

Kapitel B



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

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

1. Rechtliche Grundlagen für die Aufstellung des NVP

1.1 Europäischer Rechtsrahmen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die vier EuGH-Kriterien

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

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

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

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

Umweltrechtliches Instrument

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

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

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

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

1.2 Verkehrsgesetze in Deutschland

1.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

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

PBefG als Ordnungsrahmen des ÖPNV

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

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

Ausreichende Bedienung, wirtschaftliche Verkehrsgestaltung und Nahverkehrsplan

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

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

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

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Ausblick

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

1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

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

Umsetzung der Eisenbahnpakete in nationales Recht

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

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

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

1.2.3 Regionalisierungsgesetz (RegG)

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

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

Gesetzesänderung führt zur Kürzung der Regionalisierungsmittel

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

Ausblick

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

1.2.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

NNVG als Rahmen der Neuordnung des ÖPNV

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

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

Grundsätze und Ziele des NNVG

§ 2 NNVG nennt folgende Grundsätze und Ziele des NNVG:

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

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

Bedarfsgerechtes Bedienungsangebot im SPNV

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

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

NNVG regelt Inhalt und Verfahren des NVP

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

Im Einzelnen soll im Nahverkehrsplan dargestellt werden

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

Anpassung und Fortschreibung des NVP

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

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

Neue Berechnungsgrößen und Änderungen in der Finanzierung

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

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

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

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

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

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

hältnis der Einwohnerzahlen und zu einem Drittel nach den Flächenanteilen.

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

Erweiterter Katalog der Verwendungszwecke

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

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

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

Angepasster Rechtsrahmen

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

1.2.5 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

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

GVFG als Finanzhilfe für Investitionen

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

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

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

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

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

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

Ausblick

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

1.3 Gender Mainstreaming

Gleichstellung ist Gemeinschaftsaufgabe

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

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

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

1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

In der Fassung vom 01.05.2002

Beseitigung der Benachteiligungen behinderter Menschen

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

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

2. Organisation des ÖPNV in der Region Hannover

2.1 Aufgabenträgerschaft

Zuständigkeiten und Aufgaben der Region Hannover

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

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

2.2 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund

2.2.1 Verkehrsverbund GVH

GVH regelt die Zusammenarbeit zwischen den Verbundpartnern

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

Ausblick

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

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

2.2.2 Region Hannover im Verbund

Steuerung durch den Partnervertrag

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

2.2.3 Sonderrolle DB Regio AG und metronom Eisenbahngesellschaft mbH

Einbindung in die Verbundarbeit über Verkehrsverträge

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

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

2.2.4 Vertrag über Einnahmenaufteilung

Der Fahrgast steht im Mittelpunkt

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

2.3 Die Verkehrsunternehmen und ihre Leistungen

2.3.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

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

Stadtbahn

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

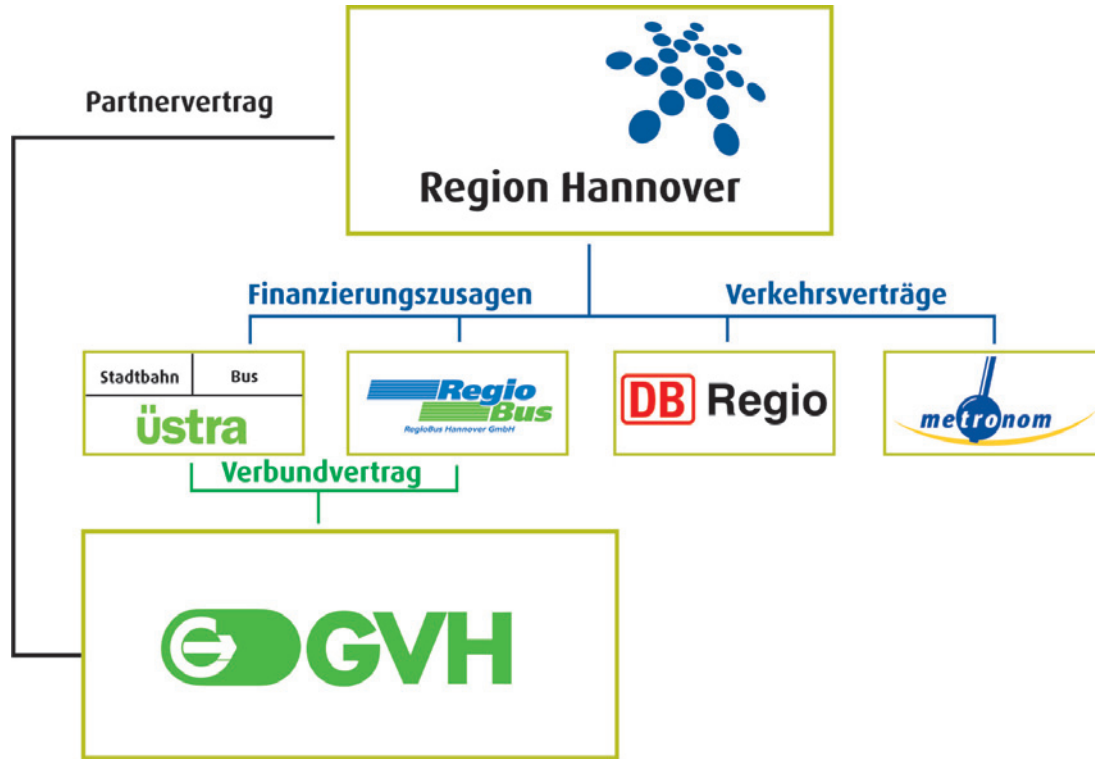
Bus

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

2.3.2 RegioBus Hannover GmbH

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

Abb. B 1: Der Verkehrsverbund GVH



2.3.3 DB Regio AG

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

2.3.4 metronom Eisenbahngesellschaft mbH

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

2.4 Beteiligungen der Region Hannover

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

2.4.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

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

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

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

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

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

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

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

2.4.2 RegioBus Hannover GmbH

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

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

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

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

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

2.4.3 Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH

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

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

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

2.5 Vertragliche Vereinbarungen und Regelungen über Verkehrsleistungen und Infrastruktur

2.5.1 Partnerschaftsvertrag

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

Ausblick

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

2.5.2 Finanzierungszusage für Busverkehrsleistungen

Finanzierungszusage als Verwaltungsakt

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

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

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

Nachweispflicht der Verkehrsunternehmen

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

Ausblick

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

2.5.3 Verkehrsverträge über Verkehrsleistungen im SPNV

DB Regio AG: Freihändige Vergabe mit Abbestellrecht

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

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

metronom Eisenbahngesellschaft mbH: Vergabe nach europaweiter Ausschreibung

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

2.5.4 Verträge Infrastruktur

Unterschiedliche Vereinbarungen für Bau, Finanzierung und Instandhaltung

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

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

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

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

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

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

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

2.6.1 Verfahren zur Finanzierung der Infrastruktur

Finanzierung weitestgehend durch die Region Hannover

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

2.6.2 Verfahren zur Finanzierung der Verkehrsleistungen

ÖPNV: Finanzierung aus Verwaltungsmitteln und Tarifeinnahmen des GVH

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

SPNV: Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln und Tarifeinnahmen des GVH

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

2.6.3 Verfahren zur Finanzierung des Verbundes

Zuschuss der Region Hannover für verbundbedingte Aufgaben

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

ter tragen die Verkehrsunternehmen.

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

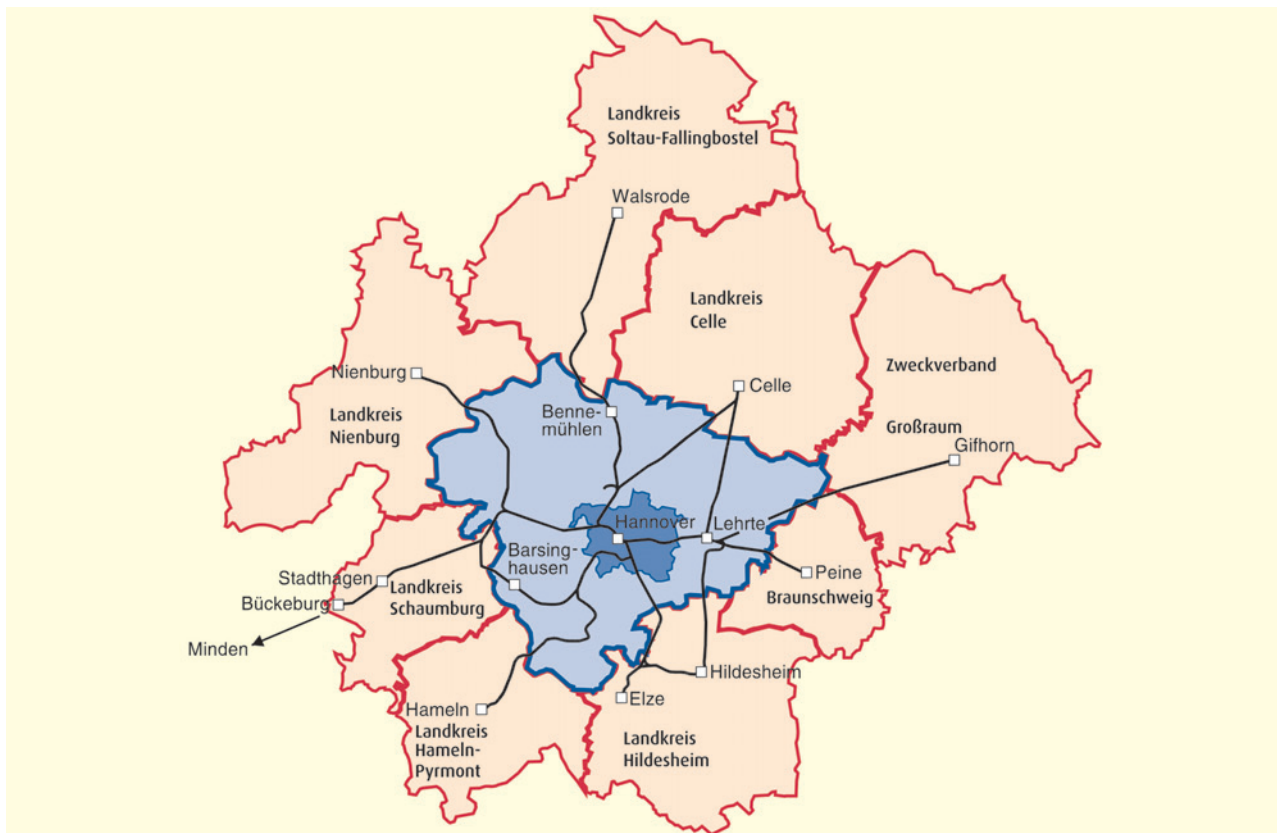
2.7 Nachbarschaftliche Beziehungen

2.7.1 Benachbarte Aufgabenträger

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

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

Abb. B2: Benachbarte Aufgabenträger



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

2.7.2 Tarifkooperationen

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

2.7.3 Grenzüberschreitende Verkehre

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

Grenzüberschreitende SPNV-Linien

(Bahnhöfe an der Regionsgrenze fettgedruckt)

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

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

Grenzüberschreitende Stadtbahnlinie

(Haltestellen an der Regionsgrenze fettgedruckt)

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

Grenzüberschreitende Buslinien

(Haltestellen an der Regionsgrenze fettgedruckt)

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

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

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

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

Linie 2503 (Regionalverkehr Hildesheim)

Hildesheim - Emmerke - Schulenburg

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

Hildesheim - Messe/Süd

SVG-Linie 2010 (Schaumburger Verkehrsgesellschaft)

Stadthagen - Sachsenhagen - Hagenburg - Steinhude

Linie 2 (Ruhe-Reisen)

Stadthagen - Pollhagen - Bergkirchen - Hagenburg - Altenhagen - Steinhude

Linie 17 (Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH)

Böbber - Bad Münder - Springe

Linie 18 (Verkehrsgemeinschaft Hameln-Pyrmont (VHP))

Nienstedt - Bad Münder - Springe

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

3.1 Planungsraum

3.1.1 Raumbeschreibung

Einwohner und Größe

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

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

tung auf.

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

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

Verkehrsgünstige Lage

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

3.1.2 Raumstruktur

Zentrale-Orte-System

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

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

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

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

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

Landeshauptstadt als Oberzentrum

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

Mittelzentren

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

Tab. B 1: Mittelzentren in der Region Hannover

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

Grundzentren

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

Tab. B 2: Grundzentren in der Region Hannover

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

3.1.3 Leitbild der Raumordnung

Orientierung der Siedlungsstruktur auf den ÖPNV

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

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

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

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

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

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

Entwicklung ländlich strukturierter Siedlungen

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

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

Rückkoppelungseffekt

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

3.2 Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung

Koordinierung der unterschiedlichen Aktivitäten im regionalen Kontext

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

3.2.1 Beeinträchtigung durch den Kraftfahrzeugverkehr

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

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

Verkehrsvermeidung

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

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

Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel

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

Verträgliche Abwicklung des nicht vermeidbaren Verkehrs

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

3.2.2 Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV

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

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

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

3.2.3 Spürbare Wirkungen nur durch eine Kombination der Maßnahmen

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

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

(1) ÖPNV als Vorrangsystem gegenüber dem MIV

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

(2) ÖPNV als Konkurrenzsystem zum MIV

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

(3) ÖPNV als System der Daseinsvorsorge

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

3.3 Agenda 21

Verpflichtung der Region Hannover zur nachhaltigen Siedlungs- und Mobilitätsplanung

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

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

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

beinhalten.

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

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

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