



#### DAS NAHVERKEHRSANGEBOT IN DER REGION HANNOVER



#### FAHRGÄSTE STEHEN IM MITTELPUNKT

Die Region Hannover und die mit ihr zusammenarbeitenden Verkehrsunternehmen bieten schnelle, sichere und komfortable Verkehrsangebote – mit der Eisenbahn, der Stadtbahn oder dem Bus.

Grundlegend für einen gut funktionierenden und attraktiven Nahverkehr ist die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Großraum-Verkehr Hannover (GVH). Die Fahrgäste profitieren von der Abstimmung der Fahrpläne, dem Gemeinschaftstarif und der einheitlichen Fahrgastinformation.

Die Region Hannover gibt vor, wie häufig Orte mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erreichbar sein müssen. Im Nahverkehrsplan wurde hierzu ein Mindestbedienstungsstandard definiert und von der Politik, also den Abgeordneten der Regionsversammlung, beschlossen. Das Angebot soll sich danach richten, wo die Menschen in der Region unterwegs sind. Zentren



sollen attraktiv erreichbar sein. Alle sollen die Chance haben, mit den „Öffis“ unterwegs zu sein – auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

#### DER NAHVERKEHRSPLAN DEFINIERT MINDESTBEDIENUNGSSTANDARDS

ÖPNV als Daseinsvorsorge bedeutet vor allem: Es wird festgelegt, welches ÖPNV-Angebot den Bürgerinnen

und Bürgern der Region Hannover mindestens zur Verfügung stehen muss. Definiert ist das durch Mindeststandards, für Ortsteile in der Region gelten dabei andere Maßstäbe als für städtische Bereiche. Werden die Standards unterschritten, muss das Angebot verbessert werden. In begründeten Einzelfällen kann es aber bei einer geringeren Bedienung bleiben – zum Beispiel bei einem sehr kleinen Wohngebiet.

### WELCHE STANDARDS SIND MINDESTENS EINZUHALTEN? |

- Alle Ortsteile sind mindestens alle zwei Stunden, zur Hauptverkehrszeit jede Stunde 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 S-Bahn nicht weiter als 750 m sein.



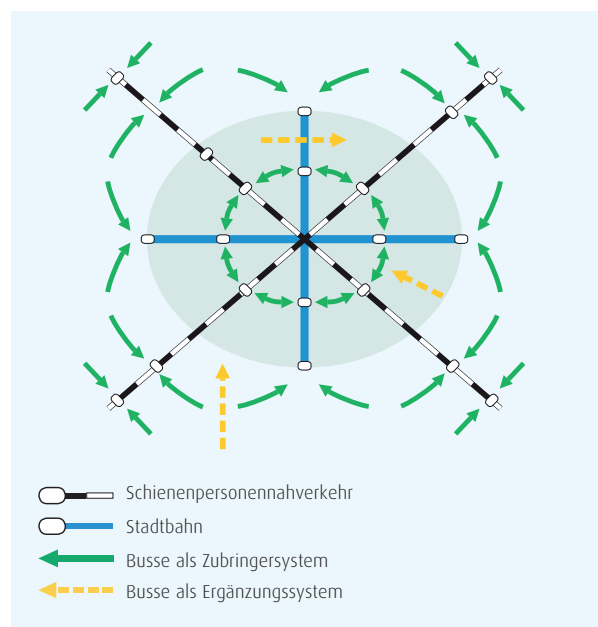
Die Mindestbedienungsstandards wurden so festgelegt, dass sie für die Region Hannover finanzierbar bleiben. Sie orientieren sich am Grundniveau des bestehenden Verkehrsangebots und sorgen für ein ausgewogenes Angebot in der gesamten Region. Ein höherer Mindestbedienungsstandard würde Mittel binden, die für die Hauptverkehrsstrecken von Bus und Bahn sinnvoller eingesetzt werden können.

Die Region Hannover kann zwar nicht die Mobilitätswünsche jedes einzelnen Bürgers oder jeder einzelnen

Bürgerin erfüllen, sie deckt aber mit Hilfe der oben stehenden Faustregeln einen Großteil der Bedürfnisse ab.

Neben den räumlichen Mindestbedienungsstandards sind Standards für die Schülerbeförderung einzuhalten. Auch die wichtigsten Ziele des Freizeitverkehrs müssen erreichbar sein.

### GUTE ANSCHLÜSSE MIT SYSTEM



Die Verkehrssysteme Eisenbahn, Stadtbahn und Bus sind in der Region Hannover eng vernetzt, dabei wird auf Anschlüsse untereinander großer Wert gelegt. Das Angebot wird in der ganzen Region nach einheitlichen Kriterien gestaltet. Unterschieden wird zwischen drei Ebenen:

#### 1. EBENE: DIREKTE UND SCHNELLE VERBINDUNGEN |

Das Rückgrat bilden die direkten Verbindungen in das Oberzentrum Hannover mit Eisenbahn und Stadtbahn, die mit hoher Reisegeschwindigkeit und einem vertakteten Angebot mindestens stündlich verkehren.

Orte, die nicht an das Schienennetz angebunden sind, erhalten durch direkte und einheitliche Busverbindungen ein Verkehrsangebot in vergleichbarer Qualität.

#### 2. EBENE: LEICHT ZU MERKENDE (VERTAKTETE) VERBINDUNGEN |

Die zweite Ebene bilden die Buslinien auf den Hauptstrecken in der Stadt Hannover und im

Umland: Die hohe Haltestellendichte sorgt für eine gute Erschließung von Stadt- und Ortsteilen, eine einheitliche Linienführung gewährleistet die Übersichtlichkeit.

Durch die Vertaktung ist das Angebot leicht merkbar: Das ganze Jahr über fahren viele Busse in Hannover tagsüber im 10-, 20- oder 30-Minuten-Takt und im Umland im 30- oder 60-Minuten-Takt.

**3. EBENE: SPEZIELLE VERBINDUNGEN** | Die Verkehrsangebote der dritten Ebene reichen von der Schülerbeförderung über die Bedienung von Gewerbegebieten bis hin zu so genannten Bedarfsverkehren wie dem Ruftaxi. Diese Angebote sind auf spezielle Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen abgestimmt und deshalb meist nicht durchgängig vertaktet.

### VIEL VERKEHR AUF DER SCHIENE

Die schnellen Eisenbahnlinien sind zentral für das Verkehrsangebot in der Region Hannover. Einen großen Qualitätssprung bedeutete die Einführung des S-Bahn-Systems zur EXPO 2000: Die S-Bahnen verkehren in der Regel stündlich, auf den Hauptstrecken im Kernbereich des Netzes im 30-Minuten-Takt.



**ENGPASS SCHIENENINFRASTRUKTUR** | Der Fahrplan im SPNV ist von übergeordneten Rahmenbedingungen abhängig. So wird zum Beispiel das Schienennetz teilweise auch vom Fern- und Güterverkehr benutzt, für den europaweite Vorgaben gelten. Anders als etwa in Berlin muss sich die S-Bahn in der Region Hannover auf vielen Abschnitten den Fahrweg mit anderen Verkehren teilen. Deshalb spielt die Schieneninfrastruktur eine ganz besondere Rolle. Um dieses Problem wenigstens auf den wichtigsten Streckenabschnitten zu lösen, wurden 63 km reine S-Bahn-Gleise gebaut.

### DIE REGION HANNOVER IM DIALOG MIT DEN NACHBARN

| Für die Planung ist auch wichtig, wer für die Bestellung der Zugleistungen zuständig ist. Da alle Linien auch außerhalb des Gebietes der Region Hannover verkehren, ist der Fahrplan immer das Ergebnis von Abstimmungen zwischen der Region Hannover und den benachbarten Aufgabenträgern.



### DIE STADTBAHN – TYPISCH HANNOVER

Andernorts fahren U-Bahnen oder Straßenbahnen, in Hannover ist die Stadtbahn unterwegs: Sie fährt in der Innenstadt unterirdisch, im übrigen Stadtgebiet oberirdisch – überwiegend vom Autoverkehr getrennt auf eigenen Gleisen. Hannover hat als eine der ersten Städte ein solches schnelles, pünktliches, störungsarmes System eingeführt.

Wer mit der Stadtbahn fährt, muss höchstens einmal umsteigen, um jede beliebige Haltestelle im Stadtbahnnetz von Hannover zu erreichen. Das System basiert auf vier in der Innenstadt von Hannover gekreuzten Strecken, eine davon verläuft durchgehend oberirdisch.

Alle Stadtbahnlinien fahren zwischen 6.30 und 19 Uhr alle 10 Minuten, davor und danach im 15- oder 30-Minuten-Takt. Da die meisten Streckenabschnitte von zwei Linien befahren werden, gibt es dort tagsüber alle fünf Minuten eine Fahrmöglichkeit.

# FAKTENBLÄTTER

## FAKTENBLÄTTER NAHVERKEHR

### MIT DEM BUS ZUR RICHTIGEN ZEIT AM RICHTIGEN ORT

**BUSVERKEHR DER ÜSTRA** | In Hannover sowie in den Städten Laatzen, Langenhagen, Garbsen und Sehnde fahren die Busse der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG. Sie sichern die Anschlüsse zur Stadtbahn oder verbinden die Wohnquartiere mit dem Zentrum.

**BUSVERKEHR DER REGIOBUS** | Außerhalb der Landeshauptstadt fährt überwiegend die RegioBus Hannover GmbH. Eine wichtige Aufgabe ist die Verknüpfung der Busse mit der Eisenbahn und Stadtbahn – so sind die Ortsteile an die Stadt Hannover und an ihr Gemeindezentrum angebunden.

Drei Direktbuslinien bieten Fahrgästen aus Orten ohne Schienenanschluss eine schnelle Verbindung in das Zentrum von Hannover.

### PARKPLÄTZE MIT NAHVERKEHRSANSCHLUSS

**PARK+RIDE UND BIKE+RIDE** | Nicht immer ist es möglich, direkt mit dem ÖPNV von der Wohnung zur Arbeitsstelle oder zum Einkaufen zu kommen. Park+Ride-Plätze an Bahnhöfen ermöglichen, trotzdem einen Großteil des Weges umweltfreundlich zurückzulegen. Auch für Radfahrende gibt es an Bahnhöfen und Stadtbahnhaltestellen Abstellplätze, sodass auch sie verschiedene Verkehrsmittel kombinieren können.

Da zentral gelegene große Plätze die Anreisewege unnötig verlängern und dem Buszubringersystem Konkurrenz machen würden, ist das P+R-System in der Region Hannover dezentral und wohnortnah ausgelegt. An den wichtigsten Stationen des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV) und der Stadtbahn gibt es bereits zahlreiche Parkplätze, insgesamt stehen den Fahrgästen in der Region Hannover derzeit rund 6.100 P+R-Plätze zur Verfügung. Neue P+R-Anlagen sollen vor allem an Stationen des SPNV entstehen, darüber hinaus soll an einigen Stadtbahnendpunkten das vorhandene Angebot erweitert werden.

Das Bike+Ride-System soll das ÖPNV-System in der Region Hannover vervollständigen und attraktiver machen sowie das umweltverträgliche Verkehrsmittel Fahrrad fördern. B+R-Plätze eignen sich besonders für die Anbindung von Zielen, die außerhalb der Fußgänger-



gerdistanz (500 m) und näher als 3 km gelegen sind. Fast 6.000 solcher Bike+Ride-Plätze gibt es in der Region Hannover.

Mehr Informationen über den Nahverkehr in der Region Hannover finden Sie unter [WWW.HANNOVER.DE](http://WWW.HANNOVER.DE)



#### Region Hannover

Der Regionspräsident

#### Kontakt

Fachbereich Verkehr  
oepnv@region-hannover.de  
Hildesheimer Str. 18  
30169 Hannover

#### Redaktion

Region Hannover, Team ÖPNV-Marketing,  
Katja Striefler

#### Fotos

Thomas Langreder, Torsten Albert, Karin Pfitzner

#### Layout

Region Hannover, Team Gestaltung, Christina Larek

#### Druck

Region Hannover, Team Druck

#### Ausgabe

02/2010