

Kapitel E I



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!
Verkehrssystemübergreifende Themen

Kapitel E: Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor

I Verkehrssystemübergreifende Themen

1. Leitlinien, Ziele und Standards

Von den in Kap. A benannten Leitlinien, Zielen und Standards sind bei der Herleitung von geeigneten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des SPNV und ÖPNV insbesondere die nachfolgend genannten Aspekte von Bedeutung.

- **Mobilität für alle**

Das langfristige Ziel ist die Herstellung gleichwertiger Mobilitätschancen für alle Personen. Dazu werden bei der Gestaltung von Infrastruktur und Verkehrsangebot die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen berücksichtigt. Nach PBefG und NNVG sind die Bedürfnisse einzelner Gruppen wie mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, Frauen und Senioren besonders zu beachten. Auch die Mobilitätsbedürfnisse anderer Gruppen wie Migranten und Jugendliche sind zu berücksichtigen. Der Nahverkehr soll für alle Fahrgäste barrierefrei nutzbar sein. Dies gilt nach dem NNVG insbesondere für die Fahrzeuge, Verkehrsanlagen und die Zuwegung. Auf dieses Ziel gehen die nachfolgenden Abschnitte E I 2 und E I 3 mit den Themen ‚Gender Mainstreaming‘ und ‚barrierefreier ÖPNV‘ noch detaillierter ein.

- **Aufgabenteilung der verschiedenen Verkehrssysteme**

Die verschiedenen Verkehrssysteme sind entsprechend ihren spezifischen Systemeigenschaften in geeigneter Weise einzusetzen. Sie ergänzen sich gegenseitig und stellen somit ein Gesamtsystem dar.

- **SPNV**

Insbesondere der Regionalverkehr und die S-Bahn stellen mit ihren radialen und schnellen Verbindungen vom Umland in das Oberzentrum das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region dar.

- **Stadtbahn**

Die Stadtbahn deckt mit ebenfalls radialen und schnellen Verbindungen den Hauptanteil der Verkehrsnachfrage

innerhalb der Landeshauptstadt Hannover und von den verdichteten Agglomerationsgebieten außerhalb der Stadtgrenze Hannovers in das Stadtzentrum ab.

- **Bus**

Die Buslinien haben verschiedene Funktionen: Zubringerverkehre aus dem Umland zu den S-Bahn-Stationen und den Stadtbahnstrecken, Anbindung der ländlichen Gebiete an den ÖPNV, Tangentialverbindungen zwischen den Schienenstrecken, Abdeckung einzelner Radialverkehre, wo keine Schienenverkehrsmittel vorhanden sind.

- **Orientierung auf die Schiene**

Das seit langem verfolgte Konzept der Orientierung auf die Schienenverkehrsmittel hat sich hinsichtlich der Akzeptanz durch die Fahrgäste und der Wirtschaftlichkeit bewährt. Das Schienennetz ist daher unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der demografischen Entwicklung weiter auszubauen.

- **Parallelverkehr abwägen**

Der Grundsatz des gebrochenen Verkehrs ist nicht starr anzuwenden. Es ist im Einzelfall abzuwägen, ob ein Parallelverkehr von Bussen und Bahnen sinnvoll sein kann (z. B. Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste, Erreichen eines wichtigen Ziel- oder Umsteigepunktes, Direktverbindung der Bedienungsebene 1) oder ob aus wirtschaftlichen Erwägungen zu Gunsten eines Verkehrsmittels auf einen Parallelverkehr verzichtet wird.

- **Hohe Anforderungen an die Verknüpfungsqualität**

Auf Hauptrelationen, die einen Umstieg zwischen Bus und SPNV bzw. Stadtbahn oder S-Bahn und Stadtbahn erfordern, sind höchste Ansprüche an die Umsteigequalität zu stellen.

- **Vernetzung der Verkehrssysteme des ÖPNV**

Die Verkehrssysteme SPNV, Stadtbahn und Bus sind weitestgehend miteinander zu vernetzen und als Gesamtsystem auszubilden, um die Reisezeiten im Gesamtsystem zu minimieren und die Umsteigequalität zu optimieren. Dieses gilt sowohl für die Infrastruktur (Strecken, Stationen) als auch für das Bedienungsangebot (Takt- und Fahrplanabstimmung, Anschlusssicherung) sowie die Ausstattungsqualität der Verknüpfungspunkte. An geeigneten Stationen der Regionalzüge und der Stadtbahn

sind P+R- bzw. B+R-Anlagen vorzuhalten, die den Einzugsradius der jeweiligen Station über die Sekundärverkehrsmittel Pkw und Fahrrad erweitern und das Gesamtsystem sinnvoll ergänzen. Generell sind an den Umsteigeanlagen folgende Qualitätsstandards anzustreben:

- Kurze Umsteigewege:

Der Umstieg soll kurz und witterungsgeschützt sein, anzustreben ist eine Umsteigemöglichkeit am gleichen Bus- bzw. Bahnsteig oder (bei Streckenkreuzungen) unmittelbar übereinander.

- Barrierefreier Umstieg:

Der Umstieg sollte entweder höhengleich am selben Bahnsteig gewährleistet werden oder bei Ebenenwechsel über Aufzug oder rollstuhlgerechte Rampe.

- Angenehme Wartezeit:

Für die wartenden Fahrgäste sind ausreichend dimensionierte Witterungsschutzeinrichtungen und Sitzplätze vorzuhalten.

- Kurze Umsteigezeiten:

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten sollen soweit möglich aufeinander abgestimmt sein, d.h., es soll kurze Übergangszeiten geben. Anzustreben sind zwischen Bus und Stadtbahn Übergangszeiten von drei bis fünf Minuten und zwischen Bus und SPNV fünf bis acht Minuten.

- Gute Fahrgastinformation:

Neben der statischen und gedruckten Fahrgastinformation sollen auch dynamische Informationssysteme Fahrgäste über aktuelle Abfahrtszeiten, Anschlussmöglichkeiten und bei auftretenden Störungen über alternative Fahrmöglichkeiten informieren.

- Anschlusssicherung:

Mit Hilfe von geeigneten Anschlusssicherungssystemen sollen die Fahrer unternehmensübergreifend Informationen über Verspätungen erhalten, auf die sie ggf. reagieren können.

• **Beschleunigung der Verkehrsmittel**

Pünktlichkeit und Reisezeit spielen aus der Sicht der Fahrgäste bei der Beurteilung des ÖPNV eine entscheidende Rolle. Die S-Bahn verkehrt vollständig unabhängig vom

motorisierten Individualverkehr (MIV). Daher sind Beschleunigungseffekte nur innerhalb des eigenen Systems zu erzielen. Mit der Anschaffung der S-Bahn-Fahrzeuge konnten durch die höheren Anfahr- und Bremsbeschleunigungswerte bereits Fahrzeiteinsparungen und damit gute Beschleunigungseffekte erzielt werden. Eine weitere Beschleunigung ist nur möglich, wenn zukünftig die Störungen, die durch andere Zuggattungen (Güterverkehr, Personenfernverkehr oder überregionale Zuggattungen) ausgelöst werden, verringert oder beseitigt werden und das S-Bahn-System betrieblich unabhängig wäre.

Die Verkehrssysteme Stadtbahn und Bus werden dagegen durch den MIV beeinflusst. Um durch den Abbau von Zeitverlusten möglichst kurze Fahrzeiten im ÖPNV zu erreichen, werden hierbei Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV durchgeführt. Diese Maßnahmen umfassen nicht nur verkehrstechnische, sondern vor allem bauliche (z.B. besondere Bahnkörper und Busspuren) sowie organisatorische Verbesserungen. Im Hinblick auf Beschleunigungsmaßnahmen sind die beiden Systeme Stadtbahn und Bus grundsätzlich zu unterscheiden. Beide Systeme weisen sehr unterschiedliche Konzeptionen auf, sodass auch deutlich unterschiedliche Störquellen vorhanden sind. Bei den Störquellen ist nach externen (andere Verkehrsarten, Verkehrssteuerung) und internen Ursachen (Fahrgastabfertigung, Zustand des Fahrweges) zu unterscheiden. Die Gesamtverlustzeiten durch Störungen können in Hannover bei Stadtbahnstrecken ohne Beschleunigungsmaßnahmen bis zu 15 % der Gesamtfahrzeit betragen. Da das Ausmaß externer Störungen erheblich größer ist als das der internen Störungen, ist auf die Beseitigung dieser Störquellen besonderer Wert zu legen. Dieses erfolgt durch die Anlage eigener Bahnkörper, die Einrichtung von Vorrangschaltungen an signalisierten Knotenpunkten und den Bau von Hochbahnsteigen, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen.

Beim Bus gilt es vor allem, die An- und Abfahrt an den Haltestellen zu optimieren und ein Einfädeln in den fließenden Verkehr ohne Zeitverlust zu realisieren sowie Einfluss auf die Signalanlagen zu nehmen und damit die Aufenthaltszeit an den Knotenpunkten zu minimieren. In besonderen Einzelfällen ist auch die Anlage von separa-

ten Busfahrbahnen oder –streifen anzustreben, wenn staugefährdete Bereiche umfahren werden können.

Ziel aller Beschleunigungsmaßnahmen ist es, einen möglichst störungsfreien Fahrtablauf und damit eine angemessene Beförderungsgeschwindigkeit für die Verkehrsmittel des ÖPNV zu erreichen. Eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit führt zu Vorteilen für die Fahrgäste und zu einem wirtschaftlichen Einsatz von Fahrzeugen und Fahrern. Die wesentlichen Einzelziele von Beschleunigungsmaßnahmen sind:

- Verkürzung der Fahrzeit
- Erhöhung der Pünktlichkeit
- Sicherung von Umsteigebeziehungen
- Verbesserung des Fahrkomforts
- Einsparung von Betriebskosten, Fahrzeugen und Fahrpersonal.

• **Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen**

Durch die in den letzten Jahren stark angewachsenen Defizite der öffentlichen Haushalte sind sowohl die betrieblichen Leistungen als auch die Investitionen im ÖPNV zu überdenken. Deshalb ist zukünftig ausschließlich die Finanzierung notwendiger oder besonders sinnvoller Maßnahmen vorzunehmen. Im investiven Bereich werden daher Prioritäten entwickelt und in erster Linie die wirtschaftlichsten Vorhaben zur Realisierung vorgeschlagen. Grundsätzliches Ziel ist es, vorrangig die Vorhaben umzusetzen, die dauerhaft zu jährlichen Kosteneinsparungen führen und damit dann mittelfristig rentabel sind.

2. Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming soll den Blick von frauengerechter Verkehrspolitik zu geschlechtergerechter Verkehrspolitik erweitern und eine systematische Berücksichtigung von gruppenspezifischen Interessen ermöglichen. Konkret ist damit das Erkennen und Berücksichtigen unterschiedlicher Interessen und Bedürfnisse sowie Mobilitätsanforderungen nach Geschlecht und Lebenssituation gemeint, also differenziert und kombiniert nach z.B. Lebensraum (Stadt, Land), Familienstand, Versorgungssituation, Alter, Berufstätigkeit, den Eigenschaften der Verkehrsteilnehmer/-innen (physisch, psychisch, Sprachkenntnis, Computerkenntnis) und die daraus resultierenden unterschiedlichen Anforderungen und Ansprüche. Also z.B. Seniorinnen und Senioren mit Mobili-

tätseinschränkung und Orientierungsschwäche, Jugendliche unter 18 Jahren, Migrantinnen und Migranten mit geringen Sprachkenntnissen, teilzeitberufstätige Alleinerziehende mit Kind mit straffem Zeitbudget und komplizierten Wegeketten.

Allgemeine Ziele:

- Abbau ungleicher Lebensbedingungen durch gleichwertige Mobilitätschancen für alle in einer sich verändernden Gesellschaft.
- Insbesondere Personen ohne Mobilitätsalternative zum ÖPNV sollen gleichberechtigte Mobilitätschancen haben.
- Soziale Integration, die Möglichkeit der gleichberechtigten Teilhabe an Leben und Öffentlichkeit.
- Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bedeutet, die Erreichbarkeit von Orten öffentlichen Lebens zu ermöglichen.

Spezifische Mobilitätsmuster, die aus Erwerbs-, Haus- und Familienarbeit resultieren, sind u. a. Datengrundlage für das Entwicklungskonzept. Hierbei sollte u. a. die Bedeutung von Freizeitverkehr und privaten Erledigungen sowie von Teilzeiterwerbstätigkeit neben den morgendlichen und abendlichen Berufsverkehren für den ÖPNV vermehrt berücksichtigt werden.

Beispielhafte Fragestellungen und Kriterien:

- Unter welchen Bedingungen, Kriterien und mit welchen Zielen werden Angebot und Infrastruktur definiert?
- Nach welchen Kriterien werden Mängel aufgenommen, werden sie Nutzerinnengruppen spezifisch differenziert, z.B. was sind Mängel aus Sicht von Jugendlichen, mobilitätseingeschränkten Personen, älteren Menschen oder werden besonders als Mangel wahrgenommen?
- Sind die Interessen unterschiedlicher Nutzerinnen berücksichtigt und sind diese Interessen bekannt und benannt?
- Gibt es zielgruppenspezifische Produkte und Leistungen?
- Werden bedarfsorientierte, nachfrageorientierte Angebote gemacht?
- Ist das Angebot flexibel und anpassbar?
- Ist zeitliche und räumliche Erreichbarkeit für alle gewährleistet?

Charakteristik der Verkehrsmittel:

- Was ist das Spezifische der verschiedenen Verkehrsmittel?
- Wer nutzt sie wozu? Welche Anforderungen ergeben sich daraus?

- Welche Gruppen sind für welche Verkehrsmittel besonders interessant und umgekehrt? Grundsätzlich gilt für das Entwicklungskonzept, dass sowohl Angebot und Infrastruktur als auch Produkte und Dienstleistungen sowie deren Bestands- und Mängelanalysen unmittelbare Handlungsebenen für die Umsetzung von Gender Mainstreaming sind.

3. Barrierefreier ÖPNV

Chancengleichheit für mobilitätseingeschränkte Personen

Die Herstellung gleichwertiger Chancen zur Nutzung des ÖPNV ist wesentliches Ziel der Region Hannover. Langfristig soll die Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe möglich sein. Unter dem Begriff ‚mobilitätseingeschränkte Personen‘ werden Menschen verstanden, die aufgrund motorischer, sensorischer und/oder mentaler Einschränkungen mit Behinderungen leben müssen und daher die öffentlichen Verkehrsmittel nur mit Schwierigkeiten benutzen können. Darüber hinaus gehören folgende Personenkreise dazu:

- Menschen, die aufgrund ihres Alters in ihrer Mobilität eingeschränkt sind,
- Menschen mit Interimsbehinderungen (z.B. nach Operationen oder Unfällen),
- Kinder und kleinwüchsige Menschen,
- schwangere Frauen,
- Personen mit Kinderwagen,
- Personen mit Gepäck.

Anteil von 20- 25 % an der Gesamtbevölkerung

Diese Personengruppe hat einen Anteil von 20-25 % an der Gesamtbevölkerung. Dies ist eine Größenordnung, die nicht mehr mit dem Hinweis auf Sonderfahrdienste oder so genannte flankierende Maßnahmen gelöst werden kann.

Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für alle Fahrgäste

Eine Gestaltung des ÖPNV, die die Belange von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen berücksichtigt, nutzt demnach nicht nur einer kleinen Minderheit, sondern einem großen Teil der Bevölkerung und berücksichtigt damit die Anforderungen, die sich infolge des demografischen Wandels ergeben werden. Ein Großteil der Maßnahmen trägt ferner zur all-

gemeinen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bei (höhere Bequemlichkeit, bessere Beschilderung etc.).

Ein für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgebauter ÖPNV ist auch ein fahrgastfreundlicher ÖPNV. Deshalb werden seit einigen Jahren auch auf Grundlage von geänderten Gesetzen und Förderrichtlinien erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Verkehrssysteme schrittweise umzugestalten. U.a. verpflichtet das seit dem 1. Mai 2002 geltende ‚Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen‘ die Träger des öffentlichen Verkehrs dazu, neue Verkehrsanlagen so zu gestalten, dass behinderte Menschen einen barrierefreien Zugang u.a. zu Bussen und Bahnen erhalten.

Anforderungen der ÖPNV-Infrastruktur in Bezug auf unterschiedliche Beeinträchtigungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste

Beeinträchtigung der Sinneswahrnehmung

Beim Ausfall einer Sinneswahrnehmung müssen Informationen über die verbleibenden Restsinne wahrgenommen werden. Bedeutsame Informationen sollen für seh- oder hörgeschädigte Menschen in geeigneter Weise dargereicht werden. Gehörlose und hörbehinderte Menschen erhalten optische Informationen, blinde und sehbehinderte Menschen erhalten akustische oder taktile Informationen. Bei Einschränkungen der Sinneswahrnehmung „Sehen“ ist eine kontrastreiche Umweltgestaltung wichtig. Ziel ist neben der Steigerung des allgemeinen Komforts die Verhinderung von Unfällen. Die vier Merkmale: Kontrast, Leuchtdichte, Farbkombination und Sehwinkel müssen dabei betrachtet werden. In Abhängigkeit von der Wichtigkeit der Information ist die Darreichungsform durch bewussten Einsatz von Kontrasten zu wählen.

Motorische Beeinträchtigungen

Aufgrund unterschiedlicher Art und Schwere der Mobilitätsbehinderung ergeben sich verschiedene Nutzungsschwierigkeiten im ÖPNV und SPNV, die zudem in starkem Maße von dem Gebrauch technischer Hilfsmittel abhängen. Rund 90 % der Schwierigkeiten sind dem Komplex Bewegungsbehinderungen zuzurechnen. Der Maßnahmenswerpunkt muss daher in der Schaffung barrierefreier Zugänge in die Fahrzeuge liegen.

Unter den mobilitätseingeschränkten Fahrgästen stellen Rollstuhlfahrer nur eine kleine Gruppe dar, die jedoch extreme Anforderungen an den ÖPNV stellen. Trotzdem sollte auch ihnen eine Benutzung des ÖPNV ermöglicht werden, um ihre Mobilitätsmöglichkeiten und ihre Integration in die Gesellschaft zu verbessern.

Grundsätzlich gilt, dass sich Maßnahmen für eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV auf die gesamte Transportkette erstrecken müssen. So ist der ÖPNV erst dann wirklich barrierefrei, wenn sowohl Menschen im Rollstuhl als auch in ihrer Sinneswahrnehmung eingeschränkte Fahrgäste alle Stationen und Haltestellen ohne fremde Hilfe erreichen und problemlos ein- und aussteigen können. Entsprechende Elemente hierfür müssen sowohl bei der Erreichbarkeit der Haltestellen, der Ausstattung von Haltestellen sowie bei der Gestaltung der Fahrzeuge vorgesehen werden. Hier sind vorrangig die Elemente Bordsteinabsenkung und Querungssicherung bei der Zuwegung, Aufzüge, Hochbahnsteige bei SPNV und Stadtbahn, Randhaltestellen mit Hochbord im Busverkehr sowie niveaugleicher Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge bzw. fahrzeuggebundene Einstiegshilfen zu nennen. Des Weiteren ist auf eine rollstuhlgerechte Anordnung von Bewegungsräumen in Fahrzeugen und an Haltestellen zu achten.

Barrierefreiheit in der Region Hannover

Heutiger Zustand

Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich in der Region Hannover bisher im Wesentlichen auf die Verkehrssysteme Stadt- und S-Bahn beschränkt. Durch den Bau von Hochbahnsteigen und die Ausstattung von Stationen mit Aufzügen hat die Region hier einen hohen Standard an Barrierefreiheit erreicht und nimmt im bundesweiten Vergleich eine Spitzenposition ein. Die Anforderungen, die von mobilitätseingeschränkten Personen an das Verkehrsmittel Bus gestellt werden, wurden bisher lediglich teilweise in der Landeshauptstadt Hannover berücksichtigt. Das übrige Gebiet weist erhebliche Defizite an ein barrierefreies Bussystem auf. Seit 2001 wurde damit begonnen, diese Defizite im Zuge des Ausbauprogramms ‚Barrierefreier Linienverkehr im ländlichen Raum‘ zu verbessern.

Maßnahmengrundsatz: Barrierefreie Gestaltung der gesamten Wegekette

Ziel ist es, allen Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmern die Nutzung des ÖPNV durch die Verbesserung der Zugänglichkeit aller Verkehrssysteme zu gewährleisten. Durch Schaffung einer durchgängigen Wegekette sollen wichtige Ziele und Einrichtungen in der Region Hannover für mobilitätseingeschränkte Menschen besser erreichbar sein. Dies kann nur durch die Schaffung eines zwischen Fahrzeug und Haltestelle abgestimmten Systems realisiert werden. Neben der Verbesserung der Haltestellen- und Fahrzeugausstattung muss gleichzeitig ein regionsweites systemübergreifendes Informationssystem aufgebaut werden, das über die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV und SPNV informiert.

Verknüpfungspunkte sind besonders wichtig

Für die Gewährleistung einer durchgehenden Barrierefreiheit sind Maßnahmen an Verknüpfungspunkten von besonderer Bedeutung. Diese Punkte sind vorrangig barrierefrei zu gestalten.

Barrierefreiheit innerhalb der Fahrzeuge

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine weitestgehende Barrierefreiheit innerhalb der Fahrzeuge sicherzustellen. Im Innenraum ist ein Mehrzweckabteil für Fahrgäste mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen vorzuhalten. Der gesamte Fahrgastraum sollte eine Ebene bilden und stufenlos sein.