

# NAHVERKEHRSPLAN 2008



Region Hannover



Textband

**Inhaltsverzeichnis**

<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>XI</b>
------------------------------------	-----------

<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>XIII</b>
----------------------------------	-------------

<b>Glossar &amp; Abkürzungen</b> .....	<b>XVII</b>
--	-------------

<b>Kapitel A: Der neue Nahverkehrsplan - Alles beim Alten?</b> .....	<b>1</b>
--	----------

<b>1. Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Allgemeine Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Hannover</b> ...	<b>3</b>
2.1 Fahrgäste im Mittelpunkt .....	3
2.2 Mobilität für alle .....	3
2.3 Räumliche Entwicklungsleitlinien .....	4
2.4 Umfeldverträglicher ÖPNV .....	4
2.5 Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes .....	4
2.6 Aufgabenzuteilung der verschiedenen Verkehrsmittel .....	4
2.7 Einbeziehung der Gebiete außerhalb der Region Hannover .....	4
<b>3. Bilanz des Nahverkehrsplanes 2003</b> .....	<b>5</b>
3.1 SPNV .....	5
3.2 Stadtbahn .....	5
3.3 Bus .....	5
3.4 Marketing .....	6

<b>Kapitel B: Die Ausgangssituation - In diesem Rahmen bewegen wir uns</b> .....	<b>7</b>
--	----------

<b>1. Rechtliche Grundlagen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans</b> .....	<b>8</b>
1.1 Europäischer Rechtsrahmen .....	8
1.1.1 Verordnung (EWG) 1191/69 .....	8
1.1.2 EuGH-Urteil „Altmark-Trans“ .....	9
1.1.3 EU-Richtlinie 2001/42/EG zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) .....	9
1.2 Verkehrsgesetze in Deutschland .....	9
1.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) .....	9
1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) .....	10
1.2.3 Regionalisierungsgesetz (RegG) .....	10
1.2.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) .....	11
1.2.5 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) .....	13
1.3 Gender Mainstreaming .....	14
1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) .....	14
<b>2. Organisation des ÖPNV in der Region Hannover</b> .....	<b>15</b>
2.1 Aufgabenträgerschaft .....	15
2.2 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund .....	15

2.2.1 Verkehrsverbund GVH	15
2.2.2 Region Hannover im Verbund	15
2.2.3 Sonderrolle DB Regio AG und metronom Eisenbahngesellschaft mbH	15
2.2.4 Vertrag über Einnahmenaufteilung	16
2.3 Die Verkehrsunternehmen und ihre Leistungen	16
2.3.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	16
2.3.2 RegioBus Hannover GmbH	16
2.3.3 DB Regio AG	17
2.3.4 metronom Eisenbahngesellschaft mbH	17
2.4 Beteiligungen der Region Hannover	17
2.4.1 üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	17
2.4.2 RegioBus Hannover GmbH	18
2.4.3 Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH	18
2.5 Vertragliche Vereinbarungen über Verkehrsleistungen	19
2.5.1 Partnerschaftsvertrag	19
2.5.2 Finanzierungszusage für Busverkehrsleistungen	19
2.5.3 Verkehrsverträge über Verkehrsangebote im SPNV	19
2.5.4 Verträge Infrastruktur	20
2.6 Verfahren zur Finanzierung des Verkehrsangebotes	20
2.6.1 Verfahren zur Finanzierung der Infrastruktur	20
2.6.2 Verfahren zur Finanzierung der Verkehrsleistungen	20
2.6.3 Verfahren zur Finanzierung des Verbundes	21
2.7 Nachbarschaftliche Beziehungen	21
2.7.1 Benachbarte Aufgabenträger	21
2.7.2 Tarifkooperationen	22
2.7.3 Grenzüberschreitende Verkehre	22
<b>3. Vorgaben der Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung und der Raumordnung</b>	<b>23</b>
3.1 Planungsraum	23
3.1.1 Raumbeschreibung	23
3.1.2 Raumstruktur	23
3.1.3 Leitbild der Raumordnung	25
3.2 Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung	26
3.2.1 Beeinträchtigung durch den Kraftfahrzeugverkehr	26
3.2.2 Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV	26
3.2.3 Spürbare Wirkungen nur durch eine Kombination der Maßnahmen	27
3.3 Agenda 21	27
<b>Kapitel C: Die Bilanz /die Prognose - Für die Zukunft lernen</b>	
<b>1. Verkehrsangebot und -nachfrage im ÖPNV</b>	<b>30</b>
1.1 Datengrundlage	30
1.2 Betriebsleistung	30
1.3 Verkehrsleistung	32
1.4 Veränderungen in Angebot und Nachfrage von 1999 bis 2004	33
1.5 Verteilung der Verkehrsnachfrage auf die Wochentage	36
1.6 Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf	36
1.7 Kantenbelastung	39
1.8 Haltestellenbelastung	39

<b>2. Erfolgskontrolle</b> .....	<b>40</b>
2.1 Einführung .....	40
2.2 Angebotsniveau in der Region Hannover .....	40
2.3 Nachfrageentwicklung/Nachfrageniveau .....	46
2.3.1 Entwicklung der Verkehrsnachfrage .....	46
2.3.2 Nachfrageniveau in der Region Hannover .....	48
2.4 S-Bahn und übriger SPNV in der Region Hannover .....	50
2.5 Regionaltarif .....	52
2.6 Stadtbahnverlängerung .....	53
2.7 Direktbus-System .....	54
<b>3. Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung</b> .....	<b>56</b>
3.1 Prognose der Einwohnerentwicklung bis 2030 .....	56
3.2 Verkehrsverhalten der Bevölkerung .....	59
3.3 Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung .....	66
3.4 Arbeitsplatzentwicklung .....	67
<b>4. Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung im ÖPNV</b> .....	<b>69</b>
4.1 Auswirkungen der Einwohnerentwicklung auf den ÖPNV .....	69
4.2 Trendprognose für die Nachfrage im ÖPNV .....	71
4.3 Positive Einflussfaktoren auf die ÖPNV-Nachfrage .....	73
4.3.1 Regionsinterne Faktoren .....	73
4.3.2 Externe Megatrends .....	73
<b>5. Handlungsbedarf</b> .....	<b>74</b>

## **Kapitel D: Das Steuerungskonzept - Wir geben die Richtung vor!** .....

### **Kapitel DI: Das räumliche Konzept** .....

<b>1. Differenzierung des Bedienungsangebotes</b> .....	<b>80</b>
1.1 Bedienungsebene 1 Angebotsorientierte Direktverbindungen in das Oberzentrum Hannover .....	81
1.1.1 Angebote der ersten Bedienungsebene innerhalb der Landeshauptstadt Hannover .....	82
1.1.2 Angebote der ersten Bedienungsebene in der Region Hannover (ohne LHH) .....	83
1.2 Bedienungsebene 2: Angebotsorientierte Hauptrelationen .....	83
1.3 Bedienungsebene 3: Nachfrageorientierte ergänzende Relationen, nicht durchgehend vertaktete Linien, Spezialverkehre .....	84
<b>2. Mindestbedienungsstandards</b> .....	<b>85</b>
2.1 Regionaler Mindestbedienungsstandard .....	87
2.2 Städtischer Mindestbedienungsstandard .....	89
<b>3. Räumliche Indikatoren zur Festlegung eines bedarfsgerechten Angebotsniveaus</b> .....	<b>95</b>
3.1 Untersuchung der Angebotseffizienz .....	95
3.2 Festlegung der räumlichen Bedienungsstandards .....	96
3.3 Untersuchungsergebnisse der räumlichen Auswertung .....	97
3.3.1 Handlungsbedarf im Teilnetz Hannover .....	97
3.3.2 Handlungsbedarf im Teilnetz R1 (Ost) .....	97

## Kapitel DII: Das Qualitätskonzept ..... 99

<b>1. Die Qualitätssicherung</b> .....	<b>100</b>
1.1. Die DIN EN 13816 .....	100
1.2. Grundlagen des regionsweiten Steuerungssystems .....	102
<b>2. Die derzeitige Qualitätssteuerung der Verkehrssysteme und ihre Qualitätsstandards</b> ...	<b>102</b>
2.1 SPNV .....	102
2.2 Stadtbahn .....	105
2.3 Bus .....	108
<b>3. Weiterentwicklung der Qualitätssteuerung</b> .....	<b>112</b>

## Kapitel DIII: Das Linienkonzept ..... 113

<b>1. Verkehrssystemübergreifende Bedienungsstandards</b> .....	<b>114</b>
1.1 Integrales Taktsystem .....	114
1.2 Bemessung des Platzangebotes .....	114
1.3 Vernetzung der ÖPNV-Angebote .....	115
1.4 Fahrradmitnahme im ÖPNV .....	115
<b>2. SPNV</b> .....	<b>115</b>
2.1 Steuerung durch Verkehrsverträge .....	115
2.2 Wettbewerbsfahrplan .....	118
<b>3. Stadtbahn</b> .....	<b>118</b>
<b>4. Bus</b> .....	<b>122</b>
4.1 Ausgangslage .....	122
4.1.1 Betrauung mit Verkehrsleistungen (Finanzierungszusage) .....	122
4.1.2 Teilnetze in der Region Hannover .....	122
4.2 Rahmen für die Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung .....	123
4.2.1 Takttabelle .....	123
4.2.2 Linienorientierte Indikatoren zur Festlegung eines bedarfsgerechten Angebotsniveaus .....	124
4.3 Festlegung der Ausreichenden Verkehrsbedienung .....	127
4.3.1 Teilnetz Hannover .....	127
4.3.2 Teilnetz Region 1 (Ost) .....	127
4.3.3 Teilnetz Region 2 (Südwest) .....	128
4.3.4 Teilnetz Region 3 (Nordwest) .....	128

## Anlagen Kapitel DIII ..... 130

## Kapitel DIV: Das Marketingkonzept. . . . . 143

<b>1. Marktforschung</b> . . . . .	<b>145</b>
1.1 Ermittlung der Kundenzufriedenheit . . . . .	146
1.2 Testkundenverfahren . . . . .	146
1.3 Maßnahmenbegleitende Marktforschung . . . . .	147
<b>2. Tarif.</b> . . . . .	<b>147</b>
2.1 Tarifentwicklungen . . . . .	147
2.1.1 Ausgangslage / Der Gemeinschaftstarif . . . . .	147
2.1.2 Leitsätze zum Tarif . . . . .	149
2.1.3 Ausgewählte Daten zur Verkehrsnachfrage im GVH in 2005 . . . . .	150
2.1.4 Ansatzpunkte zur Tarifentwicklung . . . . .	153
2.1.5 Grundlagen der Tarifsteuerung . . . . .	158
2.2 Der Regionaltarif . . . . .	158
2.2.1 Darstellung Status Quo . . . . .	158
2.2.2 Ziele und Vorteile des Regionaltarifs . . . . .	160
2.2.3 Ausblick/potenzielle Umsetzung . . . . .	160
<b>3. Vertrieb.</b> . . . . .	<b>161</b>
3.1 Ausgangslage . . . . .	162
3.2 Leitsätze . . . . .	162
3.3 Ausblick/Ziele . . . . .	163
<b>4. Kommunikation und Service</b> . . . . .	<b>165</b>
4.1 Marktbearbeitung . . . . .	165
4.1.1 Marktsegmentierungskriterien . . . . .	166
4.1.2 Kundenbindung als Marketing-Oberziel . . . . .	167
4.1.3 Prioritäten der Zielgruppenansprachen . . . . .	167
4.2 Marktauftritt . . . . .	169
4.3 Kundenservice . . . . .	170
4.3.1 Status Quo . . . . .	170
4.3.2 Qualitätsstandards und Ziele . . . . .	171
4.4 Fahrgastinformation . . . . .	172
4.4.1 Allgemeine Leitlinien . . . . .	172
4.4.2 Gedruckte Fahrgastinformation . . . . .	172
4.4.3 Auskunftssystem / Neue Medien . . . . .	173
4.4.4 Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen . . . . .	173
4.4.5 Ausblick . . . . .	174
4.5 Beschwerdemanagement . . . . .	175
4.5.1 Leitlinien, Standards und Ziele . . . . .	175
4.5.2 Status Quo . . . . .	176
4.5.3 Optimierung des verbundweiten Beschwerdemanagements . . . . .	177
4.6 Kundinnen und Kunden beteiligen . . . . .	178
4.6.1 Ziele der Beteiligung von Fahrgästen . . . . .	178
4.6.2 Leitlinien für die Beteiligung von Fahrgästen . . . . .	178
4.6.3 Bewährt: ÖPNV-Rat der Region Hannover . . . . .	178
4.6.4 Geplant: Fahrgastforen zu Schwerpunktthemen . . . . .	179

4.7 Fahrgastrechte .....	179
4.7.1 Ausgangslage .....	179
4.7.2 Freiwillige GVH-Garantie - erster Schritt zu Fahrgastrechten .....	179
4.7.3 Anforderungen an Fahrgastrechte .....	180
4.7.4 Recht der Fahrgäste auf Information - keine Kleinigkeit .....	180
4.7.5 Fahrgastrechte ergänzen Qualitätssteuerung .....	181
4.7.6 Standard: Leistungsversprechen für den gesamten ÖPNV in der Region Hannover .....	181
4.8 Fahrgastsicherheit .....	181
4.8.1 Ausgangslage .....	181
4.8.2 Meilensteine seit der Aufstellung des NVP 2003 .....	182
4.8.3 Leitlinien .....	183
4.8.4 Standards .....	185
4.9 Kombinierte Mobilität .....	188
4.9.1 Integrierte Mobilitätsangebote (Mobilpakete) .....	188
4.9.2 Pilotprojekt HANNOVERmobil .....	189

## **Kapitel DV: Handlungsbedarf .....** 191

- 1. Festsetzung des Handlungsbedarfs (räumliches Konzept, Qualitätskonzept und Linienkonzept) .....** 192
- 2. Festsetzung des Handlungsbedarfs (Marketingkonzept) .....** 194

## **Kapitel E: Das Entwicklungskonzept - Das haben wir vor .....** 197

### **Kapitel EI: Verkehrssystemübergreifende Themen .....** 198

- 1. Leitlinien, Ziele und Standards .....** 198
- 2. Gender Mainstreaming .....** 200
- 3. Barrierefreier ÖPNV .....** 201

## **Kapitel EII: SPNV - Angebot und Infrastruktur .....** 203

- 1. Fahrplanangebot - Status quo .....** 204
  - 1.1 Allgemein .....
  - 1.2 Vertragliche Grundlagen und Leistungsvolumen .....
  - 1.3 Produkte .....
  - 1.4 Nachfrage .....
- 2. Fahrplanangebot - Zielkonzept .....** 211

<b>3. Strecken</b> .....	<b>213</b>
3.1 Ausgangssituation und Bestand .....	213
3.2 Ziele und Mängelanalyse .....	214
3.3 Maßnahmenkonzept .....	214
3.4 Ausblick .....	214
<b>4. Stationen</b> .....	<b>215</b>
4.1 Ausgangssituation und Bestand .....	215
4.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard .....	217
4.3 Maßnahmenkonzept .....	219
4.4 Ausblick .....	220
<b>5. Fahrzeuge</b> .....	<b>220</b>
<hr/>	
<b>Kapitel VIII: Stadtbahn- Angebot und Infrastruktur</b> .....	<b>223</b>
<b>1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes zum Zielnetz 2013+</b> .....	<b>224</b>
1.1 Ausgangssituation 2009 .....	224
1.2 Handlungsbedarf .....	224
1.3 Zielnetz 2013+ .....	225
<b>2. Strecken</b> .....	<b>225</b>
2.1 Ausgangssituation und Bestand .....	225
2.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard .....	225
2.2.1 Ziele .....	225
2.2.2 Mängelanalyse .....	226
2.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstrecken .....	227
2.3 Maßnahmenkonzept .....	229
2.3.1 Neubaustrecken .....	229
2.3.2 Ausbaustrecken .....	231
2.3.3 Beschleunigungsmaßnahmen .....	233
2.4 Ausblick .....	233
<b>3. Stationen und Haltestellen</b> .....	<b>240</b>
3.1 Ausgangssituation und Bestand .....	240
3.2 Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandard .....	240
3.2.1 Ziele .....	240
3.2.2 Mängelanalyse .....	240
3.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstationen .....	241
3.3 Maßnahmenkonzept .....	243
3.3.1 Abschluss des Nachrüstprogramms mit Aufzügen in Tunnelstationen .....	243
3.3.2 Nachrüstprogramm für Hochbahnsteige .....	244
3.3.3 Zusätzliche Haltestellen an bestehenden Strecken .....	246
3.3.4 Umsteigepunkte .....	246
3.4 Ausblick .....	247

<b>4. Fahrzeuge</b> .....	<b>248</b>
4.1 Ausgangssituation und Bestand .....	248
4.2 Ziele und Handlungsbedarf .....	249
4.3 Maßnahmenkonzept .....	249

## **Kapitel EIV: Busverkehr- Angebot und Infrastruktur** ..... 251

<b>1. Weiterentwicklung des Bedienungsangebotes</b> .....	<b>252</b>
<b>2. Strecken und Beschleunigung</b> .....	<b>252</b>
2.1 Ausgangssituation und Bestand .....	252
2.2 Ziele und Mängelanalyse .....	253
2.3 Maßnahmenkonzept .....	253
<b>3. Haltestellen</b> .....	<b>254</b>
3.1 Ausgangssituation und Bestand .....	254
3.1.1 Haltestellen .....	254
3.1.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltstellen .....	254
3.2 Ziele und Mängelanalyse .....	255
3.2.1 Haltestellen .....	255
3.2.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltstellen .....	258
3.3 Maßnahmenkonzept .....	259
3.3.1 Haltestellen .....	259
3.3.2 Zentrale Omnibusbahnhöfe und wichtige Umsteigehaltstellen .....	261
3.4 Ausblick .....	262
<b>4. Fahrzeuge</b> .....	<b>262</b>
4.1 Bestand .....	262
4.2 Ausblick .....	262

## **Kapitel EV: P&R/B&R** ..... 263

<b>1. Ausgangssituation und Bestand</b> .....	<b>264</b>
<b>2. Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandards</b> .....	<b>265</b>
<b>3. Maßnahmenkonzept</b> .....	<b>267</b>
<b>4. Ausblick</b> .....	<b>271</b>

## **Kapitel EVI: Maßnahmenliste** ..... 273

<b>Kapitel F: Die Finanzierung - So wird's bezahlt</b> .....		<b>281</b>
<b>1. Investitionen (ortsfeste Infrastruktur)</b> .....		<b>282</b>
1.1 Eigene Bauvorhaben .....		282
1.2 Zuwendungen an DB für SPNV-Vorhaben .....		282
1.3 Zuwendungen an infra für Stadtbahnvorhaben .....		283
1.4 Zuwendungen an Kommunen für ÖPNV-Vorhaben .....		283
1.5 Ausblick auf zukünftig mögliche Finanzierungsformen am Beispiel Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) ...		283
1.5.1 Einführung .....		283
1.5.2 Vor-/Nachteile .....		284
1.5.3 Fazit .....		285
<b>2. Zahlungen an die Verkehrsunternehmen</b> .....		<b>285</b>
2.1 Kürzung der Regionalisierungsmittel .....		285
2.2 SPNV .....		285
2.2.1 Betriebskosten .....		285
2.2.2 Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des bestehenden Tarifverbundes .....		286
2.3 Stadtbahn .....		287
2.4 Bus .....		287
2.5 Ausblick für die Finanzierung von SPNV-, Stadtbahn- und Busleistungen .....		287
<b>3. Tarifeinnahmen , Ausgleichszahlungen und Erstattungsleistungen.</b> .....		<b>288</b>
3.1 Tarifeinnahmen .....		288
3.2 Ausgleichszahlungen für Schülerbeförderung .....		289
3.3 Erstattungsleistungen für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen .....		289



## Abbildungsverzeichnis

### Kapitel B: Die Ausgangssituation - In diesem Rahmen bewegen wir uns. .... 7

Abb. B 1: Der Verkehrsverbund GVH .....	17
Abb. B 2: Benachbarte Aufgabenträger .....	21

### Kapitel C: Die Bilanz /die Prognose - Für die Zukunft lernen. .... 31

Abb. C 1: Betriebsleistungsstatistik 2006 .....	31
Abb. C 2: Verkehrsleistungsstatistik GVH Tarif 2006 .....	32
Abb. C 3: Verkehrsaufkommen am Werktagen in der Ferienzeit 2006 .....	34
Abb. C 4: Verkehrsaufkommen am Samstag 2006 .....	35
Abb. C 5: Verkehrsaufkommen am Sonntag 2006 .....	35
Abb. C 6: Tagesganglinie Region Hannover 2006 .....	36
Abb. C 7: Tagesganglinie DB Fernverkehr 2006 .....	36
Abb. C 8: Tagesganglinie DB Regio R-Bahn 2006 .....	37
Abb. C 9: Tagesganglinie DB Regio S-Bahn 2006 .....	37
Abb. C 10: Tagesganglinie metronom 2006 .....	37
Abb. C 11: Tagesganglinie üstra AG Stadtbahn 2006 .....	38
Abb. C 12: Tagesganglinie üstra AG Bus 2006 .....	38
Abb. C 13: Tagesganglinie üstra AG RegioBus 2006 .....	38
Abb. C 14: Haltestellenbelastung in 2006 an ausgewählten Haltestellen Jahreswerte .....	39
Abb. C 15: Produktspezifische Gewichtung von Abfahrten .....	42
Abb. C 16: Indikator für das Angebotsniveau .....	42
Abb. C 17: Stadtbezirke in der Stadt Hannover .....	43
Abb. C 18: Angebotsdichte in der LHH .....	44
Abb. C 19: Angebotsdichte in der Region (ohne LHH) .....	45
Abb. C 20: Nachfrageniveau in der Region Hannover .....	49
Abb. C 21: Nachfrageniveau in der Landeshauptstadt Hannover .....	50
Abb. C 22: Entwicklung der Verkehrsnachfrage bei der Stadtbahnverlängerung Anderten .....	53
Abb. C 23: Veränderung der Altersgruppen in der Region (ohne LHH) von 2004 bis 2030 .....	56
Abb. C 24: Veränderung der Altersgruppen in der Landeshauptstadt von 2004 bis 2030 .....	57
Abb. C 25: Entwicklung der Schülerzahlen in der Region Hannover .....	58
Abb. C 26: Modal-Split nach Teilräumen .....	59
Abb. C 27: Verkehrsmittelnutzung nach Zielgruppen .....	60
Abb. C 28: Modal-Split unter Berücksichtigung der Wohnortentfernung zur nächsten SPNV- oder Stadtbahnhaltestelle .....	61
Abb. C 29: Modal-Split nach Wegezweck und Geschlecht .....	62
Abb. C 30: Durchschnittliche Wegekennwerte pro Person .....	63
Abb. C 31: Wegekomplicität nach Haushaltstypen .....	64
Abb. C 32: Tagesganglinie nach Geschlecht .....	65
Abb. C 33: Entwicklung der Bevölkerungsgruppen mit hohen und niedrigen ÖPNV-Nutzungsraten .....	70

<b>Kapitel DI: Das räumliche Konzept</b> .....	<b>77</b>
Abb. D 1: Festlegung der ausreichenden Bedienung in der Region Hannover .....	78
Abb. D 2: Steuerungskonzept .....	79
Abb. D I 1: Hierarchisierung des Netzes .....	80
Abb. D I 2: Untersuchungsintervalle .....	87
Abb. D I 3: Produktspezifische Gewichte von Abfahrten .....	96
<b>Kapitel DII: Das Qualitätskonzept</b> .....	<b>99</b>
Abb. D II 1: Qualitätskreis gemäß DIN EN 13816 .....	101
<b>Kapitel DIII: Das Linienkonzept</b> .....	<b>113</b>
Abb. D III 1: Auswertung Fahrangebot .....	124
Abb. D III 2: Allgemeine Ergebnisse der linienorientierten Auswertung .....	125
<b>Kapitel DIV: Das Marketingkonzept</b> .....	<b>143</b>
Abb. D IV 1: Tarifzonen im Tickettarif .....	149
Abb. D IV 2: Tarifzonen im Cardtarif .....	149
Abb. D IV 3: Region Hannover mit angrenzenden Gebietskörperschaften .....	159
<b>Kapitel E IV: Busverkehr- Angebot und Infrastruktur</b> .....	<b>251</b>
Abb. E IV 1: Idealtypische Haltestelle .....	257

## Tabellenverzeichnis

### Kapitel B: Die Ausgangssituation - In diesem Rahmen bewegen wir uns. .... 7

Tab. B 1: Mittelzentren in der Region Hannover .....	24
Tab. B 2: Grundzentren in der Region Hannover .....	24

### Kapitel C: Die Bilanz /die Prognose - Für die Zukunft lernen ..... 29

Tab. C 1: Veränderungen in Angebot und Nachfrage am Normalwerktag 2003 bis 2006.....	33
Tab. C 2: Klassen der Angebotsdichte.....	43
Tab. C 3: Entwicklung der Angebotsdichte in der LHH.....	43
Tab. C 4: Entwicklung der Angebotsdichte in der Region (ohne LHH).....	44
Tab. C 5: Einwohnerentwicklung in der Region Hannover.....	46
Tab. C 6: Entwicklung von Angebot und Nachfrage.....	47
Tab. C 7: Nachfrageniveau in der Region Hannover.....	48
Tab. C 8: Nachfrageniveau in der Landeshauptstadt Hannover.....	49
Tab. C 9: Entwicklung der Nachfrage im SPNV (1994, 1999 inkl. Flughafenbus (Linie 60)).....	51
Tab. C 10: Nachfragewerte bei den Direktbuslinien der Region Hannover.....	55
Tab. C 11: Bevölkerungsentwicklung für die Region Hannover für die Jahre 2020 und 2030.....	56
Tab. C 12: Übersicht über geplante Siedlungsgebiete ab 250 Einwohner.....	66
Tab. C 13: Prognose der Arbeitsplatzentwicklung.....	67
Tab. C 14: Übersicht über geplante Gewerbegebiete ab 5 ha Größe.....	68
Tab. C 15: Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und beim PKW-Verkehr.....	70
Tab. C 16: Relationsbezogene Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV.....	71
Tab. C 17: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle der einzelnen Verkehrssysteme.....	72

### Kapitel DI: Das räumliche Konzept ..... 78

Tab. D I 1: Buserschließung in der LHH.....	82
Tab. D I 2: Siedlungsgebiete ohne Schienenanschluss in der LHH.....	82
Tab. D I 3: Mindestbedienungsstandard.....	86
Tab. D I 4: Bereiche in Mittelzentren und der LHH, in denen die standardmäßige Mindestbedienung nicht erfüllt ist.....	91
Tab. D I 5: Grenzwerte der räumlichen Bedienungsstandards.....	96

### Kapitel DII: Das Qualitätskonzept ..... 99

Tab. D II 1: SPNV.....	103
Tab. D II 2: STADTBAHN.....	106
Tab. D II 3: Bus.....	109

**Kapitel DIII: Das Linienkonzept ..... 113**

Tab. D III 1: SPNV-Takte im Fahrplanjahr 2006 .....	116
Tab. D III 2: SPNV-Takte im Fahrplanjahr 2009 .....	117
Tab. D III 3: Stadtbahntakttabelle der Ausreichenden Bedienung (Fahrplan 2008) .....	119
Tab. D III 4: Stadtbahntakttabelle der Ausreichenden Bedienung Stand FP 2009+ mit Verlängerung nach Misburg/N. ....	121
Tab. D III 5: Harmonisierung der Linienlaufzeiten in den Teilnetzen der Region Hannover .....	123
Tab. D III 6: Linien mit Untersuchungsbedarf .....	126
Tab. D III 7: Teilnetz Hannover .....	132
Tab. D III 8: Teilnetz Region 1 (Nord-Ost) .....	133
Tab. D III 9: Teilnetz Region 2 (Süd-West) .....	134
Tab. D III 10: Teilnetz Region 3 (Nord-West) .....	135
Tab. D III 11: Teilnetz Hannover (ausreichende Bedienung) .....	137
Tab. D III 12: Teilnetz Region 1 (Nord-Ost, ausreichende Bedienung) .....	139
Tab. D III 13: Teilnetz Region 2 (Süd-West, ausreichende Bedienung) .....	141
Tab. D III 14: Teilnetz Region 3 (Nord-West, ausreichende Bedienung) .....	143

**Kapitel DIV: Das Marketingkonzept ..... 143**

Tab D IV 1: Elemente der Tarifstruktur GVH im Jahr 2006 * .....	150
Tab D IV 2: Tickets und Cards in Nutzung durch die Kunden (Anteile an Gesamtfahrten/Einnahmen)* in 2005 .....	151
Tab D IV 3: Tarifnutzung 2005 nach Tarifnutzergruppen (Anteile in v.H.) .....	151
Tab D IV 4: Card-Nutzungen nach Vertriebswegen .....	152
Tab D IV 5: Erlösstruktur 2005 (Erlös/Fahrt) .....	152
Tab D IV 6: Entwicklung der Fahrten und Einnahmen ab 1992* (basiert 1992 = 100) .....	152
Tab D IV 7: Bedeutung der Komponenten künftigen Ertragsmanagements .....	155

**Kapitel DV: Handlungsbedarf ..... 191**

Tab. D V 1: Untersuchungsbedarf in Kapitel D I bis D III. ....	192
Tab. D V 2: Festlegung des Handlungsbedarfs (Marketingkonzept) .....	194

**Kapitel EII: SPNV - Angebot und Infrastruktur ..... 203**

Tab. E II 1: Bestellte Zugleistungen im Gebiet der Region Hannover Fahrplan 2006 .....	204
Tab. E II 2: SPNV-Takte im Gebiet der Region Hannover für die Fahrplanjahre 2006 und 2009 .....	206
Tab. E II 3: Fahrzeiten an Werktagen und Anzahl der Fahrtmöglichkeiten nach Hannover im Fahrplan 2006 .....	208
Tab. E II 4: Übersicht Ein- und Aussteiger an Stationen .....	210
Tab. E II 5: SPNV-Strecken nach Nutzen und Produkten .....	213
Tab. E II 6: Ausstattung der SPNV-Stationen .....	215

**Kapitel EIV: Busverkehr- Angebot und Infrastruktur ..... 251**

Tab. E IV 1: Wichtige Linien für mobilitätseingeschränkte Personen in der Region Hannover (ohne LHH) .....	260
--	-----

**Kapitel EV: P&R/B&R ..... 263**

Tab. E V 1: Ausbauklasse P+R und B+R von SPNV-Stationen.....	269
Tab. E V 2: Ausbauklasse P+R von Stadtbahn-Stationen.....	270

**Kapitel F: Die Finanzierung - So wird's bezahlt ..... 281**

Tab. F 1: Übersicht über die Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio und Metronom in Mio. €..	286
Tab. F 2: Übersicht der Zahlungen der Region Hannover für Busverkehrsleistungen in Mio. €.....	287
Tab. F 3: GVH-Tarifeinnahmen .....	289



## Glossar & Abkürzungen

<b>Begriff</b>	<b>Erklärung</b>
<b>Angebotsausschöpfung</b>	Maß für die Inanspruchnahme des bereitgestellten Angebots, beispielsweise der Anteil der nachgefragten Linienfahrten an den angebotenen Linienfahrten
<b>Angeboteffizienz</b>	s. Angebotsausschöpfung
<b>Angebotsniveau</b>	Beurteilung des Angebots in quantitativer und/oder qualitativer Hinsicht
<b>AnrufSammelTaxi</b>	Sonderform des ÖPNV mit flexibler Bedienung. System, bei dem ein festes Haltestellenetz vorhanden ist, der Fahrweg von Haltestelle zu Haltestelle beliebig ist. Die Fahrten werden den Wünschen der Fahrgäste angepasst. Der Fahrgast zahlt einen Zuschlag zu Normaltarif und wird auf Wunsch bis zur Haustür gefahren.
<b>Anschlussbindung</b>	Geplante Umstiegsmöglichkeit zwischen verschiedenen Linien bzw. Verkehrsmitteln (z. B. zwischen den zeitgleich haltenden Stadtbahnen am Aegi und am Hbf.)
<b>Aufgabenträger</b>	Aufgabenträger im Nahverkehr ist die Institution, die die politische Zuständigkeit für die öffentlich organisierte Mobilität der Bürger trägt. Die Region Hannover ist Aufgabenträger für den SPNV und ÖPNV im Gebiet der Region Hannover.
<b>Ausreichende (Verkehrs)Bedienung</b>	Die Region Hannover definiert eine ausreichende Verkehrsbedienung (Grundangebot) unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen und der finanziellen Möglichkeiten. Der Begriff stammt aus dem Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG).
<b>ausströmender Verkehr</b>	Verkehr, dessen Ursprung innerhalb eines Verkehrsraumes und Ziel außerhalb eines Verkehrsraumes liegt (s. auch einströmender Verkehr).
<b>Bahnstufenpläne</b>	Rahmenpläne für die Bahnhofsumfeldentwicklung (an zehn ausgewählten Bahnhöfen in der Region erstellt)
<b>Barrierefrei</b>	Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
<b>Barrierefreie Haltestellen</b>	Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel sind barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
<b>Bauleitplanung</b>	Im Baugesetzbuch (BauGB) geregeltes Verfahren zur vorausschauenden Ordnung der städtebaulichen Entwicklung mit Aussagen zur baulichen und sonstigen Nutzung der Grundstücke. Es wird unterschieden zwischen vorbereitender Bauleitplanung (Flächennutzungspläne), und der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungspläne).
<b>Bedarfsverkehr</b>	Im Gegensatz zum Linienverkehr muss der Fahrgast im Bedarfsverkehr seinen Fahrtwunsch vorab anmelden. Produktes bedarfsverkehrs sind beispielsweise AnrufSammel Taxi, RufTaxi und RufBus. Aus den vorab eingegangenen Fahrwünschen wird in der Dispositionszentrale die konkrete Fahrt zusammengestellt.
<b>Bedienungsebene</b>	Hierarchische Einteilung des Verkehrsangebotes nach Aufgabe und Funktion; in der Region in 3 Bedienungsebenen (Zuordnung der Linien): Bedienungsebene 1: SPNV, Stadtbahn, Direktbus; Bedienungsebene 2: Regionalbus und Stadtverkehre im Taktverkehr; Bedienungsebene 3: Schülerverkehre, Berufsverkehre, nicht durchgehend vertaktete

	Linien, Bedarfsverkehre
<b>Beförderungskapazität</b>	Anzahl der in einem Fahrzeug (Bus, Schienenverkehrsmittel) im Normalbetrieb verfügbaren Sitz- sowie der zugelassenen Stehplätze.
<b>Bemessungsquerschnitt</b>	Abschnitt einer Linie oder einer Strecke, dessen Fahrgastnachfrage das erforderliche Angebot bestimmt.
<b>Beschwerdemanagement</b>	Systematischer Umgang mit Beschwerden
<b>Besetzungsgrad</b>	Verhältnis der in Anspruch genommenen Plätze eines Verkehrsmittels zu den Gesamtplätzen.
<b>Besonderer Bahnkörper</b>	Der Gleisbereich von Stadt- oder Straßenbahnen heißt 'Besonderer Bahnkörper', wenn er im Verkehrsraum öffentlicher Straßen liegt, jedoch vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt ist.
<b>Besteller</b>	Der Besteller ist der gesetzlich vorgegebene Aufgabenträger für den ÖPNV, der die Finanzierung des ÖPNV - Angebots übernimmt.
<b>Betriebsleistung</b>	Die Betriebsleistung ist ein Maß für das Verkehrsangebot - sie bezeichnet Summe der Zug- bzw. Fahrzeugkilometer (im Gegensatz zur u. g. Verkehrsleistung, die die Verkehrsnachfrage beschreibt).
<b>Betriebszweige</b>	Verschiedene Betriebszweige eines Verkehrsunternehmens sind beispielsweise Bus, Stadtbahn, S-Bahn
<b>Captive Riders</b>	Zwangskunden des ÖPNV, die kein anderes Verkehrsmittel als Alternative haben.
<b>Daseinsvorsorge</b>	ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge beinhaltet primär die Aufgabe, allen Bürgerinnen und Bürgern der Region Hannover ein Mindestangebot (Grundangebot) an ÖPNV-Leistungen anzubieten, um so eine ausreichende Bedienung sicher zu stellen.
<b>Direktbus</b>	Busse der RegioBus - Linien 300, 500 und 700, die direkt ins Zentrum von Hannover fahren. Der Produktname in der Region Hannover ist RegioSprinter.
<b>Eigenwirtschaftlichkeit</b>	Beim eigenwirtschaftlichen Verkehr müssen die Einnahmen (Fahrgelderlöse) die Kosten decken - ohne Subventionen aus öffentlichen Kassen (im Gegensatz zu dem u. g. gemeinwirtschaftlichen Verkehr).
<b>einströmender Verkehr</b>	Verkehr, dessen Ursprung außerhalb eines Verkehrsraumes und Ziel innerhalb eines Verkehrsraumes liegt (s. auch ausströmender Verkehr).
<b>Einheit von Siedlung und Verkehr</b>	Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung. Leitsatz, der seit etwa 40 Jahren einen wesentlichen Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung der Region Hannover bildet.
<b>Eisenbahninfrastrukturunternehmen</b>	Öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahninfrastruktur betreiben (z.B. DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH).
<b>Erzeugungsrechnung</b>	Ermittlung des Verkehrsaufkommens (üblicherweise mit Hilfe eines Verkehrsmodells).
<b>Expressfahrten</b>	Schnelle Fahrten im ÖPNV, die nicht alle Haltestellen auf dem Regelfahrtweg bedienen bzw. auf kürzerem Fahrweg ihr Ziel erreichen.
<b>Fahrzeugkilometer</b>	Fahrzeugkilometer ist die von den eingesetzten Fahrzeugen zurückgelegte Entfernung.
<b>Finanzierungszusage</b>	Die Finanzierungszusage ist eine einseitige Verpflichtungserklärung des Aufgabenträgers Region Hannover zur Abgeltung der durch den Nahverkehrsplan vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
<b>Flügel</b>	Mit 'flügeln' oder auch 'Y-Verkehr' wird die Trennung eines Zuges in zwei Teilzüge bezeichnet, die nach Ihrer Trennung zwei unterschiedliche Ziele ansteuern.
<b>Frauennachttaxi</b>	Kommunale Taxiangebote außerhalb des ÖPNV in den Abend- und Nachtstunden, die Frauen (und Kindern) einen ermäßigten Taxitarif bieten.
<b>Gemeinwirtschaftlichkeit</b>	Ein gemeinwirtschaftlicher Verkehr ist von Finanzhilfen und Zuschüssen abhängig (im

	Gegensatz zum o. g. eigenwirtschaftlichen Verkehr). Die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen müssen im Wettbewerb, d.h. nach vorheriger Ausschreibung, vergeben werden. Bei der Bestellung hat der Aufgabenträger die Lösung zu wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit hervorruft.
<b>Gender Mainstreaming</b>	Bei allen gesellschaftlichen Vorhaben sind die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt.
<b>Genehmigungsbehörde</b>	Die LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) ist seit 2005 als Genehmigungsbehörde auch für die Vergabe von Konzessionen im Straßenbahn- und Linienverkehr nach den Vorschriften des Personenbeförderungskonzept (PBefG) verantwortlich.
<b>Gesamtreisezeit</b>	Dauer einer Ortsveränderung (Weg, Fahrt) von der Quelle (z.B. Wohnung) bis zum Ziel (z.B. Arbeitsstelle); hierzu zählen neben der in einem Fahrzeug verbrachten Zeit bei spielsweise auch die Zeiten für den Weg zur Haltestelle, das Warten auf das Fahrzeug, Umstiegsvorgänge und Weg von der Haltestelle zum Ziel
<b>Grundtakt</b>	Regelmäßiger Zeitabstand der Linienfahrten eines Verkehrsmittels (z. B. 10-Min.-Takt bei der Stadtbahn). Ziel des Taktverkehrs ist es, die Merkbarkeit und die Attraktivität eines Verkehrsmittels zu erhöhen.
<b>Grundzentrum</b>	s. Zentralörtlichkeit
<b>GVH</b>	Großraum-Verkehr Hannover (Bezeichnung des Verkehrsverbundes in der Region Hannover)
<b>GVH-Verbundgebiet</b>	Bezeichnet das originäre Verkehrsgebiet des Verkehrsverbundes mit den Tarifzonen "Hannover 1" bis "Region" ohne die Sondertarif- und Regionaltarifstrecken in angrenzende Landkreise. Historisch umfasst das Verkehrsgebiet auch Teile in den Landkreisen Hameln-Pyrmont, Schaumburg, Hildesheim und Celle
<b>Haltestellenbelastung</b>	Anzahl der Ein- Aus- und Umsteiger an einer Haltestelle
<b>Haltestellendichte</b>	Anzahl der Haltestellen eines Gebietes bezogen auf die Fläche des Gebietes
<b>Hauptverkehrszeit</b>	Zeitbereiche mit hoher Fahrgastnachfrage, meist an Werktagen morgens und nachmittags
<b>Integrales Taktsystem</b>	Aufeinander aufbauende unterschiedliche Taktzeiten, die einen abgestimmten Umstieg zwischen zwei Linien ermöglichen. In der Region Hannover ist dies alle 7,5, 15, 30, 60, 120 Minuten.
<b>Integrierte Verkehrs- entwicklungsplanung</b>	Die Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung (IVEP) verbindet Siedlungsentwicklung, demographische Veränderungen, Straßen- und öffentlichen Personennahverkehr. Sie berechnet die Wirtschaftlichkeit und prognostiziert die Auslastung von Verkehrsprojekten.
<b>Kantenbelastung</b>	Anzahl der je Fahrtrichtung beförderten Fahrgäste eines Linien- oder Streckenabschnitts
<b>Kernrandzone</b>	An das Oberzentrum Hannover angrenzende Kommunen
<b>Kneeling</b>	Einseitiges Absenken von Bussen an Haltestellen um Fahrgästen das Ein- bzw. Aussteigen zu erleichtern.
<b>Konzessionslaufzeit</b>	Laufzeit der von der Genehmigungsbehörde (in der Region Hannover: Landesnahverkehrsgesellschaft) erteilten Konzession
<b>Korridor taxi</b>	Mischform aus Ruf- und Linien Taxi. Das Taxi steht zu den fahrplanmäßigen Zeiten an Umsteigehaltestellen bereit. Eine vorherige telefonische Anmeldung ist nur notwendig, wenn der Fahrgast an Unterwegshaltestellen einsteigen möchte. Innerhalb eines festgelegten Korridors bringt das Taxi den Fahrgast gegen Zahlung eines Zuschlags bis vor die Haustür.
<b>Kundenmonitoring</b>	Befragung von Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit wesentlichen Qualitäten des Nahverkehrs
<b>Lastrichtung</b>	Auf einer Strecke des öffentlichen Verkehrs jene Richtung, auf welcher die Mehrheit der Transporte stattfindet.

<b>Linienbeförderungsfall</b>	Linienpezifischer Teil einer Fahrt (benutzt eine Person bei einer Fahrt mehrere Linien, so entstehen dabei mehrere Linienbeförderungsfälle)
<b>Linienbündelung</b>	Zusammenfassung von verkehrlich miteinander verbundenen Linien, die auch genehmigungsrechtlich gebündelt werden können.
<b>Linienverkehr</b>	Die Fahrzeuge der Linienverkehrsmittel sind an bestimmte festgelegte Linien gebunden, der Fahrgastwechsel ist auf bestimmte Haltestellen beschränkt und kann nicht an jedem beliebigen Punkt des Weges erfolgen.
<b>Malusregelung</b>	Begriff aus der Qualitätssteuerung. Die Malus - Regelung ermöglicht es dem Besteller einer Verkehrsleistung, bei Nichterbringung der vereinbarten Qualität durch ein Verkehrsunternehmen einen Teil der vereinbarten Finanzierungssumme einzubehalten.
<b>metronom</b>	Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches seit Dezember 2005 innerhalb der Region Hannover Leistungen auf der Schiene erbringt.
<b>Metropolregion</b>	"Metropolregionen sollen als Motor der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten. Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen ist eine von 11 Metropolregionen von europäischer Bedeutung in Deutschland."
<b>Mindestbedienung</b>	Mindestangebot an ÖPNV-Leistungen, das über Mindestbedienstungsstandards definiert wird
<b>Mindesterschließungsqualität</b>	Mindestversorgung für alle Bevölkerungsgruppen durch Bereitstellung eines ÖV-Angebotes
<b>Mittelzentrum</b>	s. Zentralörtlichkeit
<b>Modal Split</b>	Verkehrsmittelwahl. Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrssysteme wie Fußgängerverkehr, Radverkehr, Motorrad, PKW, ÖPNV
<b>Modulares Qualitätssteuersystem</b>	Das Qualitätssteuersystem ist ein aus mehreren Instrumenten bestehendes System zur Überprüfung der Zielvorgaben gegenüber den Verkehrsunternehmen. Es dient dazu, die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Nahverkehrs in der Region Hannover zu sichern.
<b>Nachtsternverkehr</b>	Regelmäßige (halbstündliche) zeitgleiche Abfahrt zahlreicher Stadtbahn- und Buslinien von einer zentralen Haltestelle aus. In der Regel in den Wochenendnächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen 0:45 und 3:45 Uhr
<b>Normalwerktag</b>	Bei einem durchschnittlicher Normalwerktag handelt es sich in der Regel um einen Montag – Freitag während der Schulzeit.
<b>Nutzergruppen</b>	Verschiedene Nutzergruppen sind z. B. Schüler, Frauen, Kinder, Personen mit Kindern, ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, ...
<b>Oberzentrum</b>	s. Zentralörtlichkeit
<b>ÖPNV-Rat</b>	Forum aus Fahrgastverbänden und VertreterInnen wichtiger Zielgruppen für den Nahverkehr
<b>Parallelverkehr</b>	Als Parallelverkehr bezeichnet man das gleichzeitige Angebot einer Verbindung durch mehrere Verkehrssysteme oder Linien (z.B. Busverkehr parallel zum Schienenverkehr).
<b>Personenkilometer</b>	Die Personenkilometer spiegeln die Verkehrsleistung wieder. Die Anzahl der Personen wird mit der zurückgelegten Entfernung (in km) multipliziert. Personen x Tarifkilometer = Personenkilometer = Verkehrsleistung. (20 Personenkilometer fallen beispielsweise an, wenn 20 Personen je 1 km im Fahrzeug verbringen, aber auch, wenn 4 Personen jeweils 5 km weit befördert werden)
<b>Produktthierarchie</b>	Aufeinander aufbauende unterschiedliche Produkte (z. B. S - Bahn, Stadtbahn, Regio Sprinter, StadtBus, RufTaxi) der verschiedenen Bedienungsebenen.
<b>Radiale</b>	Sternförmig auf ein Zentrum ausgerichtete Linien. Eine Radiallinie verbindet im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Vororte mit dem Orts- oder Stadtzentrum.
<b>RE, ME, RB, S</b>	Abkürzungen für Produkte des Schienenpersonennahverkehrs. RE = RegionalExpress; RB

	= RegionalBahn; ME = Metronom; S = S-Bahn
<b>RegionalBahn</b>	Die Regionalbahn (RB) ist ein Produkt der DB AG im Eisenbahnverkehr. Sie verkehrt regelmäßig meist jede oder alle zwei Stunden auf festgelegten Linien und bedient meistens alle Bahnhöfe und Haltepunkte an einer Eisenbahnstrecke.
<b>RegionalExpress</b>	Der RegionalExpress (RE) ist ein Produkt der DB AG im Eisenbahnverkehr und verkehrt auf festgelegten Linien in der Regel jede oder alle zwei Stunden. Er dient zur Überbrückung größerer Entfernungen. Der RegionalExpress (RE) unterscheidet sich von der Regionalbahn (RB) durch Halte an aufkommensstarken Stationen und eine höhere Reisegeschwindigkeit.
<b>Regionalisierungsmittel</b>	Finanzmittel, die der Region Hannover vom Land Niedersachsen aus den Zuweisungen des Bundes zur Bestellung von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr bereit gestellt werden.
<b>RegioSprinter</b>	Produktname der Direktbuslinien 300, 500 und 700 der RegioBus, die mit wenigen Zwischenhaltestellen und in einem dichten Takt bis ins Zentrum Hannover fahren.
<b>RufTaxi</b>	Angebot im Bedarfsverkehr. Nach telefonischer Anmeldung bietet das RufTaxi Fahrmöglichkeiten nach festgelegten Zeiten im Fahrplan.
<b>S-Bahn</b>	Die S-Bahn ist ein antriebsstarkes Produkt im Schienenpersonennahverkehr mit Halt an allen Verkehrsstationen in Ballungsräumen.
<b>Servicezeit</b>	Derjenige Teil der Einsatzzeit eines ÖPNV-Fahrzeugs, der der Beförderung von Fahrgästen dient (entspricht der Gesamteinsatzzeit abzüglich der Zeiten für Pausen und Leerfahrten)
<b>Sprinter</b>	Als Sprinter wird ein Produkt des Schienenpersonennahverkehrs bezeichnet, welches der schnellen Überwindung von Entfernungen dient. Die Reisezeit verkürzt sich wesentlich dadurch, dass zwischen Anfangs- und Endpunkt werden nur wenige Halte (Stationen) bedient werden.
<b>Stadtbahn</b>	Eine Stadtbahn ist ein zu den Bahnen gehörendes Verkehrsmittel des großstädtischen öffentlichen Personennahverkehrs und ist eine Weiterentwicklung der klassischen Straßenbahn zu einem variablen, anpassungsfähigen, höherwertigen Verkehrsmittel mit größerer Beförderungsqualität und -kapazität. Im Unterschied zur S-Bahn verkehrt die Stadtbahn auch im Straßenraum und teilt sich ihren Verkehrsweg teilweise mit dem Individualverkehr.
<b>Standardisierte Bewertung</b>	Die Standardisierte Bewertung ist ein vom Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgeschriebenes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten. Der volle Name lautet: Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs.
<b>Suburbanisierung</b>	Abwanderung städtischer Bevölkerung oder Funktionen aus der Kernstadt in das städtische Umland oder darüber hinaus.
<b>System der zentralen Orte</b>	Instrument zur Erreichung umfangreicher raumordnerischer Ziele; dient der räumlichen Steuerung von Siedlungsentwicklung und Infrastruktur und wird im Raumordnungsprogramm festgelegt. Es wird unterschieden in Ober-, Mittel- und Grundzentrum.
<b>Tagesganglinie</b>	Graphische Darstellung der zeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage über einen Tag
<b>Taktsprung</b>	Wechsel des Fahrzeugfolgeabstandes bei vertaktetem Fahrtenangebot (Beispiel: Ein 15 min-Takt geht abends in einen 30 min-Takt über)
<b>Tangentiale Linien</b>	Bei Tangentiallinien handelt es sich um Verkehrslinien, die von einem Stadt- oder Ortsteil in einen oder mehrere andere fahren und dabei das Stadtzentrum nicht berühren. Solche Linien haben neben der Funktion einer direkten Verbindung zwischen Ortsteilen auch eine Zubringerfunktion zu Hauptlinien. Daher gibt es im Allgemeinen einen oder mehrere

	re Verknüpfungspunkt(e) zu Direktlinien (Radialen) ins Zentrum.
<b>Teilnetze</b>	Bündelung von Buslinien zu Teilnetzen bei der Konzessionierung von Linien.
<b>Testkundenverfahren</b>	Methode zur systematischen, stichprobenartigen Überprüfung der Beratungs- und Servicequalität des Unternehmens durch den Einsatz von - in der Regel verdeckt arbeitenden - Testkunden.
<b>Verkehrsleistung</b>	Die Verkehrsleistung ist ein Maß für die Verkehrsnachfrage - sie bezeichnet die Summe der Personenkilometer (im Gegensatz zur o. g. Betriebsleistung, die das Verkehrsangebot beschreibt).
<b>Verkehrsspitzen</b>	Zeitpunkte mit besonders starker Verkehrsnachfrage
<b>Verkehrssystem</b>	Sich stark voneinander unterscheidende Verkehrsmittel werden auch als Verkehrssysteme bezeichnet, z.B. Bus, Stadtbahn, SPNV
<b>Verkehrsverbund</b>	Rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von Gebietskörperschaften und/oder Verkehrsunternehmen einer Region zur gemeinsamen und abgestimmten Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs.
<b>Verkehrsvertrag</b>	In den Verkehrsverträgen zwischen der Region und den einzelnen Verkehrsunternehmen sind für eine bestimmte Laufzeit die Einzelheiten zur Quantität und Qualität der bestellten Verkehrsleistungen sowie die durch die Region zu zahlenden Zuschüsse geregelt.
<b>Verknüpfungsbahnhof</b>	Bahnhof, an dem zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, Stadtbahn und Bus) umgestiegen werden kann.
<b>Verknüpfungspunkt</b>	Station, Haltestelle, Haltepunkt oder Bahnhof, an dem zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (z.B. S-Bahn, Stadtbahn und Bus) umgestiegen werden kann.
<b>Vertragscontrolling</b>	Teil des Vertragsmanagements. Beim Vertragscontrolling überprüft der Aufgabenträger Region Hannover, ob die mit den verkehrsunternehmen abgeschlossenen verträge über bestimmte Leistungen eingehalten werden.
<b>Verwaltungsakt</b>	Der Verwaltungsakt bezeichnet eine Form des Handelns staatlicher Organe zur einseitig verbindlichen (hoheitlichen) Regelung eines Einzelfalles auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts.
<b>Wegekettten/Wegekomplexität</b>	Die Verbindung von verschiedenen Zielen auf einem Weg, Bsp. einer Wegekette: Wohnung - Kindergarten - Arbeitsplatz - Einkaufen.
<b>Y-Verkehre</b>	Fahrbetrieb auf der Linie eines Schienenverkehrsmittels, bei der an einer definierten Verzweigungsstelle der Zug regelmäßig in zwei Teilzüge getrennt wird, um unterschiedliche Ziele anzusteuern. Bei der Rückfahrt werden die Teilzüge an der selben Stelle wieder zusammengekuppelt.
<b>Zeitkarten</b>	Verbundfahrausweise mit zeitlicher Gültigkeit von mehr als einem Tag. Im GVH genannt "Cards"
<b>Zentralörtlichkeit</b>	Orte unterschiedlicher Zentralität. Unterschieden wird nach dem System der zentralen Orte in Ober-, Mittel- und Grundzentrum.
<b>Zielnetz</b>	Netz im Schienenpersonennahverkehr, dessen Realisierung mittelfristig angestrebt wird. Zubringerlinien bringen die Fahrgäste zu den Verknüpfungspunkten, wo sie in die direkt ins Stadtzentrum führenden Linien (SPNV, Direktbus) der Bedienungsebene 1 umsteigen können.

<b>Abkürzung</b>	<b>Erläuterung</b>
AEG	allgemeines Eisenbahngesetz
AST	Anrufsammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BB DB	Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG
Bf	Bahnhof
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B-Plan	Bebauungsplan
DB	Deutsche Bahn ( auch synonym für DB Regio AG, DB AG)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ET	Elektrotriebwagen
ET	EinzelTicket
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EXPO	Exposition
FOPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr
FP	Fahrplan
F-Plan	Flächennutzungsplan
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
GG	Grundgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraum-Verkehr Hannover
GZ	Grundzentrum
HVZ/NVZ/SVZ	Hauptverkehrszeit/Nebenverkehrszeit/Schwachverkehrszeit
IC	InterCity
IV	Individualverkehr
JFPL	Jahresfahrplan
L.	Linie
LBF	Linienbeförderungsfälle
LHH	Landeshauptstadt Hannover
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft
LROP	Landes Raumordnungsprogramm Niedersachsen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nds. GVBI	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSTV	Nachtsternverkehr
NV	Nachtverkehr

---

NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPP	öffentlich-private Partnerschaft
OT	Ortsteil
OZ	Oberzentrum
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PEP	Preis- und Erlösmanagement Personenverkehr (Preissystem der DB AG)
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
Pkw-km	Pkw-Kilometer
POS	Point of Sale
QSS	Qualitätssteuerungssystem
RB	Rufbus oder Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE/RB	Regionalexpress/Regionalbahn (Produkte der DB AG)
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	ReisendenErfassungssystem (Fahrgstzählssystem der DB AG)
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RT	Ruftaxi
SG	Standardgelenkbusse
SL	Standardlinienbusse
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	SammelTicket
SUP	strategische Umweltprüfung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VU	Verkehrsunternehmen
VVG	Verkehrs- und Versorgungsgesellschaft
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZOB	zentraler Omnibusbahnhof
ZP	Zonenpreis bzw. Zonenpreiskategorie im Tarif des GVH
Zugkm	Zugkilometer

Liebe LeserInnen,

was bedeutet der ÖPNV für Sie? Ist er einfach nur ein Mittel für Ihre persönliche Mobilität, da Sie direkt am Bahnhof wohnen oder die Autofahrt teurer wäre?

Auf mich selbst treffen diese beiden Aspekte zu - aber auch weitere. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gestattet während der Fahrt Ruhepausen im Alltag und bietet zudem die Möglichkeit, der Welt zu begegnen. Auf jeder Fahrt ist es möglich, alte Bekannte wieder zu treffen und vielleicht sogar über den Bekannten noch weitere Mitfahrer kennen zu lernen. Ich sitze also nicht isoliert in meinem Auto und muss selbst fahren, sondern werde gefahren, treffe oft zufällig Freunde oder kann sonst während der Fahrt lesen. Für mich ermöglicht der ÖPNV die Fahrt zur Schule, in die Stadt, in andere Städte, zu Freunden, zu Partys oder Festivals.

Trotzdem wünsche ich mir natürlich auch oft, dass ich im eigenen Auto ohne schreiende Kinder, diskutierende Erwachsene und schimpfende Menschen säße und schneller nach Hause käme, statt im Regen warten zu müssen.

Verspätungen, schlechte Verbindungen und unzivilisierte Mitfahrer - das kennen wir alle. Und täglich kann man seine Mitmenschen genau darüber schimpfen hören. Trotzdem nutzen die Meisten Busse und Bahnen ja doch.

Natürlich ist und bleibt der ÖPNV verbesserungswürdig, aber das ist auch gut so. Er ist ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess, der für unsere tägliche sichere Fahrt sorgt.

Im Auftrag der Region Hannover habe ich mich in den letzten Monaten mitsamt meiner Kamera rund um Hannover in Fahrzeugen und auf Plätzen des ÖPNV aufgehalten und versucht festzuhalten, was er alles umfasst. Einige der Resultate sehen Sie hier nun als Einstimmung auf die Kapitel und als Deckblatt.

Ich hoffe sie gefallen Ihnen und Sie nehmen den Nahverkehrsplan der Region Hannover gern zur Hand. Mir hat das Fotografieren auf jeden Fall Spaß gemacht.

Ihre

Svea Lorenzen (18)

Schülerin und Fotografin



# Impressum

## Region Hannover

Der Regionspräsident

## Koordination/Redaktion

Fachbereich Verkehr

Team Verkehrsentwicklung und

Verkehrsmanagement

Klaus Geschwinder,

Tanja Göbler

## Projektgruppe Nahverkehrsplan

Klaus Geschwinder, Tanja Göbler,

Torsten Albert, Frank Ellenberg,

Dr. Solveigh Janssen, Reinhard Krallinger,

Karsten Sydow, Christian Weske,

Nicole Vogt

## Fotos

Svea Lorenzen

## Gestaltung

Matthias Rößler,

Team Gestaltung

## Druck

Team Druck, Region Hannover

## Weitere Informationen

Region Hannover

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement

Hildesheimer Straße 20

30169 Hannover

## Ausgabe

November 2008