossenen „VEP pro Klima“ erfolgt die Umstellung der üstra-Stadtbusflotte auf moderne Technologien, z. Zt. sind dies Hybridbusse. Seit April 2016 testet die üstra erstmals drei Elektrobusse im Alltag. Die Busse werden auf der Ringlinie 100/200 eingesetzt.

Beim Hybridbus erfolgt der Antrieb über eine Kombination von zwei Elektromotoren und einem Dieselmotor. Durch den Einsatz der Hybridbusse wird der Kraftstoffverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert, so dass sich die innerstädtische Luftqualität verbessert. Zudem ist der Elektromotor sehr leise und der Fahrkomfort wird erhöht, da der Bus ruckfrei anfahren und abbremsen kann. 62 von 133 üstra-Bussen fahren mit Hybridantrieb. Das sind knapp 50% der Flotte. Im Vergleich zu einem Standardbus mit Dieselmotor spart der Hybridbus bis zu 20% CO<sub>2</sub> Emissionen und 20-30% Treibstoff.



Zukünftig soll die Maßnahmenauswahl nicht mehr linienbezogen, sondern flächenbezogen ermittelt werden. Als Zwischenziel zur Verwirklichung einer flächendeckend barrierefreien Businfrastruktur wird angestrebt, im Sinne einer Gleichbehandlung aller Kommunen, vorerst in jedem Ortsteil einer Kommune mindestens eine barrierefreie Bushaltestelle anzubieten. Im nächsten Schritt soll das barrierefreie Haltestellennetz sukzessive verdichtet werden. Der prozentuale Anteil der Haltestellen in der Region Hannover, die eine Bordhöhe von mindestens 15 cm aufweisen, beträgt derzeit 27%.

Die wichtigsten Elemente für die Gestaltung einer barrierefreien Bushaltestelle sind:

- > eine möglichst 16 cm hohe Bordanlage für einen komfortablen Busein- und -ausstieg,
- > eine ausreichend große Aufstellfläche für wartende Fahrgäste, auf der auch Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer problemlos rangieren können.
- > in den Boden eingelassene kontrastreiche und fühlbare Führungselemente für Blinde und sehbehinderte Fahrgäste.

Ziel ist die einheitliche Gestaltung von Bushaltestellen in der Region Hannover. Die dargestellten Standards sind bei Umbaumaßnahmen von Haltestellen oftmals aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht vollständig realisierbar. In diesen Fällen soll jeweils eine größtmögliche Annäherung an den Idealstandard angestrebt werden.

Eine weitere Qualitätsverbesserung des ÖPNV und die Schaffung eines hochwertigen Busystems sollen durch die zusätzliche Ausstattung einzelner Haltepunkte mit Elementen zur dynamischen Fahrgastinformation erreicht werden. Der Fahrgast wird hierbei auf digitalen Tafeln über aktuelle Fahrplandaten sowie Störungsmeldungen informiert.

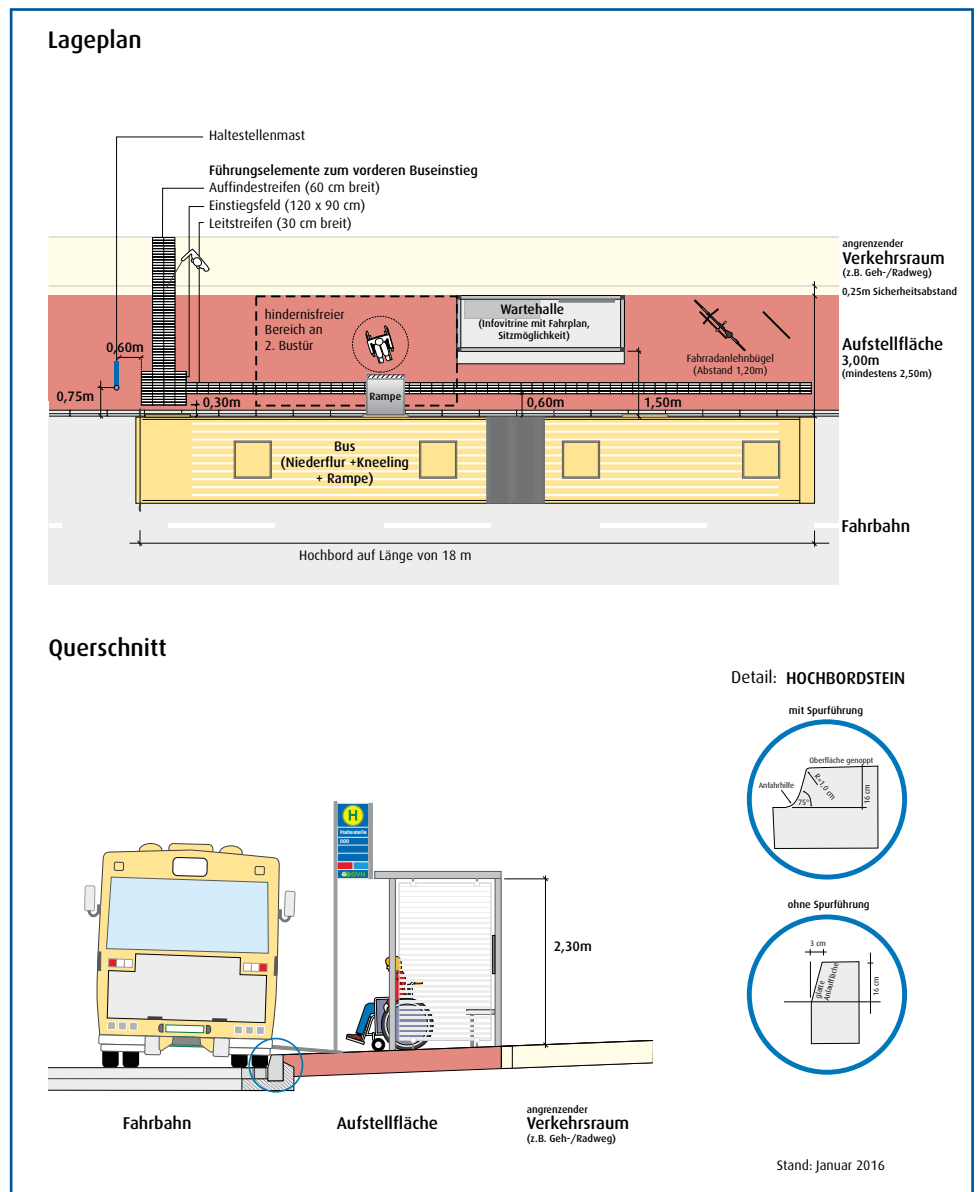
Die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln der Region Hannover und den Fördermitteln des Landes Niedersachsen.

### Das wurde seit dem letzten NVP umgesetzt:

- > der im NVP 2008 aufgeführte Untersuchungsbedarf zu ausgesuchten Buslinien ist weitgehend durchgeführt worden, Verbesserungen bei der Erfüllung der Mindestbedienungsstandards konnten erreicht werden
- > für den ZOB Neustadt wurde ein konkretes Umsetzungskonzept zur Verbesserung der verkehrlichen und städtebaulichen Situation entwickelt und umgesetzt.
- > der barrierefreie Ausbau von Haltestellen konnte im geplanten Umfang erfolgreich umgesetzt werden: zwischen 2008 und 2013 wurden ca. 220 Haltepunkte barrierefrei ausgebaut
- > verschiedene Maßnahmen zur Busbeschleunigung wurden durchgeführt, z.B. wird der Busverkehr im Kernraum Hannover mittlerweile an ca. 90 % aller Lichtsignalanlagen bevorrechtigt (im NVP 2008 lag der Wert noch bei 75%)



Abb. 11: Idealtypische Haltestelle





# 10. PARKPLÄTZE MIT NAHVERKEHRSANSCHLUSS (P+R UND B+R)

Das P+R und B+R-System in der Region Hannover ist dezentral und wohnortnah, denn zentral gelegene, große Plätze würden die Anreisewege nur unnötig verlängern oder dem Buszubringersystem zur Schiene Konkurrenz machen.



An fast allen Stationen des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) und den Endpunkten der Stadtbahn gibt es bereits Park+Ride-Plätze. Insgesamt stehen den Fahrgästen in der Region Hannover rund 6.200 P+R-Stellplätze zur Verfügung. Neue P+R-Anlagen sollen vor allem an Stationen des SPNV entstehen (s. Abb. 12). Im Stadtbahnnetz erfolgt die nachfrageorientierte Erweiterung des Stellplatzangebotes in erster Linie im Zuge von neuen Stadtbahnstrecken zumeist an den Endhaltestellen.

## » Was sind P+R und B+R?

Nicht immer ist es möglich, direkt mit dem ÖPNV von der Wohnung zur Arbeitsstelle zu kommen. Mit Park+Ride und Bike+Ride Plätzen am nächstgelegenen Bahnhof können die Menschen in der Region Hannover immerhin einen Großteil oder den ganzen Arbeitsweg umweltfreundlich zurücklegen. Sie können in der Bahn Zeitung lesen statt im Stau zu stehen.

An diesen SPNV-Stationen sind zusätzliche P+R-Stellplätze vorgesehen:

- > Hämelerwald
- > Dollbergen
- > Wunstorf
- > Springe

Neben dem Park+Ride-System existiert das Bike+Ride-System. Es soll das ÖPNV-System in der Region Hannover vervollständigen und attraktiver machen sowie das umweltverträgliche Verkehrsmittel Fahrrad fördern.



P+R am Bf. Bennemühlen

Der Haupteinsatzbereich des Fahrrades als Zubringer zur Haltestelle beginnt oberhalb der Fußwegdistanz von 500 m und reicht bis zu 3 km. Durch die Entwicklung und die Zunahme von Elektrofahrrädern bzw. Pedelecs vergrößert sich der Zubringerradius zu den Haltestellen. Voraussetzung dafür sind allerdings die Erreichbarkeit der SPNV Stationen durch gut ausgebaute, sichere Radwege sowie sichere Abstellmöglichkeiten.

In den vergangenen Jahren wurden in der Region Hannover im Zuge des S-Bahn- und Stadtbahnausbaus eine Vielzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten an Stationen und Haltestellen geschaffen. Insgesamt beträgt die B+R Stellplatzkapazität in der Region Hannover rund 6.700 Fahrradabstellplätze (s. Abb. 13).

Bügelssysteme sind die Mindestanforderung bei der Qualität der Abstellanlagen. Die nächsthöhere Qualitätsstufe stellen überdachte Anlagen dar. Zunehmend werden auch überdachte, abschließbare Anlagen – sogenannte Fahrradgaragen – angeboten.



Fahrradgarage in Sehnde

» Als **Fahrradgaragen** werden abgeschlossene und überdachte Sammelanlagen bezeichnet, für die an die Nutzerinnen und Nutzer Schlüssel ausgegeben werden. Durch den geschlossenen Bereich sowie durch das Registrieren der Personen, die die Anlage nutzen und die Abgabe eines Pfands für den Schlüssel wird die Vandalismusgefahr stark eingeschränkt.

Neue Ausstattungselemente wie elektronische Schließanlagen, Elektrolademöglichkeiten für E-Bikes und Staufächer für Helme etc. werden zunehmend eingesetzt/geplant.

Aktuelle Ausbau-Projekte beim B+R sind:

- > Burgdorf (Fertigstellung Mai 2016)
- > Fahrradgarage Neustadt (2016)
- > Fahrradgarage Dollbergen (2017)

## Das wurde seit dem letzten NVP umgesetzt: Fertig gestellte Projekte

### > P+R Erweiterungen: (insgesamt 635 Stellplätze)

Bennemühlen, Holtensen-Linderte, Dedenhausen, Wunstorf, Bennigsen, Egestorf, Kirchdorf, Winninghausen, Ehlershausen, Altwarmbüchen, Völksen/Eldagsen, Ronnenberg, Großburgwedel

### > B+R Ausbau: (insgesamt rund 1000 Stellplätze)

Fahrradgaragen in: Wunstorf, Hämelerwald, Neustadt, Kirchdorf, Wennigsen, Sehnde, Seelze, Neustadt  
Überdachung/Bügel: Bissendorf, H-Vinnhorst, Großburgwedel



Abb. 12: Ausbaukonzept P+R an SPNV-Stationen

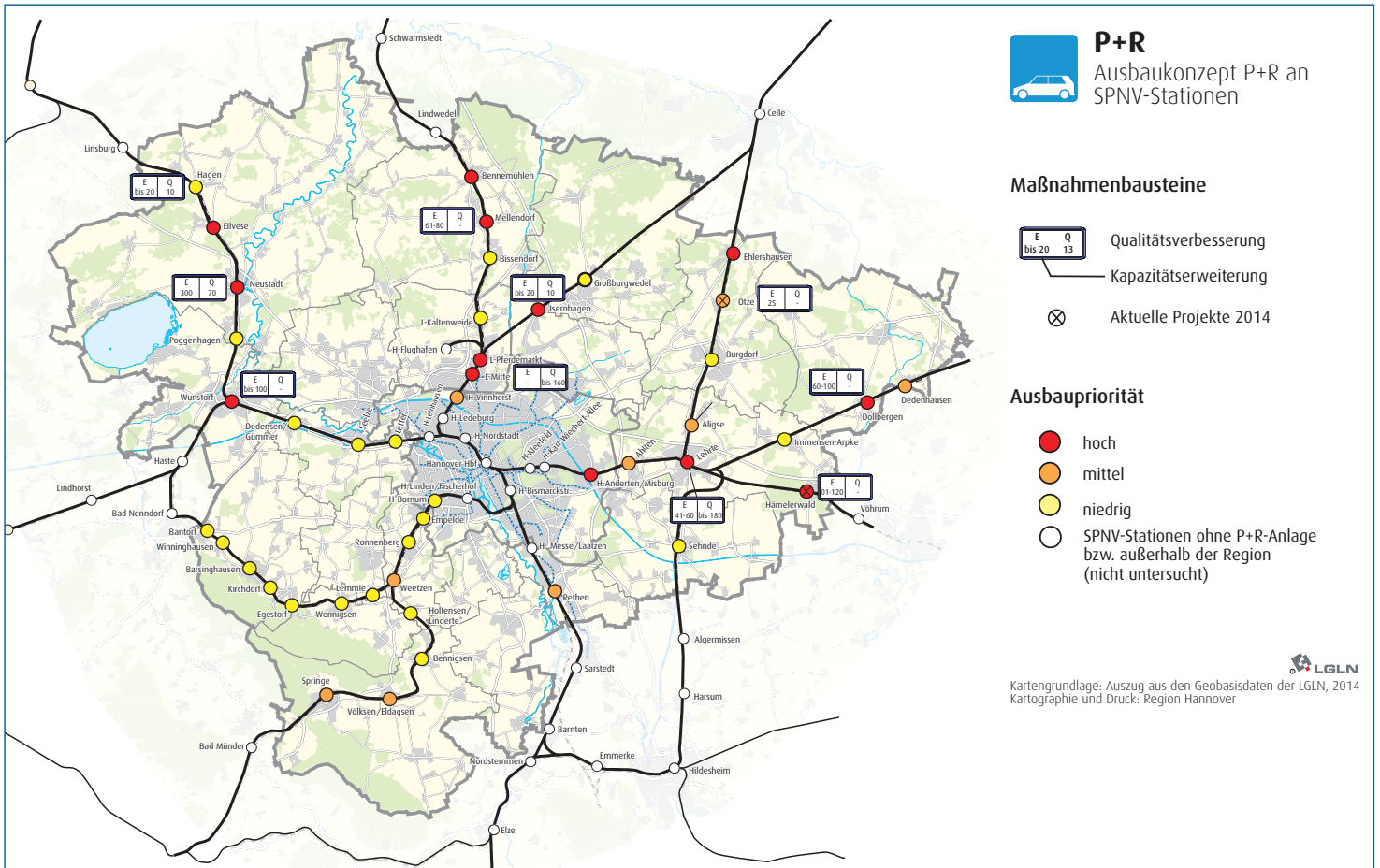
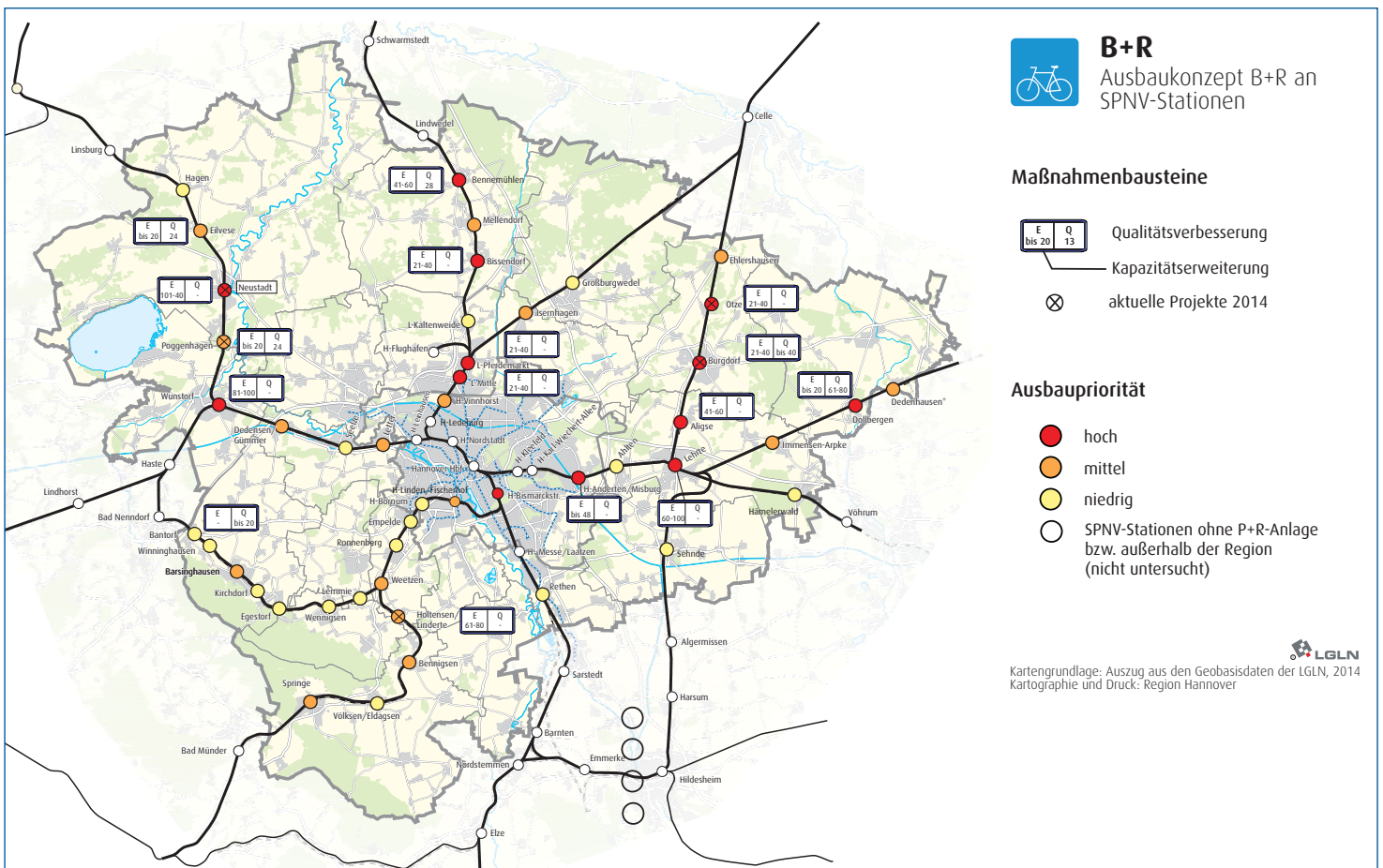


Abb. 13: Ausbaukonzept B+R an SPNV-Stationen







# 11. DER KUNDE IST KÖNIG – DAS MARKETINGKONZEPT



Die Region Hannover will Fahrgäste halten und gewinnen. Grundlage dafür ist ein gutes Angebot und angemessene Qualität. Marktforschung ist das Instrument, mit dem überprüft wird, ob die gebotene bzw. geplante Qualität zu den Ansprüchen der Fahrgäste passt. Mit Hilfe der Marktforschung ermittelt die Region bzw. der Verbund die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden, fragt den Bedarf ab und testet, ob neue Angebote Erfolgsaussichten haben – um nur einige Beispiele zu nennen.

## Tarifentwicklung

Viele sind an der Finanzierung beteiligt, damit die Busse und Bahnen fahren können: der Bund, das Land Niedersachsen, die Region Hannover – und die Fahrgäste. Zur weiteren Tarifgestaltung nennt der Nahverkehrsplan folgende Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen:

- > Die allgemeine Zufriedenheit mit dem Tarifsystem soll erhöht werden.
- > Ein „marktgerechtes Tarifniveau“ nutzt die Zahlungsbereitschaft der Kundinnen und Kunden nur so weit, dass es zu keinen Fahrgastrückgängen kommt.
- > Eine zielgruppenorientierte Tarifgestaltung hat für viele Fahrgäste das passende Angebot, je nach Fahrtbedürfnissen oder Alter.
- > Es wird überprüft, wie verständlich das Tarifsystem ist.
- > Zonenpreisabstände bei Tickets und Cards sind anzugleichen.

- > Erleichterung der kombinierten Nutzung individueller Verkehrsmittel „zum ÖPNV“ hin (z. B. Fahrradbeförderung)
- > Umsetzung von Tarifkooperationen.

Neben den Angeboten für Kundinnen und Kunden der Region Hannover bietet der GVH auch attraktive Cards für Bewohner und Bewohnerinnen der benachbarten Gebietskörperschaften an.

Der Regionaltarif gilt zu besonders günstigem Fahrpreis von vielen Bahnhöfen aus den Landkreisen Schaumburg, Peine, Soltau-Fallingb., Celle, Nienburg/Weser, Hildesheim, Hameln-Pyrmont und Gifhorn in das Gebiet des hannoverschen Verkehrsverbunds und umgekehrt. Auf diese Weise kommen auch Pendlerinnen und Pendler aus den umliegenden Städten außerhalb der Region schnell und einfach mit dem ÖPNV zu ihren Arbeitsplätzen in Hannover.

Der Regionaltarif wird in allen benachbarten Landkreisen im Zeitkartenbereich überaus positiv angenommen. So stiegen die durchschnittlichen, werktäglichen Zahlen der Pendlerinnen und Pendler von ca. 11.400 im Jahr 2008 auf ca. 14.000 im Jahr 2012.

## Vertrieb

Wo und wie man Fahrkarten kaufen kann, ist Sache der beteiligten Verkehrsunternehmen. Wegen dieser verschiedenen Vertriebskanäle gibt es in der Region Hannover Qualitätsunterschiede.

Es bestehen diverse Möglichkeiten des Fahrkartenerwerbs: In Bussen bei den Fahrerinnen und Fahrern der RegioBus, an Automaten, im Abonnement, durch Verkaufsstellen sowie auch als SchulCard, SemesterCard, FirmenAbo und KombiTicket.

Die Vertriebskanäle im GVH sollen um zeitgemäße Varianten erweitert werden.

## Kommunikation

Kommunikation wird nicht als klassische „Werbung“ definiert, sondern beinhaltet in der Sichtweise der Aufgabenträgerin ein Bündel an Interaktionen mit Fahrgästen und potenziellen Fahrgästen. Neben grundlegenden Festschreibungen von Mechanismen zur Marktbearbeitung werden Richtlinien zum Marktauftritt beschrieben.

Hauptzielsetzung ist die „Bewusstmachung“ des Nahverkehrsangebotes in der Region. Weitere Schwerpunkte sind:

- > die Prüfung der möglichen Zusammenlegung der Ticket- und Cardzonen im GVH
- > Überarbeitung der GVH-Pünktlichkeitsgarantie
- > Einführung des Handy-Tickets und des Online-Tickets
- > Aufbau einer multimodalen Mobilitätsplattform, um sich über die Kombination unterschiedlicher Möglichkeiten bei der Verkehrsmittelwahl zu informieren.

Bei Millionen von Nutzerinnen und Nutzern von Smartphones, Facebook und Twitter beschäftigt sich die Region Hannover auch mit Instrumenten des sozialen bzw. viralen Marketings, um auf Produkte, Marken oder Kampagnen aufmerksam zu machen.

Die weitere Zielsetzung ist die Nutzung der sozialen Netzwerke zur Imagebildung und zur Gewinnung von Informationen über Einstellungen und Verhaltensmuster der Bevölkerung im Hinblick auf den öffentlichen Nahverkehr in der Region.

Virales (soziales) Marketing bedeutet die Nutzung sozialer Netzwerke zur Kundenkommunikation. Nicht mehr nur die Aufgabenträgerin und die Verkehrsunternehmen müssen agieren, sondern der interaktive Prozess zwischen Kundschaft und Anbietern sowie zwischen den Kundinnen und Kunden selbst wird zunehmend wichtiger. Die Nutzung und Beeinflussung von Wissen, Einstellungen und Verhaltensweisen der Kundinnen und Kunden rückt in den Focus des ÖPNV-Marketings.



### Service und Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element der Kommunikation und eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des Verkehrsangebotes. Mit einem attraktiven Informationsangebot können Barrieren zur ÖPNV-Nutzung abgebaut und damit auch die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des ÖPNV beeinflusst werden.

Zielsetzung der Region ist die eindeutige Stärkung einer Verbundmarke (GVH) und eines entsprechenden einheitlichen Auftritts der Verkehrsunternehmen.

Ein verbundweit einheitliches Bild der Fahrgastinformation führt zu einfacher Orientierung und Wiedererkennbarkeit im ÖPNV-System und zu einer stärkeren Identifikation mit dem ÖPNV in der Region.

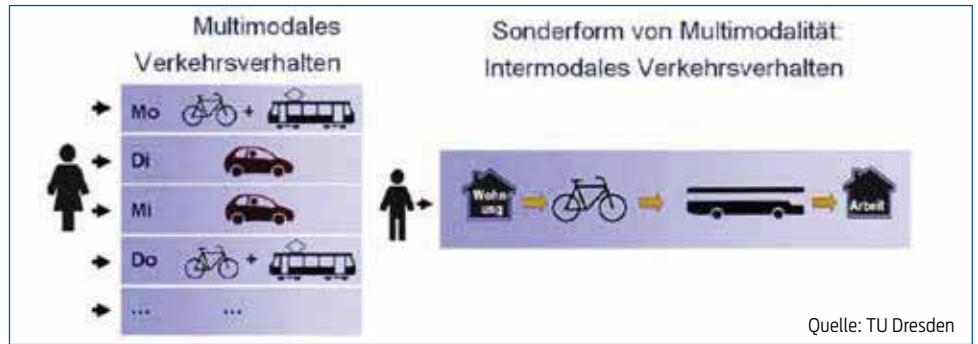
Weiterhin wird die Fahrgastinformation auf die Anforderungen der verschiedenen Gruppen von Kundinnen und Kunden ausgerichtet und zielgerichtet weiterentwickelt. Auch das verbundweite Beschwerdemanagement wird nach einheitlichen Standards und Konzepten innerhalb der Laufzeit dieses NVP optimiert.

Schließlich betont der Nahverkehrsplan, wie wichtig Kundenbeteiligung, Fahrgastrechte und Fahrgastsicherheit sind.

### Verknüpfung des ÖPNV-Angebots mit anderen Verkehrsmitteln

Für die Förderung nachhaltiger Mobilität sowie die Nutzung des ÖPNV ist die Erleichterung der Kombination des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln wichtig.

Abb. 14: Inter- und multimodales Verkehrsverhalten



Quelle: TU Dresden

Im Mittelpunkt stehen dabei der Ausbau von P&R bzw. B&R und Fahrradabstellanlagen an Haltestellen sowie die Verknüpfung von ÖPNV und CarSharing. Die Entwicklung und Umsetzung konkreter Maßnahmen im Bereich CarSharing orientiert sich am „**Masterplan Shared Mobility**“ der Region Hannover, dessen Umsetzung im Dezember 2014 von der Regionsversammlung beschlossen wurde.

Ziel des Masterplans ist ein deutlicher Ausbau des Car- und Ride-Sharing-Angebotes, sowohl in der LHH, also auch in den Umlandkommunen, als Ergänzung des ÖPNV. Eine empfohlene Maßnahme ist die Einrichtung von multimodalen Mobilitätsstationen, sogenannte „Mobilpunkte“ zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote an ÖPNV-Haltestellen. Die Einrichtung von Stellplätzen für Fahrradgemeinschaften sowie Leihradstationen erfolgt entsprechend der lokalen Gegebenheiten.

### Mobilitätsmanagement: ein Handlungsfeld des VEP pro Klima

Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, Menschen zu einem möglichst nachhaltigen Mobilitätsverhalten zu bewegen.

Das bedeutet, die individuelle Verkehrsmittelwahl so zu beeinflussen, dass die Entscheidung möglichst oft gegen die Fahrt mit dem privaten Pkw und für die Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbundes fällt.

» Der Umweltverbund umfasst ÖPNV, zu Fußgehende und Radverkehr, aber auch CarSharing und Taxi.

Jedes Verkehrsmittel weist andere Stärken und Schwächen auf, weshalb in der Regel kein einzelnes Verkehrsmittel allein für alle Wege geeignet ist.

Die Zugangserleichterung für den ÖPNV, die mit der Schaffung des Verkehrsverbunds bereits erreicht wurde, ist aus Sicht des Mobilitätsmanagements auf den gesamten Umweltverbund zu erweitern.

Der Verkehrsverbund wird damit zu einem verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsverbund entwickelt.

Denn nur, wer einfach an die benötigten Informationen kommt, hat die Motivation zu einer umweltbewussten Verkehrsmittelwahl.

» **Intermodalität:** Kombination mehrerer Verkehrsmittel innerhalb eines Weges (klassische Wegeketten: zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Haltestelle – ÖPNV-Fahrt – weiter von der Haltestelle zum Ziel)

**Multimodalität:** Auswahl verschiedener (geeigneter) Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege zu unterschiedlichen Zeiten (s. Abb. 14)



### Das wurde seit dem letzten NVP umgesetzt:

- > Erweiterung des GVH-Tarifs in die umliegenden Landkreise (Gifhorn, 2010) und Prüfung weiterer Möglichkeiten
- > Austausch der Fahrausweisautomaten durch neue bedienungsfreundliche Einheiten bei der üstra
- > Einführung eines Sozialtarifs mit Ticket S und Monatskarte S
- > Einführung einer GVH-Zeitschrift für Abonentinnen und Abonenten als Pilotprojekt
- > weitere der im NVP 2008 aufgeführten Maßnahmen befinden sich in der Prüfung (z. B. Vereinheitlichung der Tarife von Cards und Tickets), sowie in der Umsetzungsphase (z. B. multimodale Mobilitätskarte)



# 12. SO FINANZIERT SICH DER NAHVERKEHR IN DER REGION HANNOVER

Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt aus Haushaltsmitteln der Region sowie aus Zuschüssen des Landes und des Bundes.

Aus diesen Mitteln werden Vorhaben sowohl im Infrastrukturbereich bei Bus-, Stadtbahn und SPNV (inkl. der Umsteigeanlagen), als auch Maßnahmen im Bereich Verkehrsangebot, Marketing und Verkehrsplanung bezahlt.

Die beiden wichtigsten Quellen auf Landesebene sind die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Entflechtungsgesetz (ehemalige Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, GVFG).

Das GVFG regelt seit 2006 nur noch die Finanzhilfen des Bundes für Großprojekte (über 50 Mio.€).

## Neu- und Umbauten,

die die Region Hannover selbst realisiert, sind z. B.

- > Neubau und Erweiterung von P+R- sowie B+R-Anlagen
- > Neubau von Bushaltestellen
- > Verbesserung der Situation an Bushaltestellen durch Ausstattungsverbesserungen und barrierefreier Ausbau,
- > Umgestaltung Zentraler Omnibusbahnhöfe (ZOB)

Der durchschnittliche finanzielle Eigenanteil der Region bei Investitionen in den Bereichen Businfrastruktur, Umsteigeanlagen, P+R/B+R-Anlagen beträgt bisher ca. 450.000€ pro Jahr.

## Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

Der Ausbau von Stationen und Strecken des SPNV wird von der Region Hannover als zuständiger Aufgabenträgerin finanziert. Maximal 75% der zuwendungsfähigen Kosten dieser Vorhaben können durch Landes- und/oder Bundesmitteln

abgedeckt werden. Die übrigen 25% sowie die kompletten nicht zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten trägt die Region Hannover.

## Stadtbahn-Infrastruktur:

Auch sie finanziert die Region Hannover als zuständige Aufgabenträgerin mit. Bauherrin und Eigentümerin der Anlagen ist die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra). Sie zahlt die Erneuerungs- und Instandhaltungsvorhaben in voller Höhe (Ausgleich durch Region über VVG).

Die Neu- und Ausbauten werden in der Regel bis max. 75% der zuwendungsfähigen Kosten über Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund und/oder dem Entflechtungsgesetz vom Land gefördert. Für die Komplementärfinanzierung ist die Region (über die infra) zuständig.



## Verkehrsangebot

Im Jahr 2015 benötigte das Verkehrsangebot im SPNV ein Zuschussvolumen von 60 Mio. €. RegioBus und der Busbetrieb der üstra hatten im Jahr 2015 einen Zuschussbedarf von rund 48,7 Mio. €. Zuschüsse der Region zum Stadtbahnbetrieb sind bisher nicht notwendig, da sich der Stadtbahnbetrieb aus Tarif- und Tarifiersatzeinnahmen finanziert. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass große Teile der Aufwendungen für die Infrastruktur der Stadtbahn über das Geschäftsergebnis der infra finanziert werden.

Der überwiegende Anteil (53%) der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes in der Region Hannover wird aus dem Fahrkartenverkauf im GVH-Verbundtarif gedeckt.

Knapp die Hälfte des gesamten GVH-Umsatzes wird dabei durch den Verkauf von Erwachsenen-Cards, also Monats- und Jahreskarten erzielt.





# Region Hannover

## Impressum

**REGION HANNOVER**  
Der Regionspräsident

**Koordination/Redaktion:**  
Fachbereich Verkehr  
Team Verkehrsentwicklung und  
Verkehrsmanagement  
Dipl.-Ing. Klaus Geschwinder  
Dipl.-Geogr. Inga Hautau

**Fotos:**  
Region Hannover,  
Thomas Langreder,  
Üstra

**Satz:**  
Region Hannover,  
Team Medienservice & Post

**Druck:**  
Team Medienservice & Post  
gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

**Weitere Informationen:**  
Region Hannover  
Team Verkehrsentwicklung und  
Verkehrsmanagement  
Hildesheimer Straße 20  
30169 Hannover

Juni 2016